



# Sportovní kombík z hvězd

*Test: Subaru Legacy 2.0 D kombi. Nový model poměrně povyrostl, a proto nabízí mnohem víc prostoru, ale i modernější technologii pod kapotou.*

**D**á se říci, že to je až na malé výjimky dvojče outbacku. Jen jeho světlá výška je větší o 70 mm a má trochu jiný nárazník. Jde prostě o skoro identické auto. Musím říci, že mě tento kombík doslova nadchl, jak vnitřním prostorem, tak zpracováním jednotlivých dílů interiéru, ale i velmi dobrými jízdními vlastnostmi. Na tom se podepsal zejména podvozek upravený na koncepci dynamického ovládání vozu pod názvem Subaru D3C. Do této skupiny bezsporu patří nové uložení motoru, kdy namísto

tradičního uchycení agregátu do karoserie je motor společně s převodovkou zakomponován do kolébkového rámu. Tím je rovněž dosaženo utlumení vibrací motoru při volnoběhu. Motor je teď mnohem tišší, čemuž napomáhá i to, že je uložen v ose přenosu točivého momentu. Na rám jsou

přípevněny i jednotlivé prvky zavěšení předních kol a elektrický posilovač řízení.

Lepší jízdní vlastnosti

jsou podmíněny také větší tuhostí zavěšení kol pomocí vzpěr McPherson. Zvětšil se rovněž průměr stabilizátoru, což má za důsledek větší klopnou tuhost bez nutnosti přitvrdit na pružinách. Výborná byla rovněž nově vyvinutá šestistupňová manuální převodovka, i když je o 5 kg těžší než předchozí pětikválna. Má lépe uspořádané jednotlivé stupně a kvalitnější konfiguraci mechanizmu řazení. Současná převodovka má hladký a tichý chod, čemuž napomáhají lanovody a karbonová synchronizační spojka u prvního a druhého stupně.

U testované legacy s šestistupňovou převodovkou byl k dispozici stálý pohon všech kol s centrálním diferenciálem s omezenou svorností a viskózní spojkou. Tento systém umožňuje propojení centrálního

## Hodně místa i dynamiky



*Vzadu je neskutečně hodně prostoru.*

diferenciálu s kuželovými koly v základním rozdělení točivého momentu v poměru 50:50. Pokud dojde ke ztrátě trakce předního nebo zadního kola, viskózní spojka okamžitě zasáhne a rozdělí mezi kola hnací moment tak, aby byla opět dosažena co nejlepší trakce. Stálý pohon všech kol Symmetrical AWD je originální technologií Subaru. Automobil poháněl plochý vznětový čtyřválec boxer s protiběžnými písty bez vyvažovací hřídele, který vykazuje vskutku výborné dynamické vlastnosti, ale i přijatelně nízkou spotřebu. Při jízdě po dálnici i ve městě se průměrná spotřeba pohybovala ustáleně na hranici 6,5 l/100 km, což je u tak velkého auta a ještě k tomu s permanentním pohonem 4x4 opravdu velmi slušná hodnota. Takže díky kvalitním pohonným jednotkám a vysoké úrovni zpracování jednotlivých dílů v interiéru, včetně slícování, byla jízda s legacy opravdovým zážitkem, který navíc podtrhoval sportovněji založený podvozek. Snad jen ovládání palubního počítače by mohlo být umístěno na multifunkčním volantu.

Jan Kvartek ■



*Široký volant padne velmi dobře do ruky.*

### Subaru Legacy 2.0 D kombi **lastauto omnibus**

#### Pohonná jednotka

Vodou chlazený plochý vznětový čtyřválec boxer s protiběžnými písty s turbodmychadlem a mezzichladičem stlačeného vzduchu

Objem motoru: 1998 cm<sup>3</sup>

Maximální výkon: 110 kW (150 k)

Maximální točivý moment: 350 Nm/1800–2400 1/min

Nejvyšší rychlost: 203 km/h

Kombinovaná spotřeba: 6,1 l/100 km

#### Převodový a brzdový systém

Šestistupňová převodovka s ručním řazením, pohon 4x4 AWD

Kotoučové brzdy na všech kolech

#### Rozměry a nosnost

Délka/šířka/výška: 4775/1780/1535 mm

Rozvor: 2750 mm

Celková hmotnost: 2075 kg

Užitečná hmotnost: 444 kg

Objem úložného prostoru: 0,526/1,726 m<sup>3</sup>

#### Cena

Základní cena s DPH: 855 000 Kč

Cena testovaného vozu s DPH: 855 000 Kč