



Proti svému předchůdci je nové Legacy uvnitř hranatější



Převodovka Lineartronic se ovládá voličem na středovém tunelu. Předvolené stupně můžete řadit manuálně páčkami pod volantem.

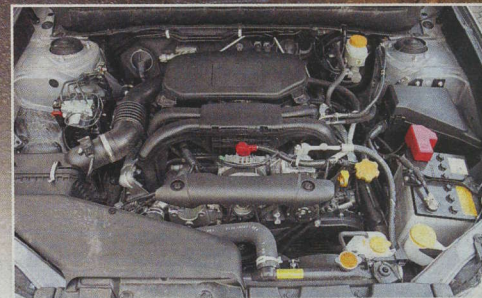


Na pohodu

Nové Subaru Legacy nabízí unikátní kombinaci benzinového čtyřválcového motoru, čtyřkolky a bezestupňového automatu. Jde o hodně kontroverzní spojení...

Čtyřkolky se v nabídce prémiových značek prosazují čím dál tím víc, sedan střední třídy s atmosférickým zážehovým čtyřválcem a bezestupňovou převodovkou ale u nikoho jiného než u Subaru nenajdete. Ústrojí s plynule proměnným převodovým poměrem se jmenuje Lineartronic a představuje jedinou možnou volbu pro Legacy s boxerem 2,5i.

Po zkušenostech s konkurenčními bezestupňovými převodovkami jsme byli trochu skeptičtí. Jekot motoru ve vyšších otáčkách a nepřírozená akcelerace bez



Čtyřválcový boxer 2.5i je spojen výhradně s bezestupňovým převodovým ústrojím

přeřazení si nás moc nezískaly. Projev Subaru nás ale mile překvapil. Základem úspěchu je v případě Legacy čtyřválcový boxer 2,5 l s výkonem 123 kW a dostatkem síly v nízkých otáčkách, který potěší klidným chodem a dobrým odhlučněním. A tento dojem vůbec nekazí ani převodovka Lineartronic. Její konstrukce využívá místo běžného článkového řemene ocelový řetěz, stále je navíc přítomen hydrodynamický měnič, který se stará o plynulý a rychlý rozjezd. Převodovka udržuje ideální otáčky motoru podle stylu jízdy, Legacy v pohodě jede i na pouhých 1500 ot./min. Při potřebě akcelerace se samozřejmě otáčky zvednou, ale nedostavuje se žádný rušivý zvukový doprovod.

Výhodou Lineartronic je široký převodový rozsah (poměr až 0,558), což se pozitivně odráží ve vyšších rychlostech. Při 130 km/h motor točí jen 2200 otáček. Kombinovaná spotřeba tak v klidu kopíruje 8,0 l udávaných výrobcem. Dynamika je však horší, než bychom od dvou a půl litru objemu čekali, alespoň že si můžeme pomoci manuálním režimem.

K pohodové jízdě pomáhá tradiční stálý pohon všech kol, který v tomto případě obstarává systém variabilního rozdělení točivého momentu MPT. V tomto směru jde o plnokrevné Subaru. Jisté v zatáčkách, reagující na každý byt sebedmenší pohyb volantem. Prostorný interiér i bohatá výbava základního provedení Active patří k dalším devízám nového Legacy.



Velikost kufru sedanu je průměrná a vstupní otvor malý



ZÁKLADNÍ ÚDAJE	
MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ	
Zážehový čtyřválec uložený typu Boxer vpředu podélně. Zdvihový objem 1995 cm ³ . Rozvod SOHC, 4 ventily na válec. Výkon 123 kW při 5600 ot./min, točivý moment 229 N.m při 4000 ot./min. Stálý pohon všech kol. Bezestupňová převodovka Lineartronic s možností manuálního řazení předvolených stupňů. Nejvyšší rychlost 210 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 10,3 s. Emise CO ₂ 185 g/km. Spotřeba město/mimo město 11,0/6,2 l/100 km.	
Kombinovaná spotřeba	8,0 l/100 km
ROZMĚRY A HMOTNOSTI	
Rozvor náprav 2750 mm. Délka x šířka x výška 4730 x 1780 x 1505 mm. Pohotovostní/užitčná hmotnost 1459/561 kg. Objem palivové nádrže 65 l. Pneu 215/50 R17.	
Objem kufru	486 l
ZÁRUKY A CENY	
Celková záruka 3 roky nebo do ujetí 100 000 km, 3 roky na lak, 12 let na neprozřevnění karoserie. Cena testovaného vozu v provedení Active 830 000 korun.	
Základní cena	830 000 Kč
TESTOVALI JSME	
Subaru Outback 2.0D	SM 44/09
Subaru Legacy kombi 2.0D	SM 1/10
HODNOCENÍ	
<ul style="list-style-type: none"> + jízdní vlastnosti a trakce + kultivovanost motoru + prostor na zadních sedadlech - velikost kufru a přístup do něj - diskutabilní design 	
Výsledná známka	1,75
Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům	

Bezestupňová převodovka? Slepá ulička!

Na rovinu přiznávám, že jsem už léta fanouk vozů Subaru. I proto mě současná podoba japonských kultovních aut neuspokojuje. Ničím mě jejich tuctový komerční zjev. Nikdy neskousnu rámové dveře a s hrůzou čekám, kdy zmizí motory boxer i stálý pohon všech kol... Při testování Legacy Outback 2.5 CVT jsem se soustředil na novou převodovku Lineartronic. Uznávám, že předchozí čtyřstupňová automatika měla nejlepší dávnou za sebou, byť jízda s ní byla příjemná a spotřeba nepřesahovala

hodnoty dosažené s manuálem. Novinka Lineartronic mě ale nenadchla. Potlačuje totiž další tradiční atributy vozů Subaru, jako je tuhé, ale přesné řazení a skvělý zvuk motoru. S Lineartronicem auto sice jede, a jede dobře. Ale kam zmizelo potěšení z jízdy? Variátor vše uhlazuje, standardizuje. Pohybujete se jako v trolejbusu, odezva plynu je pomalejší. Žádná představa o dynamice. Můžete si sice pomoci manuálním řazením, kdy je připraveno šest virtuálních stupňů a přeřazovat můžete páčkami pod volantem,



ale žádný adrenalin to stejně není. Variátor se hodí do malých dámských aut do města, a ne do vozu, který si poradí i se středně těžkým terénem.

-zp-