



Subaru Levorg

Levorgu přibyl EyeSight – a to je dostatečný důvod, abych si tohle auto zase půjčil na projíždku. Mám k němu totiž trochu zvláštní vztah.

TEXT: PETR HANKE FOTO: MARTIN SZNAPKA

T **Tenhle kombík si jde svojí** vlastní cestou. Má to postavené trochu jako „ber, nebo nech bejt“. Nesnaží se přizpůsobovat různými motory, převodovkami nebo dokonce typy karoserie. Subaru zná své možnosti, a tak do Evropy poslalo tohle auto v jedné verzi (boxer 1.6 Turbo, bezestupňová převodovka a pohon všech kol), kterou opeřilo třemi výbavami, několika barvami karoserie a hotovo. OK, možná je to docela nuda a určitě by tohle auto skvěle fungovalo s třisetkoňovým dvoulitrem (je v Japonsku) nebo s přímo řazenou převodovkou (není nikde na světě), ale to by se prostě téhle značce nevyplatilo pro Evropu připravovat.

Mně osobně ale právě nabízené spojení přeplňované „jedna-šestky“ a automatu vyhovuje, protože si myslím, že přesně míří na subarácké zákazníky. Ti, kteří jezdí starým Legacy s automatem (tím špičatým z let 2003 až 2009), najednou zase mají v nabídce Subaru svého „koně“ – podobě kompaktní auto, které je nyní rychlejší, úspornější a sladnější než dříve. Vězte, že vím, o čem mluvím, jedno takové staré Subaru máme v rodině...

Vpravo: Palubní deska Levorgu vychází z té v sedanu WRX STI. Sedí se příjemně nízko a volant padne dokonale do ruky.

Přiznám se ale, že na pohon si u Levorgu musí člověk nějaký čas zvykat a současně se naučit vnímat rychlost. Subaru tento čtyřválec naladilo tak, že pocitově postrádá výkonovou špičku – tam, kde mu skončí točivý moment, nastoupí výkon. Všechno je plynulé, lineární a vlastně trochu bez emocí. Větší záťah, než měly starší atmosférické dvoulitry a „dvou-

apůlky“, je ale jednoznačný. Motor prostě nemá příliš charakteru. A jeho poslední zbytky mu sebere bezestupňová převodovka Lineartronic. Hlavně ve městě je dokonalá v tom, jak plynule řadí a jak sametově se dokážete proplétat provozem a městskými zákoutími. Je to podobné jako v některých hybridech. O pohonu auta vlastně ani nevíte. Já vím, nic



emotivního, ale pro běžný život je to důležitá a nesmírně podmanivá vlastnost. U modelového roku 2017 navíc Subaru vylepšilo odhlučnění v zadní části, což je znát hlavně ve vyšších rychlostech.

Když se chcete trochu svést, motor s převodovkou nejsou vstupní branou do světa rychlosti a zábavy. Aktivujete režim Sport a vnímáte vlastně jen zrychlené reakce motoru a trochu jiné chování převodovky. Situaci zlepšuje až manuální řazení, ale i tak vám jednolitý zátať motoru srdce prostě nerozbuší. A to přitom Levorg není z hlediska motoru pomalé auto, jenom je patrné, že se nejsilnější stránky boxeru a převodovky Lineartronic projeví při běžné jízdě. Ostatně při té se drží i spotřeba na rozumných hodnotách kolem devíti litrů na sto kilometrů. Když budete sportovat, připočtete si k této hodnotě klidně 50 procent.

PODVOZEK V DUCHU STI

Na co si ale v Levorgu zvykat nemusíte, je podvozek. Je zkrátka senzační. Z auta doslova prýští tuhost jeho karoserie. Poznáte to v první zatáčce, jak se naprosto suverénně opře o vnější přední kolo a jen s minimálním náklonem karoserie vykrouží oblouk. Série zatáček je další silnou stránkou, stejně jako táhlé rychlé zatáčky. Podvozek je tužší než u „běžných“ aut, ale není vysloveně tvrdý. Důležité je, že Levorg je sdílný, přizpůsobivý a nechá si líbit i tvrdé zacházení na rozbitých cestách.

Zřejmě je to vina právě podvozku, že motor v tomto autě pocitově hraje vedlejší roli. Jeho schopnosti jsou prostě na takové úrovni, že kdyby pod kapotou byl dvakrát tak silný motor, nepřipadal by vám Levorg přemotorovaný. Musím přiznat, že na jízdě s Levorgem mě bavila i trochu záškodnická



Nahoře: Dvojice koncovek výfuku...
Vpravo: ...a nasávací otvor na kapotě naznačují, že pod kapotou je přepřilňovaný motor.
Zcela vpravo: Boxer 1.6 DIT disponuje výkonem 170 koní.



činnost. Když někde mezi zatáčkami předjedete spícího závodníka v oří s dieselem, ten se probudí a začne vás s oblaky černého dýmu za sebou pronásledovat. V tu chvíli začíná správná zábava. Zatímco na rovinkách vás tento druh pilota stahuje, v zatáčkách za vámi vlaje a mizí ze zpětného zrcátka.

S Levorgem jste v zatáčkách na poměry běžných aut strašně rychlí. Je to rychlost, za jakou by se nemusely stydět ani některé ostré hatchbacky. Člověk se vždycky adaptuje na svůj stroj, a tak „absenci“ motoru v tomto autě jednoduše nahrazuje kuráží v zatáčkách. Motor na sebe přitom nijak

nestrhává pozornost a vy se můžete plně soustředit na to, abyste neztratili rychlost. S podvozkem a technikou, kterou Levorg má, je to skutečná zábava.

A abych nezapomněl, Levorg jsme dostali na test kvůli tomu, že má nově ve výbavě kamerový systém EyeSight, který ho dokáže zastavit před překážkou do rychlosti 50 km/h a nad tuto rychlost zmírnit následky nehody. Mezi jeho funkce patří i sametově fungující aktivní tempomat. Nezbyvá než doufat, že Subaru výbavu tohoto sympatického kombíku ještě něčím doplní, aby byl důvod se v něm zase projet. ●



Vlevo: Kamery systému EyeSight jsou umístěny po stranách zpětného zrcátka - složením jejich obrazu Levorg vypočítá vzdálenost a tvar překážek před vozem a poté na ně reaguje. Prostřední kamera slouží pro asistent dálkových světel. **Dole:** Nově Levorg na nebezpečí upozorňuje kontrolkami v zorném poli řidiče.



SUBARU LEVORG

MOTOR	PARAMETRY	HMOTNOST	0-100 KM/H	MAX. RYCHLOST	SPOTŘEBA	CENA
F4, 1600 cm ³ , turbo	170 k při 4800-5600 min ⁻¹ , 250 Nm při 1800-4800 min ⁻¹	1531 kg	8,9 s	210 km/h	6,9 l/100 km	724 000 Kč

VERDIKT Jízdní vlastnosti, motor/převodovka ve městě, EyeSight Maskuje rychlost, spotřeba při rychlé jízdě