



SUBARU LEGACY 2.5i CVT

» SAMETOVĚ JEMNÝ PROJEV » ČÍM HORŠÍ PODMÍNKY,
TÍM LEPŠÍ » NIKDO HO NEZÁVIDÍ

SPECIFIKACE

Motor čtyřválec boxer, 2457 cm³ **Spotřeba**
8,0 l/100 km **Výkon** 123 kW (167 kJ)/5600 min⁻¹
Točivý moment 229 N.m/4000 min⁻¹
0-100 km/h 10,3 s **Nejvyšší rychlost** 210 km/h
Cena 799 000 Kč **V prodeji** nyní

Svozy Subaru mám takovou zkušenost, že čím déle s nimi jezdím, tím více se mi dostávají pod kůži.

Byl jsem zvědavý, zda to bude podobné také s modelem Legacy vybaveným motorem 2,5 litru, který se na českém trhu kombinuje pouze s bezestupňovou automatickou převodovkou CVT. Vždyť spojení 167 koní, kterým elán ubírá čtyřkolka i automatické řízení, přeci příslibem kdovíjakého potěšení není.

A nebudeme si nic nalhávat, výkon motoru opravdu není tím, co by vás okamžitě okouzlo. Boxer má samozřejmě příjemný zvuk a jde také ochotně do otáček, nicméně příliš dynamického vzrušení vytvořit nedokáže. Možná za tento vjem může i bezestupňová převodovka, která při akceleraci otáčky motoru zvyšuje jen postupně a samotnou akceleraci reguluje změnou svého převodu. Ať tak či onak, závody ve zrychlení nevyhrajete.

Když se ale s tímto faktem smíříte, objevíte v tomto Legacy v rámci střední třídy a dané ceny skutečně výjimečné auto. Při běžné i jen trochu svižnější jízdě změní se provozu si budete připadat, jako by auto jelo samo a zcela plynule. Spojení tichého a kultivovaného motoru s plynule řadící převodovkou CVT je skutečně povedené. Když nepohybujete plynulým pedálem příliš zbrkle, jsou reakce vozu předvídatelné a bryskní. Skutečně jsem při jízdě často zapomněl na to, co že to

vlastně je pod přední kapotou a je zdrojem síly k pohybu. Možná to zní na stránkách časopisu evo zvláště, ale v tomto případě se mi to líbilo a tuto nevědomost jsem si skutečně užíval.

Možná to bylo i tím, že tento špičkový komfort, nabízený ústrojím pohonu, ladil s podvozkem. Ten je příjemně měkčí, takže je připraven odizolovat vás od většiny neduhů českých silnic. Jelikož se ale opírá o tuhou karoserii, nemáte v Legacy pocit „rozbředlosti“, protože jakmile zatočíte, auto se sice nakloní, ale vehementně mění směr podle polohy volantů. Pocit ochoty k zatáčení je jistě dán i lehčím řízením, přitom ale nemáte pocit, že byste díky tomu přicházeli o citlivost, možná právě naopak. Současně ale neočekávejte přílišnou sdílnost Legacy, co se týče situace pod předními koly, budete si však jisti, že přilnavosti je ve většině případů více, než si myslíte.

Propracovanost podvozku umožňuje i takové ty dětinské hry, kdy jedete po zatáčkovitě silnici uvolněnou předpisovou rychlostí a na rovince se za vás přilepí třeba některé z běžných služebních aut střední třídy. Přiblíží se ostřejší zatáčka a vy v Legacy v dané rychlosti prostě jen bez rozsvícení brzdových světel zatočíte. Víím, je to možná



Zcela nahoře: Zážehové verze modelu Legacy poznáte podle hladké kapoty bez šterbiny, která chladí vznětový motor. Nahoře: Prostorný interiér působí bytelně, některé materiály by mohly být příjemnější.

pubertální zábava, ale pískání kol za mnou a zvětšení vzdálenosti mezi námi mi vždy zlepšilo náladu. Rozdíl v Legacy je navíc tím větší, čím horší je kvalita vozovky. Kdyby navíc trochu nasněžilo...

Legacy s dvouapůllitrem patří k těm autům, které ukazují, že výkon motoru není vše. Samozřejmě, bývalá přeplňovaná verze GT, jež se už neprodává, byla o něčem jiném, atmosférická 2,5i však má kromě výkonu všechny její přednosti. Pořádnou porci výkonu ale vyměnila za o trochu větší komfort, nižší cenu a také menší spotřebu (bez potíží jezdí za méně než 10 l/100 km).

Petr Hanke

EVO RATING ★★★★★

+ spojení komfortu, stability a „zatáčivosti“

- více dynamiky by neškodilo