



Ověřeno u Johna Hauglanda!

Subaru není typickou flotilovou značkou. Zaujme však ty společnosti, které hledají atypické, neotřelé modely s vyspělou technikou a vysokými zůstatkovými hodnotami. Nový levorg se výjimečně povedl, bodoval i v anketě auto roku. Subaru jsme důkladně prověřili jak v běžném provozu, tak na norském testovacím polygonu Johna Hauglanda.

Subaru Levorg má z celé modelové nabídky S nejlepších předpokladů uspět ve firemních autoparcích. Jde o mimořádně povedené kombi, které překvapí vysokou užitnou hodnotou a zároveň požitkem z jízdy. Suverénní podvozek tak patří k tomu nejlepšímu, co je ve střední třídě k dispozici. To mimochodem potvrdily i nedávné testy v Norsku, na zasněženém polygonu rallyeové školy Johna Hauglanda. Dalším stvrzením úspěchu je třetí místo v anketě Auto

roku 2016. Nebýt handicapu v podobě omezené nabídky motorizací a převodovek, aspiroval by levorg na vítěze.

Levorg bodoval v anketě Auto roku v ČR 2016

Letošní auto roku v ČR bylo v řadě ohledů mimořádně vyrovnané. Setkali se tři velice silní soupeři (Škoda Superb, Opel Astra, Subaru Le-

vorg). Škoda Superb obhájila prvenství, Subaru Levorg se třetím místem v nabitě konkurenci postaral o překvapení roku.

Třetí příčka Subaru a dost vyrovnaná pozice s druhým Opel Astra mohla být pro leckoho překvapením. Pro odborné novináře je ale logická. Značka Subaru je atraktivní pro svou originální koncepci se symetrickým pohonem všech kol, skvělé jízdní vlastnosti a nevšední boxery. Nové kombi střední třídy Levorg je originalitě

Podle bývalého legendárního závodníka Johna Hauglanda lze jízdni vlastnosti levorgu v zatáčkách mimořádně snadno předvídat



Haugland má Subaru rád

Pro několik českých novinářů připravilo Subaru třídní testovací jízdy v zasněženém Norsku. Kromě testování poslední novinky, modelu Levorg, byl k dispozici také outback, XV, forester a nechybělo ani ostré WRX STI obuté do pneumatik s hřeby.

Povídání se skromným a velmi srdečným Johnem Hauglandem bylo velmi zajímavé, zavzpomínal na hvězdnou kariéru se Škodou Motorsport, pohovořil o metodice výcviku rallyových jezdců a přiznal, že ke škodovce má dodnes vřelý vztah a jezdí s ní rád. V rodině jezdí také se Subaru a systém pohonu všech kol považuje u této značky za jeden z nejlépe fungujících. Hlavní devízou je podle něho skutečnost že tento automobil propůjčuje nezvykle snadno předvídatelné jízdni vlastnosti, což je při jízdě na sněhu velká výhoda. To koneckonců potvrdili i Hauglandovi zkušební jezdci a novinářům to měly dokázat i testovací jízdy.

Mimořádné jízdni vlastnosti

V praxi ale dokáže málokterý uživatel využít sportovní geny podvozku, který je zároveň

inzerce

EUROTAX

EurotaxRepairEstimate

Povýšili jsme kalkulace na Umění.

Rychlá a jednoduchá kalkulace s použitím nové generace grafiky.

www.eurotaxglass.cz



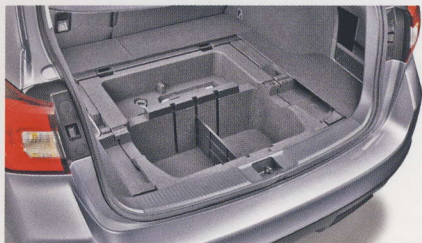
Stejně jako u ostatních Subaru, i levorg nabízí seřaditelný sklon zadních opěradel

mimořádně komfortní. Dvě zcela protichůdné vlastnosti se podařilo ideálně sladit. I při jízdě po rozbitých silnicích je tlumení nerovností v podstatě bezchybné. Pokud razantně přidáte na tempu, zjistíte, že podvozek jakoby neznal hranic. Podrží vás i v opravdu extrémních situacích a ani zde nepřijdete o snadno předvídatelné vlastnosti. Na nerovnostech neuskakuje a sedí doslova jako přibitý. V praxi tak nabízí neskutečně vysokou míru flexibility.

Přední náprava používá vzpěry McPherson,

Subaru Levorg jsme testovali také v Norsku na zasněženém polygonu pro rallyové jezdce

značky věrné. Navíc je zde ještě jedna důležitá skutečnost, a to zřejmá podobnost s nekompromisní sportovní ikonou WRX STi. A nejde jen o podobu vzhledovou, ale i technickou. Základní parametry podvozku jsou totiž naprosto stejné (rozvor 2650 mm, rozchody kol 1530 mm vpředu a 1540 mm vzadu). A podvozek levorgu své kvality prokáže především na špatných cestách. Stabilitou na nerovnostech v zatáčkách se levorgu v tuto chvíli nevyrovná žádný jiný konkurent. Právě pro technickou příbuznost s WRX STi a pro všestranné rodinné využití karoserie kombi Levorg v anketě Auto roku v ČR tak zabodoval. A naopak, kdyby uměl levorg nabídnout i vznětové motory a ručně řazenou převodovku, bylo by jeho bodové skóre ještě o poznání vyšší.



Pod dnem jsou k dispozici další objemné úložné prostory



Délka ložné plochy po sklopení opěradel činí vynikajících 162 cm

zadní kola spočívají na dvojitých příčných ramenech. Vysokou stabilitu a snadnou předvídatelnost chování výrazně ovlivňuje propracovaný stálý pohon všech kol nazývaný Symmetrical AWD. Systém aktivního rozdělení točivého momentu ATS rozděluje točivý moment mezi nápravy v závislosti na aktuálních jízdních podmínkách.

Pouze s jedním motorem a převodovkou

Levorg bude coby automobil pro vyšší management firem handicapován především absencí vznětového motoru. Na evropských trzích je tento model nabízen jen se zážeho-

vým přepínaným boxerem 1.6/125 kW spojeným s bezstupňovou převodovkou. Motor má přímé vstřikování a v nízkých otáčkách disponuje nadprůměrným točivým momentem. V rámci testu jsme v kombinovaném režimu naměřili průměrnou spotřebu 8,2 l/100 km, což je na kombi této velikosti se samočinnou převodovkou a s pohonem všech kol dobrý výsledek. Při ustálené rychlosti 90 km/h počítejte se spotřebou 6,3 l/100 km, při dálniční rychlosti 130 km/h pak s 8,6 l/100 km, a podobnou spotřebu jsme naměřili i v městském provozu.

Na motor navazuje samočinná bezstupňová převodovka Lineartronic, která pracuje se šesti virtuálními rychlostními stupni. V samočinném režimu tato převodovka přizpůsobuje svoji činnost řidičově jízdnímu stylu, od klidné až po sportovní jízdu. Lze ovšem využít také manuální „řazení“ pomocí ovladačů pod volantem. Není bez zajímavosti, že si Levorg poradí s brzděnými přívěsy o hmotnosti až 1500 kg, což je u modelu se samočinnou převodovkou v dané třídě jedna z nejvyšších hodnot. Ručně řazená převodovka v nabídce bohužel zatím chybí.

Nové modely mají nízké zůstatkové hodnoty

Japonské automobily mají nadprůměrně vysoké zůstatkové hodnoty. Pokud zůstaneme u Subaru, tak například forester má ještě nepatrně vyšší zůstatkové hodnoty, než konkurenční automobily od Volkswagenu či Fordu. Levorg je však výjimkou. Respektive doplácí na skutečnost, že se jedná o zce-

la nový model, kde je predikce téměř vždy o dost horší, než jaká po letech bývá skutečnost. Křivky zůstatkových hodnot proto budou u tohoto modelu stále dlouho živé a budou se přizpůsobovat opravdovému zájmu zákazníků na trhu ojetých vozidel.

Servisní intervaly po 15 000 km

Kratší patnáctitisícové servisní intervaly jsou u japonských automobilů obecnou nevýhodou. Po ujetí 210 000 km zákazník za servisní prohlídky zaplatí 74 564 Kč, což je v průměru na jednu servisní prohlídku 5326 Kč.

Naopak podstatnou výhodou současných boxerů je skutečnost, že Subaru zcela upustilo od řemenů (vyjma modelu STI). Rozvody všech motorů tedy pohání bezúdržbový řetěz, stejně jako u bezstupňové převodovky CVT. To zdatně snižuje náklady spojené se servisem a zvyšuje spolehlivost.

Další zajímavostí je skutečnost, že chladicí kapalina motoru má první výměnný interval po 11 letech, nebo ujetí 220 000 km. Interval druhé výměny je zkrácen přesně o polovinu (6 let nebo 120 000 km).

Vyšší ceny dílů kompenzuje vysoká spolehlivost

Toto jednoduché tvrzení platí téměř o všech japonských automobilech a zvláště o těch, které se ještě vyrábějí v Japonsku. Ceny náhradních dílů jsou oproti evropským konkurentům vyšší řádově o 20 %, vyšší je ale i jejich spolehlivost. Subaru je

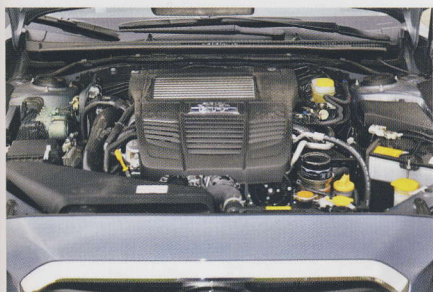


Ergonomie je vynikající, řízení nabízí skvělou zpětnou vazbu

v tomto ohledu společně s bezúdržbovým pohonem všech kol dobře známé. Jedinou nákladovou položkou je výměna oleje v diferenciacích. Výměna i s olejovou náplní stojí 815 Kč a provádí se po ujetí 60 000 km. A stejně jako pohon Symmetrical AWD je spolehlivý i zbytek techniky. Pokud tedy nedojde k poškození způsobeném řidičem, lze na spolehlivosti jen vydělat. Firemní vo-

zidla jsou většinou havarijně pojištěná, a tak ani v tomto případě nejdou vyšší ceny dílů na vrub uživatele, ale pojišťovny. Ceny pojištění se přitom nějak výrazně neliší od evropských značek.

Výrobce na levorg poskytuje záruku 5 let nebo 200 000 km a dvanáctiletou záruku na neprozrezavění karoserie a tříletou záruku proti povrchové korozi. Součástí pětileté záruky je také asistenční služba s platností po celé Evropě.



Levorg pohání nový benzínový přeplňovaný boxer objemu 1,6l (125 kW) s přímým vstřikováním

CELKOVÉ HODNOCENÍ	
KLADY	ZÁPORY
Jízdní vlastnosti, celková radost z řízení	Jen průměrná spotřeba benzínu
Předvídatost a trakce pohonu 4x4	Absence vznětového motoru a ručně řazené převodovky
Vysoká uživatelská hodnota	

ZŮSTATKOVÉ HODNOTY SPOLEČNOSTI EUROTAXGLASS'S		EUROTAX
Počet ujetých km	Stáří	Zůstatková hodnota
30 000km	3 roky	49,50 %
90 000km	3 roky	46,00 %
150 000km	3 roky	41,30 %
210 000km	3 roky	36,70 %

SUBARU LEVORG 1.6 GT TECHNICKÉ ÚDAJE	
Motor, převodovka	Vpředu podélně uložený zážehový čtyřválcový boxer pohání trvale všechna kola. Zdvihový objem 1600 cm ³ , výkon 125 kW při 4800–5600 1/min, točivý moment 250 Nm při 1800–4800 1/min. Samočinná bezestupňová převodovka.
Rozměry	Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4690/1780/1485 mm, rozvor 2650 mm. Zavazadlový prostor 0,522/1,446 m ³ .
Hmotnosti	Pohotovostní/užitečná hmotnost 1606/414 kg, hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 1500/750 kg.
Výkony	Největší rychlost 210 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 8,9 s, spotřeba paliva 8,3/6,1/6,9 l/100 km.
CENA	759 000 Kč

NÁKLADY NA PROVOZ

Orientační provozní náklady při tříletém bezporuchovém provozu
Celkové náklady ovlivňuje především spotřeba paliva, tedy jízdní styl řidiče. Rozdílná nabídka pojištění, která se může značně lišit podle velikosti vozového parku a podle nabídky konkrétní pojišťovny a náklady na pneuservis, který je ovlivněn především cenou zvolené značky pneumatiky, celkové náklady ovlivňuje v menší míře.

Počet km za 3 roky provozu (km)	30 000	90 000	150 000	210 000
Pořizovací cena vozu (Kč)	759 000	759 000	759 000	759 000

JEDNOTLIVÉ POLOŽKY NÁKLADŮ ZA 3 ROKY

	30 000	90 000	150 000	210 000
Dálniční známka (Kč)	4500	4500	4500	4500
Zákonné pojištění ¹⁾ (Kč)	16 500	16 500	16 500	16 500
Havarijní pojištění ²⁾ (Kč)	68 310	68 310	68 310	68 310
Servisní prohlídky ³⁾ (Kč)	13 859	30 438	51 141	74 564
Pneuservis ⁴⁾ (Kč)	13 800	13 800	29 500	41 500
Pohonné hmoty ⁵⁾ (Kč)	66 150	198 450	330 750	463 050
Ztráta hodnoty ⁶⁾ (Kč)	383 295	409 860	445 533	480 447

NÁKLADY CELKEM

	30 000	90 000	150 000	210 000
Celkové náklady za 3 roky (Kč)	566 414	741 858	946 234	1 148 871
Náklady na 1 km (Kč/km)	18,88	8,24	6,31	5,47

¹⁾ Průměrná cena z více nabídek pojišťoven.
²⁾ Průměrná cena z více nabídek pojišťoven při spoluúčasti 5 % (podle rozsahu spoluúčasti a rizika odcizení se roční sazba pojištění pohybuje v rozmezí 2,5 až 3,5 % z ceny automobilu).
³⁾ Náklady na servisní prohlídky vycházejí z předepsaného intervalu výměny spotřebního materiálu. Do cen nejsou zakalkulovány další náklady spojené s přirozeným opotřebením vozidla (brzdové segmenty, kotouče, tlumiče apod.).
⁴⁾ Náklady na pneuservis zahrnují průměrnou cenu za výměnu kol, zpočátku jednu sadu zimních pneumatik zn. Nokian včetně ocelových disků kol. Od 90 000 km je započtena vždy další sada (letních/zimních) pneumatik.
⁵⁾ Náklady na PHM vycházejí ze skutečné spotřeby paliva změřené v rámci testu (8,2 l/100 km) a aktuální ceny benzínu (26,90 Kč/l) či nafty (26,00 Kč/l).
⁶⁾ Prognosticky stanovená hodnota společnosti EurotaxGLASS'S odpovídá průměru současného vývoje automobilového trhu.

CENY VYBRANÝCH NÁHRADNÍCH DÍLŮ VČETNĚ DPH

Náhradní díl	Cena v Kč s DPH
Přední brzdové kotouče (sada 2 ks)	5130
Brzdové desky – přední (sada)	3202
Čelní sklo (vyhřívané pod stěrači)	21 651
Přední levý světlomet LED – kompletní	25 806
Zadní skupinová svítlna – kompletní	7322
Přední nárazník – kompletní	10 747
Zadní nárazník – kompletní	9981
Levý zpětné zrcátko, sklopné – kompletní	18 942
Levý přední blatník	3333

NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (L/100 KM)

Město/mimo město	Při ustálené rychlosti 90/130 km/h	Kombinovaná
8,8/6,5	6,3/8,6	8,2

VNITŘNÍ ROZMĚRY V MM

	vpředu / a	1460/1420/1510
Šířka interiéru v úrovni loktů/ramen/skel	vzadu / b	1420/1370/1480
Prostor pro nohy vpředu/vzadu (tzv. míra komfortu) / c		1000/740
D/š/h ložné plochy bez sklopených a se sklopenými opěradly / d		1000/1020/440 a 1620/1020/440
Prostor nad předním/zadním sedákem / e		920/630
Výška předního/zadního sedáku nad podlahou / f		290/300

