



SUBARU LEVORG

## DÍLO GÉNIA?

Co má civilní kombík od Subaru společného s Porsche Cayman GTS? Na otázku vám odpoví **Richard Herbich.**

**P**odle fotek jste se možná zaradovali. Že by WRX STI jako kombík? V Japonsku se taková verze prodává, ale pro Evropu jsme dostali omezenější výběr – jeden benzínový motor, pouze automatická převodovka, tím to hasne. Logika celé věci je neúprosná, tohle je celosvětově nejprodávanější verze a vyvíjet nebo homologovat extra varianty by nedávalo smysl. Tohle auto vlastně nebylo určené pro Evropu, ale v zámoří má takový úspěch, že to zkoušejí i u nás. To má svůj důvod – Outback a Legacy vyrostly do obřích rozměrů a i přes své schopnosti s nimi není to pravé subaráccké sportovní svezení. Levorg je tedy pokračovatelem

čtyřkového Legacy, jehož majitelé si v současné nabídce značky nemohli vybrat přímého nástupce. Končíme s teorií, je tu praxe a vyrážím do kopců nad Barcelonou. Už na prvních kilometrech mě ohromí, co slyším – nebo spíš neslyším. Levorg je neuvěřitelně tichý, spíš než motor nebo hluk zvenci uslyšíte svůj vlastní dech nebo fučení klimatizace. Subaru tu poprvé využilo nový druh izolačního materiálu a nutno říci, že výsledek je ohromující. Na klidu má svůj lví podíl i motor, čtyřválcová šestnáctistovka s turbem, která díky automatu typu CVT nemá za normálních podmínek důvod jít do vysokých otáček. Ale my otáčky chceme, že? Šlápněte na to a motor ihned zareaguje. Jeho 170 koní a 250 Nm zní na papíře celkem solidně, ale zátaž je... Řekněme vlašný. Levorg není žádný louda, ale při pohledu přes kapotu s velkým sacím otvorem se ozvou vzpomínky na STI. S tím také auto sdílí celou přední část a na silnici je to sakra znát. Už při normálním ježdění si budete pochvalovat komfort podvozku, ale jeho genialita se projeví, až když ho zkusíte pořádně prohnat. Pošlete Levorg do zatáčky a bez většího náklonu se obloukem protáhne

jako ohař. Hmm, tak rychleji – a stane se to samé, ukázkově drží stopu, předeek drží jako přibitý. Abyste plně otestovali jeho limity, musíte jet jako bezmozek, a stejně ho nenachytáte na švestkách – přední kola se drží asfaltu jako hladová pijavice a zadní je ochotně následují. Přenosy hmoty mezi zatáčkami jsou úžasně čisté a na hrubý asfalt Levorg zvsoka kašle – nezabývá se jím. Fascinující je, že tuto nekonečnou přilnavost a dokonalou ovladatelnost zvládá, aniž by byl tvrdý jako prkno – rozdíl oproti sesterskému STI je opravdu propastný, pлавnost kombinovaná s dokonalou stabilitou, kde jsem to letos už zažil...

Na manuál zapomeňte. Není a nebude, bohužel.







Geniální podvozek, pohodlí, jízdní vlastnosti **PRO & PROTI** Občas se vám zasteskne po větším zátahu



lejší – a stane  
zí stopu.  
Abyste plně  
síte jet jako  
enachytáte  
la se drží  
vice a zadní  
nosy hmoty  
sně čistě  
zvysoka  
Fascinující  
přilnavost  
st zvládá, aniž  
- rozdíl oproti  
vdu propastný,  
dokonalou  
tos už zažil...

## PŘENOSY HMOTY MEZI ZATÁČKAMI JSOU ÚŽASNĚ ČISTÉ A NA HRUBÝ ASFALT LEVORG KAŠLE – NEZABÝVÁ SE JÍM.

Á, ano, Cayman GTS. Tak dobrý podvozek je a klidně vám to podepíší vlastní krví. Vlastně možná až moc dobrý, je dimenzovaný na mnohokrát vyšší výkon, než umí šestnáctistovka podat. Svižné tempo v Levorgu problémem není, spíš jde o to, abyste se do něj dostali a udrželi si ho. Můžete si zkusit pomoci pádly řazení, ale elasticitu pohonného ústrojí to neodbourá úplně. V otáčkách má motor příjemný hvízdavý zvuk a hezky táhne i před omezovačem, ale touha po větším výkonu, objemu motoru nebo manuální převodovce nadšeného řidiče neopustí. Nemyslete si, že s Levorgem není zábava, jen by prostě potřeboval trochu více síly. Ale na druhou stranu, pro každodenní ježdění má výkonu tak akorát, ne každý

s ním bude jezdit neustále s cihlou na plynu jako my – mimochodem, pak spotřeba šplhá přes dvacet litrů na sto. Tohle je civilní kombík, tohle je civilní kombík, je třeba si to čas od času zopakovat.

K trávení času v normálních rychlostech je vnitřek auta dobře přizpůsobený. Zpoza volantu je parádní výhled do všech stran a sedačky jsou pohodlné, po bočním vedení o chlup lepším se vám zasteskne, jen když budete zkoušet limity v ostrých zatáčkách. Interiér působí vzdušně a nepřepíchaně, materiály by mohly být lepší, ale žádná tragédie to také není. Nakládací hrana kufru je hezky nízko a rovnou na ni navazuje dno, zadní sedačky se dají sklopit prakticky do roviny – pak máte k dispozici

V nabídce bude i paket sportovních doplňků STI. S ním Levorg doslova září.

solidních 1485 litrů prostoru. Dveře se otevírají do velkého úhlu, takže na každodenní rodinný život je Levorg připravený dobře. Jedna z mála výtek směřuje k navigaci. Možná to bylo horským terénem, ale občas nestíhala. Za svých 759 tisíc dostanete prakticky plně vybavené auto ve formě verze Trend, prostřední Comfort už plnou výbavu má a nejvyšší Sport přidává pár stylových libůstek, v každém případě k Levorgu dostáváte pětiletou záruku a asistenční služby po dobu jejího trvání. Ale vy si ho určitě necháte déle, návrat k hodnotám klasického Legacy kombi se mu povedl na jedničku. Geniální jízdní vlastnosti, ticho a komfort, praktičnost – v garáži vám vydrží hodně dlouho.



### TECHNICKÉ ÚDAJE:

Subaru Levorg 1.6 DIT > MOTOR: čtyřválec, turbo OBJEM: 1600 cm<sup>3</sup> VÝKON: 170 koní ve 4800–5600 ot./min. TOČIVÝ MOMENT: 250 Nm v 1800–4800 ot./min. 0–100 KM/H: 8,9 s MAXIMÁLNÍ RYCHLOST: 210 km/h HMOTNOST: 1551 kg SPOTŘEBA: 6,9 l/100 km CENA: 759 000 Kč