

# Pevně na všech čtyřech



Subaru Legacy se vyrábí už 20 let, současná generace je čtvrtá v pořadí. Outdoorové kombi Outback přišlo na trh v roce 1996, vznětový motor vozí legacy od března 2008.

**Symetrický pohon 4 x 4 a motory boxer jsou pro vozy Subaru společné. Hodí se však do legacy víc benzin, diesel, manuál, či automat? Anebo vzít raději zvýšené kombi Outback?**



tankování, naftu boxer-diesel uskrával v testu tempem 6,4 l na 100 km, outback si vzal o 0,6 litru víc

**Verze 2.5 GT je nenápadný zabiják ostrých hatchbacků**

Když řeknete před plnou hospodou Subaru, vypadne z osazenstva slovo Impreza, zasvěcenější doplní specifikaci o ikonické „es-té-íčko“. Jenže japonská značka není jenom výrobce superrychlého STI s modrou metalízou a zlatými koly. Že stojí za to o Subaru uvažovat i v jiném slova smyslu, nám dokázal komplexní pohled na model Legacy a jeho outdoorovou podmnožinu Outback.

V porovnání s konkurencí střední třídy představuje řada Legacy jistou originalitu danou stálým pohonem všech kol a orientací na radost z jízdy za všech okolností. Na symetrické čtyřkolce staví Subaru svoji image, což dokládá oblíbenost například v alpských zemích. Aby se značka za-

vdělčila v Evropě, musela nabídnout nutný turbodiesel. Stalo se tak už v minulé generaci Legacy a vzhledem ke složitější zástavbě automobilka vyvinula vlastní agregát. Sice to trvalo, výsledek však stojí za to.

**Ideálním motorem pro legacy i outback je silný turbodiesel**

A z toho také vyplývá první základní doporučení. Ideálním motorem do Subaru Legacy, ale i outbacku je jedinečný boxer-diesel. Pokud zrovna nevládníte bezednou tankovací kartu, ani vám nebude chybět žádostivý záťah přeplňovaného čtyřválece z modelu Legacy GT či zvučný šestiválec

z Outbacku 3.6R. Ať už v testovaném Legacy Kombi nebo outbacku, vždy měl turbodiesel prvotřídní vystupování. Již první kontakt, kdy po mrazivé noci a krátkém žhavení probudíte protiběžné písty k životu, způsobí nadšení. Rachtání, vibrace, hluk? Vůbec! Místo toho kultivovanost a ticho. Pod 1800/min sice nepočítejte s markantnější akcelerací, poté se však dočkáte přísunu 350 N.m, což i s 1650 kg těžkým outbackem zacvičí. Pro dynamickou jízdu se vyplatí udržovat otáčky kolem dvou tisíc, řazení nečiní dvakrát radost. Tuhý chod páky vadí stejně jako tvrdá a příliš citlivá spojka. Pro popojíždění v zácpě žádná výhra, automat se s dieselem bohužel nedo- dává. Úsměv na tvář se vám vrátí při

Proti tomu je 13,2 l v případě Outbacku 3.6R vsutku hodně, navíc šestiválec i turbodiesel disponují shodným točivým momentem. Dá vám hodně práce, abyste s „erkem“ dieselu ujeli, na dálnici pak jeho výhodu maximální rychlosti 230 km/h stejně nevyužijete. Co získáte při sprintu, to ztratíte u pumpy častým tankováním. Nadměrnou konzumaci však odpustíte verzi 2.5 GT. Ta si nás získala hned po turbodieselu. Přeplňovaný čtyřválec z Imprezy WRX 265 nezapře sportovní geny a dělá z nenápadného šedého sedanu štku provozu. Vytočte motor nad 3000/min a ukáže vám svoji pravou tvář zabijáka všemožných rádoby sportáků. K dokonalosti ▶





**Subaru Outback se tváří jako oplastované kombi, v lehkém terénu však předčí nejedno SUV. Výhodou je světlá výška 200 mm a stálý pohon 4 x 4.**

mu chybí jen lepší převodovka, pětistupňový automat by mohl pracovat rychleji. Nápravu přinese manuální mód s řazením páčkami pod volantem nebo režim Sport Sharp. Otočným ovladačem lze u Legacy 2.5 GT a Outbacku 3.6R volit ve třech krocích charakteristiku motoru a převodovky: Intelligent (úsporná jízda), Sport (dynamičtější tempo) Sport Sharp (maximální akcelerace). A ještě něco – „gétéčko“ má plně vypínatelný stabilizační systém ESP, díky čemuž vám dá ochutnat potenciál podvozku s tlumiči Bilstein. Na sněhu či vodě si lze díky skvělému vyvážení a nízkému těžišti s Legacy doslova hrát plynem, rychlé řízení s hydraulickým posilovačem (ostatní Legacy využívají odtazitéjší elektrické servo) umožňuje precizní korekce. Okreska bude vašim teritoriem, za zábavu pak zaplatíte průměrem kolem 12 l na 100 km, při sportovních výkonech nečekejte méně než patnáct litrů. Daň za zážitky znamená i snížený komfort, litá 18" kola dovnitř pustí kdejakou větší díru.

Protipól 2.5 GT představuje základní dvoulitrové provedení: pocitově slabé, měkké a nepružné, přesto stále

s nadprůměrnými jízdními vlastnostmi. Jde však víceméně o vjemy, fakticky zvládne 2.0i sprint z 0 na 100 km/h za 9,5 s. Horší situace nastane, začnete-li počítat náklady. Nejhorší poměr výkonu a spotřeby nabídne právě výchozí verze, 150 koní za téměř deset litrů na 100 km je silné kafe.

### Základní čtyřválec 2.0i vyžaduje vyšší otáčky i hodně paliva

Poslední verze 2.5i v nás moc nadšené rovněž nezbudila, v mohutném Outbacku působí čtyřválec v kombinaci s bezestupňovým automatem CVT ospale. Jde o volbu klidnějších řidičů, kteří preferují samočinné řazení a úspornější provoz, ale diesel nechtějí. Palubní počítač nám v testu ukázal průměrných 9,3 l na 100 km, což se vzhledem k rozměrům vozu a svižnému tempu nejvíce přehnaná hodnota. Subaru však sází hlavně na potěšení za volantem a toho vám verze Lineartronic moc nepřinese. V podobném kontextu bychom zhodnotili i elektronickou parkovací brzdou a nevypínatelné ESP (kromě 2.5 GT),

do subaru podobné „vymoženosti moderní doby“ nepatří. A když už zde máme ruční brzdou na tlačítko, proč se samočinně nevyřadí z činnosti při rozjezdu jako třeba u francouzských aut?

Pokud se zaměříme na praktickou stránku věci, ani tady Legacy či Outback rozhodně nezklamou. Přestože byste to zvenku neřekli, uvnitř nabídnou Legacy přemíru prostoru, kombi a Outback pak přidávají variabilitu nastavitelného sklonu zadního opěradla. K tomu nechybí spousta místa i na zadních sedadlech, prostorem na kolena nemají Subaru daleko k „nedotknutelnému“ superbu. Šířkou interiéru ho pak porázejí. Ani zavazadelník se nemusejí Japonci stydět: do sedanu naskládáte 486 litrů, kombík a Outback spolknou slušných 526 l.



**Otočným ovladačem systému SI-Drive volíte módy motoru a převodovky**

A když snadným zatáhnutím za páčku sklopíte opěradla do roviny, pro stěhování získáte až 1726 litrů.

### Sériová výbava je bohatá, individualizace naopak pokulhává

Dílenským zpracováním vozy Subaru odpovídají vyšší cenovce, rezervy by se však přece jen našly. Plasty jakž takž uspokojí, protivné povrzávání nás však rozčilovalo u 2.5 GT (sedadlo spolujezdce) a kombi 2.0D (plato zavazadelníku). Integrovaný navigační systém sice potěšil obří obrazovkou, její grafika ale za moc nestála a na obsluhu byste potřebovali málem maturitu.

Jednodušší to budete mít s ceníkem. Jste-li zvyklí na evropský standard v podobě jedné či více výbav s možností doplnění o řadu individualizačních prvků, odejdete s prázdnou. Vystačit si musíte s přesně danými specifikacemi pevně spojenými s motory, jen u naftové verze a benzínu 2.0 a 2.5i jde volit z několika stupňů (více v tabulce). Personifikovat můžete pouze barvu, přikoupit samozřejmě

**Za skvělé jízdní vlastnosti vděčí Legacy stálému pohonu všech kol a nízkému těžišti. Vozy na 16" kolech navíc hýčkají posádku komfortem.**







Přístrojová deska působí robustně, němečtí konkurenti ale rozmazlují posádku lepšími plasty. Automatické převodovky mají i ruční řazení páčkami pod volantem.



V obyčejných látkových sedadlech nám bylo ještě lépe než v klouzavé kůži, pohodlí uspokojí i na delší cesty. Vzdušný interiér nabídne spoustu místa i vzadu.



Barevný dotykový displej zobrazuje údaje navigace, audiosystému, počítače či parkovací kamery (Comfort, Sport). Grafika nestojí za moc a obsluha je složitá.



Objemný zavazadelník kombi a outbacku pojme shodných 526 - 1726 litrů. Zadní opěradlo sklopíte snadno do roviny.

ROZMĚRY	Subaru Legacy	Subaru Outback
	Rozvor	2750 mm
Délka	4730 (4775) mm	4775 mm
Šířka	1780 mm	1820 mm
Výška	1505 (1535) mm	1605 mm
Zavazadlový prostor	0,486 /1,020 (0,526/1,726) m <sup>3</sup>	0,526/ /1,726 m <sup>3</sup>

Ize originální příslušenství. Každopádně vás už druhá linie Trend uspokojí. V jejím portfoliu nechybí xenony, světelný a dešťový senzor, litá kola, elektricky nastavitelná vyhřívána sedadla, elektrická okna a zpětná zrcátka, solidní audiosystém, ESP, hill-holder, čelní, boční a hlavové airbagy... Kdybychom měli prstem ukázat na jediný vůz z našeho srovnání, bylo by to určitě Subaru Outback 2.0D ve střední výbavě Active za 840 000 Kč

coby ideální kompromis ceny, výkonu a spotřeby s bonusem zvýšené průchodnosti terémem díky světlosti 200 milimetrů. Pokud bychom do rozhodování zapojili kromě rozumu i emoce, jednoznačně bychom sáhli po Legacy 2.5 GT Sport. A ideálně v kombíku. Dokonale spojuje nenápadnost a praktičnost s rychlostí a zábavou na silnici. A od věci není ani výprodej skladových legacy minulé generace. S dieselem za cenu nové octavie 4 x 4. **Libor Hlisenkovský**

#### CELKOVÉ HODNOCENÍ

- + Trakce pohonu 4 x 4, ovladatelnost
- + Nízké těžiště, agilní podvozek
- + Prostorný interiér, bohatá výbava
- Tuhé řazení manuálních převodovek
- Elektronická parkovací brzda
- Omezená individualizace

#### MOTORY



Verze	Subaru Legacy <span style="color: red;">DOPORUČUJE</span>				Subaru Outback <span style="color: red;">DOPORUČUJE</span>		
	2.0i	2.5i Lineartronic	2.5 GT	2.0D	2.5i	3.6R	2.0D
Testovali jsme	Sedan (Active)	-	Sedan (Sport)	Kombi (Comfort)	Lineartronic (Comfort)	Comfort	Trend
Motor	B4, benzin	B4, benzin	B4, benzin, turbo	B4, diesel, turbo	B4, benzin	B6, benzin	B4, diesel, turbo
Ventilový rozvod	DOHC	SOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC	DOHC
Zdvihový objem	1994 cm <sup>3</sup>	2457 cm <sup>3</sup>	2457 cm <sup>3</sup>	1998 cm <sup>3</sup>	2457 cm <sup>3</sup>	3630 cm <sup>3</sup>	1998 cm <sup>3</sup>
Výkon (kW/min)	110/6000	123/5600	195/5600	110/3600	123/5600	191/5600	110/3600
Točivý moment (N.m/min)	196/3000	229/4000	350/2400-5200	350/1800-2400	229/4000	350/4400	350/1800-2400
Převodovka	6 MT/CVT	CVT	5 AT	6 MT	6 MT/CVT	5 AT	6 MT
Pohotov./užitečná hmotnost	1495/505 kg	1534/486 kg	1617/453 kg	1574/471 kg	1568/442 kg	1662/438 kg	1646/439 kg
Pneumatiky	205/60 R 16	215/50 R 17	225/45 R 18	205/60 R 16	225/60 R 17	225/60 R 17	225/60 R 17
Největší rychlost	210 km/h	210 km/h	245 km/h	206 km/h	201 km/h	230 km/h	195 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,5 s	10,3 s	6,2 s	9,3 s	9,6 s	7,5 s	9,7 s
Spotřeba (na 100 km)	11,8/6,7/8,5 l	11,0/6,2/8,0 l	14,9/8,1/10,6 l	7,5/5,1/5,9 l	11,7/6,8/8,6 l	14,4/7,5/10,0 l	7,7/5,6/6,4 l
Naměřená spotřeba	9,7 l	netestováno	12,1 l	6,4 l	9,3 l	13,2 l	7,0 l
<b>Hodnocení</b>	<b>Subaru Legacy</b>						
Verze	2.0i	2.5i Lineartronic	2.5 GT	2.0D	2.5i	3.6R	2.0D
<span style="color: green;">+</span>	Pohodlný podvozek	Plynulá jízda	Špičkový podvozek, ESP	Pružnost, záťah	Plynulost jízdy	Charakter motoru	Záťah motoru
	Dojem lehkosti	Kultivovanost	Komunikativní řízení	Tichý motor	Komfort jízdy	Maximální rychlost	Kultivovaný projev
	Kultivovaný běh	Příznivá spotřeba	Dynamika, pružnost	Spotřeba, dojezd	Slušná spotřeba s CVT	SI-Drive systém	Nízká spotřeba
<span style="color: red;">-</span>	Záťah odspodu	Průměrná dynamika	Vyšší spotřeba	Tuhé řazení, spojka	Mdlejší dynamika	Spotřeba paliva	Tuhé řazení a spojka
	Vysoká spotřeba	2.5i jen s CVT	Slabší brzdy	Chybí automat	Projev převodovky	Pomalejší řazení	Absence automatu
<b>Základní cena*</b>	<b>680 000 Kč</b>	<b>830 000 Kč</b>	<b>1 070 000 Kč</b>	<b>820 000 Kč</b>	<b>840 000 Kč</b>	<b>1 180 000 Kč</b>	<b>840 000 Kč</b>

Poznámka: \*Platí pro Legacy sedan, kombi je dražší o 35 000 Kč.