

VLASTNÍ S

Rodinné Legacy se poprvé objevilo na trhu v roce 1989. Minulý rok, u příležitosti oslav 20. narozenin, byla představena zcela nová, v pořadí už pátá generace. Nebudu vám nic nalhávat, čtvrtá se mi líbila více, ale jak známo „proti gustu žádný dišputát“. Každopádně bychom na trhu našli i hezčí kombi, ale u Subaru se na toto příliš nehledí.

NÍ SMĚR



Automobilka Subaru sverpě hlásí, že nepodléhá střednímu proudu, že se ubírá vlastní cestou. Důkazem budiž relativně průměrně vypadající, ale technicky velmi vyspělý model Legacy.

Text: Lukáš Dittrich Foto: Zuzana Procházková



Design není silnou stránkou Subaru. Legacy boduje především výborným motorem a dobře využitelným vnitřním prostorem



U
vůz
ký je
solid
kost
bud
M
mé p
sice p
zpra
kova
Kdy
o ka
my
ký
Neb
nut
pal
mě
No
ted
ži se
pov
čít
nič
mu
ky
hý
nep
vý
ně



Subaru. Legacy boduje
em a dobře využitelným



U Subaru se totiž hraje na fakta a ta jsou následující: vůz měří na délku 4775 mm, na šířku 1780 mm a vysoký je 1535 mm. Už podle těchto čísel to vypadá na velmi solidní vnitřní prostor, a pokud přidáme rozvor o velikosti 2750 mm, je jasné, že se cestující nikde mačkat nebudou, což po osobní zkušenosti mohu pouze potvrdit.

Musím se přiznat, že i přes dostatek prostoru nebyly mé první dojmy z interiéru nijak pozitivní. Sedadla jsou sice příjemně tvarovaná, ale čalounění působí uměle; zpracování je kvalitní, ale uvnitř vládnu plasty – a takovýchto podobných „ale“ bychom našli ještě několik. Když se ovšem nad tím zamyslíme, jsou to vlastně věci, o kterých sice s chutí píšeme my novináři, ale pro praktický život tak důležité nejsou. Nebo někdo z vás s promínutím denně „ochmatává“ palubní desku a libuje si nad měkkými plasty? Asi ne. No a to, co řidič drží v ruce, tedy volant a občas řadicí páku, to je potažené kůží a drží se to dobře.

V podstatě mám jedinou zásadní výhradu, kterou považuji téměř za ostudnou: ovládání palubního počítače. Nejenže se palubní počítač ovládá prostřednictvím kolíků třetího z přístrojového štítu, nejenže musíte strkat ruku za volant, ony tam jsou ty „čudlíky“ schované dva. Jeden ovládá údaje o spotřebě, druhý zobrazuje data týkající se ujetých kilometrů. Nikdy nepochopím, proč je pro některé výrobce aut takový problém umístit jediný ovladač na nějaké rozumnější místo.

Také u klimatizace bych si dokázal představit jednodušší ovládání, které by nevyžadovalo od řidiče tolik pozornosti, ale to je pouze detail. Cestující vzadu si budou užívat královského prostoru pro nohy. V tomto ohledu boduje Legacy na celé čáře. Samozřejmě prostřední osoba bude omezena tunelem skrývajícím částí pohonu všech kol, to je ovšem daň, s níž se zkrátka musí počítat.

Určitě nezklamal zavazadlový prostor. Nejen prakticky založené rodiny jistě porěší základní hodnota 526l, kterou lze navíc snadno zvětšit až na 1726l. Zadní sedadla se dají odjistit pomocí páček na kraji zavazadelníku, následně se sama složí, a to do naprosté roviny, takže

další pochvala.

Než se pustíme do techniky, mám pro vás pár slov na téma zajímavých systémů. Nově se pro pátou generaci začala dodávat elektronicky ovládaná parkovací brzda. S ní pak spolupracu-

je asistent pro stání v kopci. Pokud ho aktivujete, budete vám parkovací brzdu sám zapínat a vypínat v případě, že se vozidlo ocitne na svahu o sklonu nejméně 5°. Subaru tyto dvě novinky sice prezentuje jako velmi zajímavé, ale co si budeme povídat, zajímavé nejsou, protože konkurence nabízí totéž už pěkně dlouho. Speciálně asistent pro stání v kopci se v některých případech nemusí aktivovat, zkrátka funguje sám od sebe.

Co z toho vyplývá? Subaru si jde vlastní cestou a říká, že ani design, ani interiér, ani elektronické „vyčytávky“ nemá v žebříčku priorit na prvních místech. Kdybych měl test v tomto okamžiku uzavřít, pak by si

“Cestující se nikde mačkat nebudou”



Legacy odneslo asi tak trojku. Zkrátka zapadá do průměru. Ale pozor, teď začne vytahovat hlavní trumfy.

Prvním takovým a možná vůbec největším trumfem je motor. Každé malé dítě ví, že Subaru lpí na protiběžných válcích, řeč tedy bude o pohonné jednotce typu boxer. Ta má už z důvodů své základní konstrukce několik výhod. Samozřejmostí je nízké těžiště (však i Porsche moc dobře ví, proč má ve svých sportovních strojích také boxer), druhým bonusem pak je vyrovnanější chod, protože válce jsou rozmístěny symetricky a nejsou potřeba další vyvažovací hřídele.

Náš konkrétní motor byl ovšem naftový, takže jsem se konečně setkal s tím slavným a samou chválou opředěným Boxerem Diesel. Tato jednotka nabízí množství zajímavých konstrukčních řešení, ale já to zjednoduším. Vše se točí okolo nízkého těžiště a kompaktních rozměrů. Běžný uživatel ocení především praktické chování, které lze shrnout následovně: příkladně klidný, tichý, ve vyšších otáčkách hrubý, a hlavně extrémně úsporný.

Za to, že motor příliš neobtěžuje posádku, může pomocný rám, ve kterém je pohonná jednotka uložena – to je také jedna z dalších novinek páté generace. Odpověď na to, proč má motor ve vyšších otáčkách hrubý zvuk (to je snad jediná věc, která by se mu dala vytknout), upřímně neznám, a pokud vás zajímá to, proč je tak úsporný, mám pro vás zcela jednoduché vysvětlení. Subaru se nesoustředilo na pohonné jednotce – a tohle je výsledek.

Diesel nabízí 150 k, 350 N.m a spotřebu do 7l. Poté, co jsem s ním ujel "x" kilometrů, ukazoval palubní počítač dojezd 720 km. Když jsem vyjel mimo město a ujel jsem dalších zhruba 100 km, spotřeba klesla na 5,5 l/100 km

a palubní počítač ukazoval 750 km. Zní to až neuvěřitelně, ale když budete chtít, můžete se dostat na číslo začínající čtyřikou, a to bez pneumatik Energy Saver, nižšího podvozku, otravných systémů start-stop, a hlavně se stálým pohonem všech kol Symetrical AWD. V tomto kontextu začíná být Legacy velmi zajímavé.

Subaru Symetrical AWD je u těchto automobilů pojem více než tradiční. Symetrický je proto, že v našem konkrétním případě (verze 2.0D a 2.0i) se přiděl newtonmetrů dělí mezi nápravu naprosto spravedlivě v poměru 50:50. Druhým důvodem je v ose uložený motor, na něj přímo navazují další části, zkrátka ideál. Čím více jsem s autem jezdil, tím více lhostejně mi začaly být plasty, čalounění a malé knoflíky klimatizace. Skyový motor ve spolupráci s pohonem všech kol totiž má své kouzlo. Když k tomu připočteme slušnou šestistupňovou převodovku a velmi solidní řízení, u verze Active s elektrickým posilovačem, máme tu docela zajímavý cestovní prostředek.

Na tom mnoho nezmění ani pohled do ceníku. Naše konkrétní verze stojí 855 000 Kč. Není to úplně málo, obdobné kombi se dá pořídit třeba i s lepší výbavou levněji. Má to ale jeden drobný háček. Zmíněná konkurence sice nabízí více, ale nenabízí pohon všech kol a ti, kteří ho mají, jsou dražší.

Ačkoliv se mi Legacy zpočátku příliš nezamlouvalo, ke konci testu jsem ho skoro nechtěl vrátit. Svým přístupem a tím, co nabízí, tak trochu vyčnívá z řady a to se mi líbí. Stejně tak se mi líbí fakt, že klade důraz na věci opravdu podstatné. Technický základ funguje jednoduše na výbornou a záleží už pouze na vás, čemu dáte přednost. Než se definitivně rozhodnete, zavzpomínejte na letošní zimu. Však víte, až se zima zeptá... ■

Subaru

V DANÉ CENOVÉ KLASIFIKACI
MNOHO JEDINCŮ S
VŠECH KOL NENÍ

SPOTŘEBA - JEDNO Z
KTERÝCH BYLY NAMĚŘENY
NÍŽŠÍ, NEŽ UVÁDĚNÉ

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Typ motoru

Počet válců / ventilů / zdvihový objem

Vrtání x zdvih

Nejvyšší výkon kW

Nejvyšší točivý moment N.m

PŘEVODNÍ ÚSTROJÍ

Pohon

Trakční systémy

Převodovka

PODVOZEK

Vpředu

vzadu

Odpružení přední/zadní

 SUBARU

G & K, a.s., Videnská

prodej@subarubrno.cz

www.subarubrno.cz

47 136 215

02 487 429

02 727 516



Subaru Legacy Combi 2.0D

V DANÉ CENOVÉ KATEGORII MNOHO JEDINCŮ S POHONEM VŠECH KOL. NENADĎEME

MOTOR - VE SVĚ TRĚDĚ UNIKÁTNÍ KONSTRUKCE TYPU BOXER MÁ SVĚ NEPOPIRATELNĚ VÝHODY



POHON - SUBARU SYMMETRICAL AWD JE PRO TYTO VOZY TRADICE

POTŘEBA - JEDNO Z MÁLA AUT, U TERÝCH BYLY NAMĚŘENĚ HODNOTY NIŽŠÍ, NEŽ UVÁDĚL VÝROBCE

PODVOZEK - CELKOVĚ NALADĚNÝ VELMI PŘÍJEMNĚ

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR	
Typ motoru	plochý vznětový čtyřválec, vstřikování typu common-rail
Počet válců / ventilů / zdvihový objem	4 / 16 / 1998 cm ³
Vrtání x zdvih	86 x 86 mm
Nejvyšší výkon kW	110 kW při 3600 ot/min
Nejvyšší točivý moment N.m.	350 N.m při 1800 - 2400 ot/min
PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ	
Pohon	Symmetrical AWD, mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou
Trakční systémy	Traction Control
Převodovka	6ti stupňová manuální
PODVOZEK	
Vpředu	McPherson
vzadu	dvojitě lichoběžníkové zavěšení
Odpružení přední/zadní	vinuté pružiny

Brzdy přední/zadní	kotoučové s vnitřním chlazením / kotoučové
Elektronické systémy	VDC, ABS, EBD, BA, Hill holder, elektronická parkovací brzda
Růzení	nábovové s elektrickým posilovačem
Kola / Pneu	16 x 6 1/2" JJ / 205/60 R16

KAROSERIE	
Typ/dveře/sedadla	samonosná / 5 / 5
Délka x šířka x výška	4775 x 1780 x 1535 mm
Rozvor	2750 mm
Objem zavazadlového prostoru	526 l / 1726 l
Provozní/celková hmotnost	1631 kg / 2075 kg

JÍZDNÍ VÝKON	
Nejvyšší rychlost	203 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,6 s

SPOTŘEBA	
Město	7,6 l / 100 km
Mimo město	5,3 l / 100 km
Kombinovaná	6,1 l / 100 km
Průměrná spotřeba v testu	6,8 l / 100 km

Emise CO ₂	161 g/km
Palivová nádrž	65 l

CENA A VÝBAVY	
Základní cena	855 000 Kč
Cena testovaného vozu	857 500 Kč

ZÁRUKY	
Technika	3 roky nebo 100 000 km
Karoserie	12 let

HODNOCENÍ



😊 extrémně úsporný a kultivovaný motor, příjemný podvozek, jisté jízdní vlastnosti, prostor

☹️ použité materiály v interiéru, ovládací palubního počítače

km. Zní to až neuvěřitelně, dostat na číslo začínající Energy Saver, nižšího podštop, a hlavně se stálým AWD. V tomto kontextu

u těchto automobilů po-ý je proto, že v našem kon-0i) se přiděl newtonmet-řavedlivě v poměru 50:50. ný motor, na nějž pří-ideál. Čím více jsem s au-začaly být plasty, čalouně-Skvělý motor ve spoluprá-své kouzlo. Když k tomu-ou převodovku a velmi so-ctrickým posilovačem, má-prostředek.

pohled do ceníku. Naše-ě. Není to úplně málo, ob-i s lepší výbavou levněji. Zmíněná konkurence sice-všech kol a ti, kteří ho ma-

ku příliš nezamlouvalo, chtěl vrátit. Svým přístu-nyvňuje z řady a to se mi-klade důraz na věci oprav-ř funguje jednoduše na vý-čemu dáte přednost. Než-omínejte na letošní zimu.

INZERCE



C&K, a.s., Víděnská 100, Brno
odej@subarubrno.cz
www.subarubrno.cz

7 136 215
 2 487 429
 2 727 516



C&K