

TEST

■ Kombi střední třídy od Subaru si ještě zkrájí minulého roku mohli užívat jen japonští zákazníci. Velká poptávka ze strany Evropanů ovšem automobilku přesvědčila i o nasazení na zdejších náročných trzích. Proti domácí půdě se musíme spokojit pouze s jediným motorem: přeplňovaným zážehovým plochým čtyřválcem 1.6 DIT (více v boxu) o výkonu 125 kW. Silný dvoulitr (218 kW) u nás k dostání není. Zatím.

Jednotka je skvěle odhlučněna a v nižších ani středních otáčkách o ní prakticky nevíte. Spojení s bezestupňovou převodovkou Lineartronic s šesti předvolenými stupni (jiná možnost není) automobilového nadšence nijak nenadchne, na běžnou jízdu se ale hodí skvěle. CVT od Subaru totiž patří na samotný vrchol ústrojí této koncepce. Na rozdíl od konkurence zbytečně nenechává vytočený motor, díky zmíněným virtuálním kvalitám si navíc s pádly můžete aspoň částečně připadat jako s měničovým nebo dvouspojivým automatem.

Hlavním trumfem levorgu je ovšem vynikající podvozek, který pojem tuhost nezaměňuje s tvrdostí, jak tomu bývá u některých rádooby sportovních aut. Navzdory osmnáctipalcovým diskům žehlí drtivou většinu nerovností, aniž by tlumiče zapomněly parádně pérovat a držet kola přilepená k asfaltu. Pokud do zatáčky najedete v optimální rychlosti, stačí nasměrovat volant k vrcholu a nechat šasi vykouzlit příkladný oblouk. Ve vyšším tempu se začíná projevovat nedotáčivost, kterou ve většině případů krotí standardní pohon všech kol. Špičková

Díky standardnímu pohonu všech kol si levorg poradí s okreskami i šotolinou



Subaru Levorg 1.6 GT-S

Více než o



Design se opravdu povedl. Potěší také dostatečně široké páté dveře.

SROVNÁNÍ ROZMĚRŮ

	Levorg	Legacy IV
Délka (mm)	4690	4680
Šířka (mm)	1780	1730
Výška (mm)	1490	1470
Rozvor (mm)	2650	2670
Zavazadelník (l)	533/1446	459/1649



Levorg

Levorg je považován za nástupce modelu Legacy 4. generace. Nejedná se ale jen o jeho kopii, nýbrž svěbytnou osobnost.

Subaru Levorg 1.6 DIT GT-S Sport

Přepínaný plochý zážehový čtyřválec DOHC • Objem 1600 cm³ • Výkon 125 kW při 4800/min • Točivý moment 250 N.m při 1800-4800/min • Převodovka samočinná bezestupňová • Elektronicky řízený pohon všech kol • Pneumatiky 225/45 R 18 • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1576/368 kg • Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1500/750 kg • Největší rychlost 210 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 8,9 s • Nádrž 60 l • Normovaná spotřeba 7,1 l na 100 km • Výroba Ota, Japonsko.

Základní model

1.6 GT Trend
759 000 Kč

Testovaný vůz
1.6 GT-S Sport
889 000 Kč

Testovaný vůz
s příplatky
901 000 Kč



Skvělý podvozek
Jízdní vlastnosti
Atraktivní design
Prostorný interiér



Jen jeden motor
a převodovka
Vyšší cena a spotřeba

HODNOCENÍ



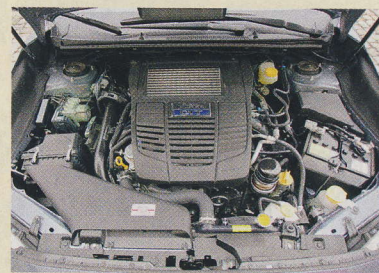
ZÁVĚR

Redaktor
ONDŘEJ ŠÁMAL

Levorg ukazuje, že vedle trochu zamerikanizovaného aktuálního outbacku Subaru dokáže vyrobit i opravdu zábavné a praktické auto. Vynikající podvozek by si zasloužil více výkonu, jinak moc výraznějších výtek nemáme. Snad jen vyšší cenu, ale to od vozů s Plejádami ve znaku není žádné překvapení. Předminulé legacy může být na duchovního pokračovatele hrdé.



MOTOR 1.6 DIT



Jediná jednotka v nabídce levorgu s označením FB16 DIT (Direct Injection Turbo) je odvozena od atmosférické šestnáctistovky, již najdeme v modelu XV. Proti ní má o něco vyšší kompresní poměr (11,0 vs. 10,5 : 1), turbodmychadlo typu twin scroll a přímé vstřikování. Vrtání a zdvih (78,8 x 82,0) zůstaly stejné. Subaru v tomto případě poprvé použilo systém start-stop u přepínaného zážehového motoru.



Zavazadelník o objemu 522 litrů na špičku třídy sice ztrácí okolo 100 l, pobere ale vše podstatné

ovladatelnost z levorgu dělá jedno z nejdíčovnějších aut se zavazadelníkem o objemu více než 400 l. Leckteří ostří soupeři s adaptivními tlumiči by mohli závidět.

Subaru naopak trochu pošilhává po jejich výkonných pohonech. I když 170 koní na svižnou jízdu stačí, právě naladění podvozku doslova vybízí k dvojnásobnému přidělu. Pod kapotou bychom si klidně dokázali představit i boxer 2.5 z WRX STI, s kterým levorg sdílí nejen vzhled přední části, ale i několik mechanických komponentů. O schopnostech ploché šestnáctistovky ovšem napanují pochyby. Ačkoliv jí převodovka ubírá pár kobyli, ze všech sil se snaží potěšit lineárním zátahem a ve vyšších patrech otáčkoměru také příjemným zvukem. Zamrzí vyšší spotřeba, která při svižnější jízdě bez problémů olízne 9litrovou hodnotu.

Design levorgu se návrhářům opravdu povedl. Zejména v červené barvě a s příplatkovým paketem STI s agresivnějším zevnějškem a černými koly. Zamlouval se nám i interiér s parádními sedačkami s výraznějším bočním vedením a palubní deskou z kvalitních materiálů. Opravdové překvapení na nás čekalo vzadu. Ani při výšce 183 cm jsme neměli problém s místem pro kolena a hlavu. K tomu přidejte dostatečně velký zavazadelník s 522 l a máte nejlepší běžné subaru na českém trhu.



Správně tlustý volant, velmi dobrá ergonomie a přiměřené množství tlačítek dotvářejí pozitivní dojem z interiéru



S elektronickou parkovací brzdou si užijete o poznání méně zábavy než s klasickou „ručkou“



S lehkou nohou se dostanete i k 8 litrům, parádní jízdní projev vás ovšem bude pobízet k sešlápnutí plynového pedálu