

DĚDICTVÍ ANEBO...

... hoši, je to komplikované. Subaru Levorg v Evropě nahradí kombi Legacy, má však techniku naostřeného WRX STI a jako první i nově přeplňovaný 1,6l boxer.



Nástupnické rošády v nabídce Subaru připomínají spíše epizody z nekonečného seriálu Dallas. Levorg se totiž sice hlásí za nástupce modelu Legacy, ale předpředchodí čtvrté generace, která byla menší a sportovnější a víc se líbila zákazníkům jak v Japonsku, tak i v Evropě. Šesté legacy se bude vyrábět jen jako sedan a na starý kontinent zatím nemíří.

Přijde vám to složité? Pak raději nepátrejte po původu jména Levorg, jedná se totiž o složeninu ze slov LEgacy EVOLution touRinG. Trochu kostrbaté, ale co: zní to velice dobře.

Nechme však názvosloví a hierarchii stranou. Ve skutečnosti má levorg na délku 4690 mm, což je asi o pět centimetrů více než BMW řady 3 Touring, a naložíte do něj 0,522 m³ nákladu, což je opět o něco (konkrétně o 27 litrů) více než do trojkového kombi. Prostorné a zvenku příjemně kompaktní subaru te-

ŠESTÉ LEGACY? ANO, V USA

A také třeba v Japonsku, Austrálii nebo na Blízkém východě. Jako sedan totiž Subaru Legacy existuje. Představeno bylo vloni na autosalonu v Chicagu a poháněno je buď 2,5l čtyřválcem o výkonu 129 kW, nebo 3,6l šestiválcem o 189 kW. Oproti levorgu je šesté legacy větší, na délku měří téměř 4,8 metru. Technický základ (včetně asistenčního systému Eyesight s adaptivním tempomatem řízeným dvojicí kamer) sdílí s oplastovaným kombi Outback, které známe i od nás (viz test v čísle 5/2015).



dy míří mezi prémiová kombi střední třídy. S cenou, která začíná na 759 000 Kč, pohonem všech kol a příslibem komfortní a dynamické jízdy.

Neodolatelná nabídka má samozřejmě háček. Při výčtu možných kombinací motorů a převodovek si totiž vystačíte s jedním prstem. Nová přeplňovaná jednašestka má dvoukomorové turbo, přímé vstřikování, výkon 125 kW a spolupracuje výhradně s bezestupňovou převodovkou Lineartronic s šesti předdefinovanými virtuálními stupni. Velmi dobře si rozumí hlavně v městském provozu, plochý čtyřválec je totiž v nízkých otáčkách výborně odhlučněný.

S dynamikou už je to horší, hodí se sportovní režim mapování plynového pedálu. Boxer je také nutné točit nad 4000/min, kde jeho charakteristický zvuk bohužel ustupuje vysokootáčkovému vytí. Při takovém zacházení lineartronic rezignuje na plynulý převod a za-

čne řadit jako klasický automat. Mohlo by mu to jen jít o něco rychleji. Pokud přemýšlíte nad spotřebou, počítejte minimálně se sedmi litry při opravdu plynulé, klidné jízdě. Běžně spíše s deseti.

Kvůli motoru si levorg kupovat nebudete. Podvozek z něj ovšem dělá praktické a pohodlné STI pro každý den. Subaru má přesné řízení, je sebejisté, čitelné, s lehkostí se proplétá zakroucenými serpentinami, zbytečně se nenaklání, a když už čekáte, že zatáčku nezvládne, vydoluje ze sebe to nejlepší. Pohon všech kol se přitom za všech podmínek postará o dostatek trakce.

Oproti WRX STI navíc není ani na 18" kolech levorg tvrdý, v okolí Barcelony dokázal příkladně spolknout všechny nerovnosti, které si na něj Katalánsko připravilo. Ruku v ruce s tím jdou skvělá sportovní sedadla verze GT-S nebo na japonské poměry důkladné odhlučnění interiéru. Inženýři prý obalili prostor pro posádku do speciální odlehčené pryskyřice a jemných vláken Thinsulate, která znáte třeba ze zimního oblečení.

Na čem se naopak šetřilo, jsou asistenční systémy. Levorg má sice jako první subaru kontrolu slepého úhlu ve zpětných zrcátkách, oproti outbacku ale postrádá třeba stereokamery Eyesight a s nimi spojený adaptivní tempomat a systém nouzového brzdění. Zvyk bude rovněž vyžadovat kostrbaté ovládání palubního počítače.

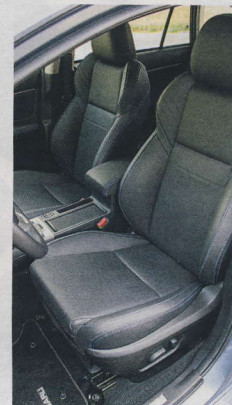
Inu, jako každému subaru budete i levorgu muset pár věcí odpustit, ale jakmile si ho pořídíte, už se ho nebudete chtít zbavit. Objednat ho lze již teď.

Text: Martin Příbyl



Ve strohém interiéru naleznete až šest USB konektorů.

Sportovní sedadla podepřou celé tělo. Levorg je má ve výbavách Comfort (látková) a Sport (kožená).



Pod podlahou zavazadlového prostoru jsou dvě rozměrné schránky a uložit se pod ni dá i roletka.



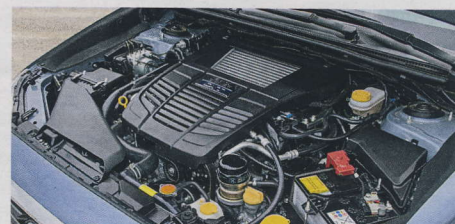
Martin Příbyl o japonském tajemství



„Toužíte po levorgu se silným motorem? Přestěhujte se do Japonska, tam ho totiž prodávají s 300k dvoulitrem.“



Vystouplé prahy naznačují, že až po B-sloupek sdílí levorg karoserii s WRX STI.



TECHNICKÉ ÚDAJE

SUBARU LEVORG 1.6GT

Motor	přepln. zážehový B4, 1600 cm ³
Výkon	125 kW (170 k) při 4800-5600/min
Točivý moment	250 Nm při 1800-4800/min
Pohon a podvozek:	bezestupňová převodovka CVT, pohon všech kol, vpředu McPherson, vzadu dvojitý lichoběžník. Brzdy kotoučové s vnitř. chlazením. Stand. pneu 215/50 R 17.
Zavazadlový prostor:	0,522/1,485 m ³
Rozměry:	4690 × 1780 × 1485 mm (s 18" koly 1490 mm), rozvor 2650 mm, světlá výška 130 mm (s 18" koly 135 mm), pohotovostní hmotnost 1531 kg. Palivová nádrž 60 l.
Nejvyšší rychlost	210 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	8,9 s
Spotřeba	8,3/6,1/6,9 l/100 km
Emise CO₂	159 g/km
Cena	od 759 000 Kč