

# KŘÍŽENEC S BOXEREM

Máte rádi křížence? Levorg má velkou šanci získat si vaše sympatie, jde totiž o atraktivní mix prověřených plemen: legacy a WRX.

**J**e tedy levorg prostě a jednoduše Legacy WRX? To se říci nedá, na kombi páté generace legacy mu chybí celých 14 centimetrů délky a 10 cm rozvoru. Se 4690 mm tak navazuje spíše na generaci čtvrtou, která byla kompaktnější a mrštnější. Ale zase neumí být tak výkonný, jako vrcholné „čtyřkové“ verze. Pamatujete na vlka v rouše beránčím, vybaveného 180kW třílitrem?

Takže jde o WRX kombi? Ani to ne, na něj mu chybí výkon. Levorg je zkrátka svébytný model, sledující chutě současných zákazníků. Ti chtějí pohon všech kol i slušnou dynamiku, ale ne za cenu vysoké spotřeby. Pod kapotou se proto představil plochý čtyřválec o objemu 1.6 litru, který díky přeplňování produkuje slušných 125 kW. Sprint na 100 km/h zvládne za necelých devět sekund a maximální rychlost přesahuje dvoustovku jen o 10 km/h. Myšlenky na WRX se tedy rozplývají, levorg má však v záloze velký trumf: mrštnost.

Karoserie až po B-sloupek je totiž převzata právě z modelů WRX a WRX

STI, což ve srovnání s legacy znamená výrazné zvýšení tuhosti. Kola v zatáče neztrácejí kontakt s vozovkou ani na nerovnostech díky perfektním tlumičům, které 18“ kolům nedovolí uskakovat. My jsme levorg dostali na čerstvých zimních nokianech, které bylo potřeba zajet. A věřte, že to bylo jedno z nejzajímavějších „zajždění“ vůbec. Limity auta se každých třicet kilometrů posunuly o řádný kus dál, aby se na konci testovacího týdne stala z levorgu hvězda zatáček. Karoserie je na podvozku s geny WRX a WRX STI uložena měkčeji než v případě těchto ultimativních rychlíků, takže musíte počítat s výraznějšími náklady, klasické subaracké „zakousnutí“ do asfaltu naštěstí nechybí.

Nabídka prostoru je dostatečná ve všech směrech. Zhruba odpovídá Octavii Combi, subaru je jen o chloupěk užší a má kratší rozvor. Interiér je sestaven ze známých komponent, dílenské zpracování nových subaru je čím dál tím lepší. Proti WRX STI se sedí výše, výhled je díky úzkým sloupkům bezproblémový. Námi testovaná, nejvyšší specifikace Sport má ve výbavě například modře prošívání kožená sedadla se slušným bočním vedením, navigační systém se 7“ displejem či jako první model s Kuřátky ve znaku systém pro detekci vozů v mrtvém úhlu, aktivní i při vyparkování. Žádné parkovací senzory však levorg nemá, couvací kamera musí stačit.

Převodovka je, až na prodlevu mezi zařazením P a rozjezdem vozu, rychlá a inteligentní. Když totiž sešlápnete plyn důrazněji, automaticky se z „chladekého“ promenádního režimu přepne do režimu se šesti stupni, který je pro sportování mnohem příjemnější. Pozná také, že jedete svižněji, a podrží motor v otáčkách. Ty malému motoru svědčí, kolem čtyř tisíc znatelně ožívá, líbivý sound však nenabídne. Točivý moment

250 Nm je dostupný už při 1800/min, což umožňuje klidnou plavbu krajinou na hranici sedmi litrů benzínu, zvláště je-li navolen úspornější režim „Intelligent“. Přepněte však do sportovního režimu, začnete si více hrát s pádly na volantu a desetilitrová hranice padne bez výraznějších protestů.

Kdo bude k levorgu přistupovat jako k verzi STI či WRX s velkým kufrem, bude pravděpodobně zklamán. Majitelé doposud využívající služeb předchozí generace legacy kombi by však mohli zaujmout. Zavazadlový prostor je v podstatě shodný, interiér je sice o kousek méně prostorný, ale zase řidiče příjemně obklopuje a jízdní vlastnosti i design jsou jednoznačně na straně levorgu.

**Text:** Aleš Jungmann  
**Foto:** Václav Novák

Aleš Jungmann o tom, že nekonečno není vždy nejvíce



## TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr horší lepší

### SUBARU LEVORG 1.6GT-S SPORT LINEARTRONIC

Motor	přeplň. zážehový B4, 1600 cm <sup>3</sup>
Výkon	125 kW (170 k) při 4800-5600/min
Točivý moment	250 Nm při 1800-4800/min
Pohon a podvozek:	samočinná bezestupňová převodovka, pohon všech kol, vpředu McPherson, vzadu dvojitý lichoběžník. Brzdy kotoučové s vnitřním chlazením. Pneu 225/45 R 18.
Zavazadlový prostor	0,522/1,446 m <sup>3</sup>
Rozměry:	4690 × 1780 × 1490 mm, rozvor 2650 mm, provozní/užitečná hmotnost 1576/368 kg, objem nádrže 60 l.
Nejvyšší rychlost	210 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	8,9 s
Spotřeba	8,5/6,3/7,1 l/100 km
Emise CO <sub>2</sub>	164 g/km
Cena/testovaný vůz	889 000 Kč/902 500 Kč
Konkurence:	Škoda Octavia Combi, Audi A3 SB, BMW 3 Touring

auto motor sport

### HODNOCENÍ

★★★★☆

+ velmi dobrý podvozek, přesné řízení, sympaticky točivý motor, standardní výbava	Pohon	7				
	Podvozek					10
	Komfort	8				
- vyšší cena, rychle rostoucí spotřeba, pouze s autematem	Interiér	7				
	Cena/výbava	7				



**Diodové** světlomety svítí parádně, dálková světla jsou však pouze halogenová.



**Kožený volant** plný tlačítek se skvěle drží, řízení je citlivé a přesné. Přístroje hrají všemi barvami.



**Parkovací brzda** je elektronická. Škoda, s levogem bude na sněhu zábava!  
**Couvací kameru** nedoplňují čidla, což může zejména v noci dost zneprjemnit parkování.



**Polokožená** sedadla mají slušné boční vedení. Rozměry jsou vhodné i pro Evropany.



**Pod podlahou** zavazadelníku jsou velké schránky, vejde se sem i roletka. Sedadla se po odjištění sama složí do roviny.

**Šestnáctistovka** má jen decentní plastové šatičky. Mezichladič nechybí.



**Dostatek místa** nad hlavou zaručuje vybrání stropu, opěrada se dají polohovat.