

# Pro vás <sup>3</sup>

Subaru Levorg se v anketě Auto roku v ČR 2016 umístilo na krásném třetím místě a důvodů, proč dokázalo porazit takové vozy, jako je nový Ford Mustang nebo Volvo XC90, je hned několik. Tady jsou...



**N**ázev tohoto článku jsem si s dovolením musel vypůjčit přímo z marketingového oddělení Subaru, a to proto, že naprosto dokonale vystihuje, co je Levorg zač. Za jeho opravdu podivným názvem, který je zkratkou slov LEgacy, ReVOLUTION a TouRinG, se ukrývá jedno z nejlépe fungujících kombi na trhu, nabízející kombinaci kvalit modelu Legacy, revolučního pohonného ústrojí a sportovního svezení.

Subaru Legacy se k nám do Evropy už nedováží, což je pochopitelně škoda, ovšem podíváme-li se na věc očima účetního, kdy drtivých 90 % všech prodaných aut značky Subaru spadá do kategorie SUV, není se vůbec čemu divit. I tento neúprosný fakt se podílel na prvotním rozhodnutí Levorg do Evropy vůbec nedovážet. Tady se však Japonci málem trefili do vlastní nohy, nicméně evropským zástupcům dovozců Subaru se ale podařil husarský

kousek a vedení automobilky přesvědčili, že i Evropa takovýto typ vozu chce a potřebuje. Japonci nakonec importu dali zelenou, ovšem pod jednou podmínkou – auto se bude prodávat v japonské specifikaci, tedy s jedním motorem a jednou převodovkou.

## PŘÍBUZNÝ WRX STI

Subaru Levorg je po dlouhých čtyřech letech vozem klasické konstrukce, a přestože spadá do nižší střední třídy, rozměrově odpovídá modelu Legacy. Čtvrtá generace Legacy totiž měla rozvor delší pouze o dvacet milimetrů (2670 mm) a do délky byla dokonce o deset milimetrů kratší.

Subaru bylo dlouho kritizováno za nepříliš líbivý design svých vozů, ovšem to jsou loňské sněhy, neboť současná produkce rozhodně umí upoutat vaši pozornost – zejména pak velmi dravé Subaru WRX STI. A asi nedá velkou práci dovodit, že Levorg z tohoto vozu designově a také technicky vychází. Až po B-sloupek jde o totožné auto a základní parametry podvozku jsou také naprosto stej-



STVORENÝ PRO



Volant je téměř identický s STI a jeho majitelé poznají také kapličku nad středovým panelem.



né (rozvor 2650 mm, rozchody kol 1530 mm vpředu a 1540 mm vzadu).

Testovaný model byl ve výbavě SPORT, která je STI asi nejvíce podobná. Příbuznost prozrazuje nasávací otvor pro přívod vzduchu k mezichladiči, mohutné nástavce bočních prahů a nárazníky a osmnáctipalcová kola z lehkých slitin. Přestože vypadá, jakoby pod kapotou řehtalo 300 koní, je Levorg zaměřen civilně a na rodinu. Stále umí poskytnout zábavu za volantem, ale především nabízí praktičnost kombi a také věhlasnou úroveň bez-

pečnosti vozů se souhvězdím Plejád ve znaku.

Jestliže inspirace STI je patrná při pohledu na exteriér vozu, interiér se nese v tom samém duchu. Otevřete lehké, avšak bytelné dveře a vaši pozornost okamžitě upoutá skvostný STI volant, který se liší použitou kůží (není perforovaná) a barvou jeho prošívání (modrá namísto červené). Přístrojová deska je také stejná, s kapličkou se dvěma displeji na samotném vrcholu, ovšem testovaná verze SPORT se chlubil sedmipalcovou dotykovou obrazovkou systému s navigací (nižší

inzerce



18.let

tradice - zkušeností

- kvality



Autwec s.r.o.



Sedadla jsou více do GT, stejně jako celý Levorg.

Zadní jsou polohovatelná.

verze navigací nemají). Stejně jako u všech ostatních modelů Subaru je ovládání veškerých funkcí vozu logické a uživatelsky přívětivé.

Subaru opravdu začalo naslouchat výtkám odborné veřejnosti a svých zákazníků, což jasně dokazují použité materiály, jejichž kvalita a úroveň zpracování dosahují vysokých standardů. Vrcholná verze SPORT navíc přihazuje kožené čalounění sedadel, středové konzole a voliče převodovky Lineartronic. Když už jsme u těch sedaček, sportovní kožená křesla jsou velmi pohodlná s dostatečnou boční oporou a spíše než ultimativní sportovní zážitky slibují vysoký jízdní komfort. Na druhou stranu se rozhodně nemusíte obávat, že budete v první ostré zatáčce přilepení tváří na bočním skle.

Přestože je Levorg japonským vozem, uvnitř vozu je dostatek prostoru, a to pro vaši hlavu, ramena i kolena. Stejně dobře jako interiér na tom je také zavazadelník. Jeho základní objem 522 litrů patří k tomu lepšímu, šířka ložné plochy mezi podběhy 1080 milimetrů překonává i obrovskou Škodu Superb. Celkový objem dosahuje 1441 litrů. Jeho variabilitu dotvářejí asymetricky dělená zadní opěrka, která lze složit do roviny a praktické sítky a háčky. Nákladová hrana, nacházející se ve výšce 600 milimetrů, je v rovině s ložnou plochou a jediným problémem může působit zadní víko otevírající se pouze do výšky 180 cm.

## BOŽÍ PODVOZEK

Jak jsme již zmiňovali, Subaru Levorg se nabízí pouze s jedním motorem a jednou převodovkou. Pod jeho kapotou pracuje zcela nová plochá přeplňovaná 1,6ka DIT o výkonu 125 kW v rozmezí 4800 – 5600 ot/min a točí-

vým momentem 250 Nm mezi 1800-4800 ot/min. Dnes jsme možná zvyklí na trochu vyšší čísla, ale Subaru není značka, která potřebuje ohromovat výkony. Stačí, když vás ohromí svým podvozkem a pohonem všech kol... Převodovka Lineartronic se mi velmi zamlouvala v dieselových modelech Subaru, u zážehových jsem si nebyl tak jistý. Ani u Levorgu bych úplně neřekl, protože tohle auto je natolik dynamicky potentní, že prostě manuál by celý zážitek z jízdy ještě umocnil. Ale děkujeme za ty dary, a vzhledem k tomu, že Lineartronic umí řadit šest předvolených převodových stupňů, jakmile výrazněji sešlápnete plynový pedál, dá se považovat za dostatečně sportovní. Kruci, když já bych ten manuál vážně raději...

Při jízdě po městě se cítí jako ryba ve vodě a spotřeba za dobu mého kralování se pohybovala mezi 8 a 9 litry na 100 km. Dálniční tempo je přes deset, a pokud chcete opravdu dynamiku, připravte se na pořádný příděl. Víte, spotřeba motoru je asi jedinou oblastí, která mě zklamala. Osobně úspornou jízdu moc neovládám, ale i přes všechny mé finty co znám, jsem se nedostal pod devět litrů.

Kvůli převodovce máte pocit, že Levorg je ve zrychlení poněkud ospalý, ale to jde na vrub zvuku motoru. Levorg totiž disponuje na jedničku hodně solidním zrychlením - maximálka 210 km/h a zrychlení z 0-100 km/h za 8,9 sekundy. Jeho kouzlo nespočívá v akceleraci ani v maximální rychlosti, jeho předností jsou v podvozku, který je jedním slovem boží. Dlouho jsem přemýšlel, k čemu bych ho přirovnal, ale ta poddajnost a preciznost je skutečně unikátní. Tohle auto jako by stavěli na naše silnice, protože i přes výrazné nerovnosti a výmoly se přenese s klidem Stoika.

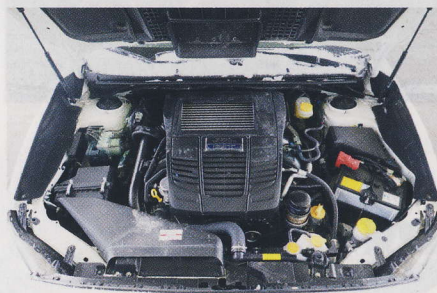
Pro dynamické svezení stačí přepnout do jízdního režimu SPORT, kdy převodovka točí vyšší otáčky a nechá si líbit i o něco neurvalejší zacházení, o zbytek se postará elektronika.

Díky převodovce Lineartronic je symetrický pohon všech kol řešen mezinápravovou spojkou, nicméně Levorg se chlubí vektorováním točivého momentu. Auto se do oblouku stáčí jako zadokolka, při výjezdu pomáhá kroužák na přední nápravě.

Samotnou kategorií je skvěle nalažené řízení s dostatečným citem a přesností, které je navíc poměrně rychlé, takže i ve vracečkách nemusíte na volantu ručkovat. I přes komfortní nalažení podvozku se karoserie vůbec nenaklání (je o 40 % pevnější než u Legacy čtvrté generace) a stabilizace přichází ke slovu až ve chvíli, kdy skutečně jedete hranu. Sice ji můžete vypnout, ale jak už to tak bývá, ne zcela zčásti. Je tedy škoda, že Subaru ani u nesportovnější varianty Levorgu nenabídne zcela vypínatelné ESP, ale taková už je doba a hlavně, tohle auto je rodinný kombík. Ještě větší škodou však je fakt, že Subaru nenabízí skvostný STI diferenciál, který v Japonsku mít mohou...

## USPOKOJÍ VŠECHNY VAŠE NÁROKY

Subaru Levorg je po dlouhé době vozem, který skutečně uspokojí všechny potřeby průměrného motoristy se zálibou v automobilech - sportovní svezení, touhu po praktičnosti a také vysoké nároky na bezpečnost. Nový motor až na vyšší spotřebu funguje výtečně a v kombinaci s velkorysým vnitřním prostorem nabízí alternativu všem, kteří by rádi auto podobné STI, jen s onou přidanou hodnotou v podobě velkého a praktického zavazadelníku. Bronzová plaketa v anketě Auto roku 2016 je skvěle umístění a jsem si naprosto jistý, že kdyby Subaru Levorg nabízel s veškerým aršenálem jaký má, možná by to byla i zlatá. ■



Jednašestka je jedinou alternativou, stejně jako převodovka Lineartronic.

## TECHNICKÁ DATA

Subaru Levorg 1,6 GT-S

Motor:	zážehový čtyřválec boxer
Objem:	1600 cm <sup>3</sup>
Výkon:	125 kW (170 k) při 4800 - 5600 1/min
Točivý moment:	250 Nm při 1800 - 4800 1/min
Rychlost:	210 km/h
Zrychlení 0-100 km/h:	8,9 s
Spotřeba (město/mimo město/kombinovaná):	8,5/6,3/7,1 l/100 km
Rozměry:	4690 x 1780 x 1490 mm
Rozvor kol:	2650 mm
Pohotovostní hmotnost:	1551 kg
Objem zavazadelníku:	522/1441 l
Cena:	889 000 Kč



Kufr je tak obrovský, že konkuruje Škodě Superb Combi.

