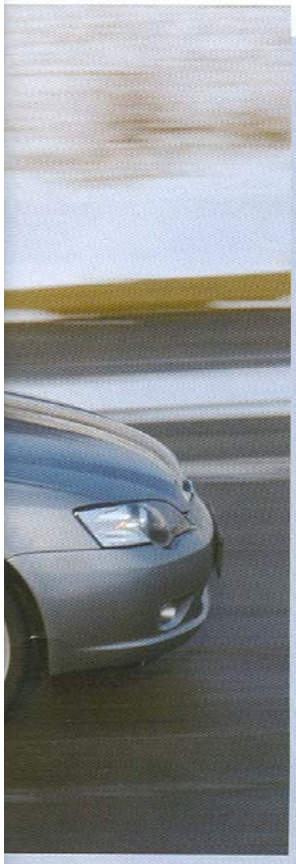
Síla harmonie

Subaru prožívá v současné době minimálně v Evropě zlaté časy. Z technického hlediska téměř bezchybné automobily této japonské značky se konečně trefily do vkusu zákazníků také svými tvary a v kategorii silničních čtyřkolek nemají dnes konkurenci. My jsme vyzkoušeli základní model řady Legacy v provedení kombi s novým motorem 2,0 l.

Na evropském trhu neměl model Legacy jako sedan a i ve verzi kombi vedle atraktivnějšího Outbacku na růžích ustláno. Ačkoli mají oba modely prakticky totožné karoserie, vyšší světlá výška a off-road doplňky činily na zákazníky zřejmě větší dojem, a tak prodeje standardních verzí Legacy za dražším Outbackem výrazně pokulhávaly. Trochu se to změnilo až s příchodem poslední generace tohoto modelu a z velké části se tak stalo zásluhou mimořádně povedeného designu. Subaru byly vždy ceněnými automobily pro svá technické řešení, která se v mnohém vymykají standardní evropské i japonské produkci. Nejen pohon všech kol, ale i konstrukce karoserie s bezrámovými bočními okny, a hlavně ojedinělá nabídka pohonných jednotek typu boxer, které pracují výhradně s benzínem, nemá na světě obdoby. I když také u Subaru již dnes přemýšlí o turbodieselu, zůstává zatím vše při starém. Loni na podzim se Japonci rozhodli inovovat Imprezu i Forester, a aby to nebylo novějšímu Legacy líto, prošla částečnou modernizací i tato modelová řada. Změny se kromě několika kosmetických úprav exteriéru (například přední a zadní světlomety) dotkly hlavně pohonných jednotek. Z výrobního programu vypadly čtyřválce 2.0i a 2.5i, jejich roli nyní převzal nový motor 2.0 R vybavený rozvodem 2xOHC, jenž nyní dosahuje stejného výkonu jako původní motor 2,5 l, ovšem nabízí sportovnější charakteristiku a zároveň je hospodárnější. Špičková verze 3.0 R zůstává v nabídce v nezměné podobě, novinkou je zavedení inovované samočinné pětistupňové převodovky Sportshift s možností ruční volby převodových stupňů u sportovní varianty 3.0 R spec. B, která dosud disponovala pouze šestistupňovou ručně řazenou převodovkou.

Vraťme se však k základní verzi 2.0 R, která je v karoserii kombi předmětem našeho zkoumání. Nový motor se může pochlubit neobyčejně širokým rozsahem využitelných otáček, což mu umožňuje měnit podle požadavků řidiče tvář. Tuto ceněnou vlastnost umožnila implantace systému variabilního časování zdvihu sacích ventilů (AVCS), takže s Legacy lze například jezdit v nízkých otáčkách plynule a také velmi hospodárně, se spotřebou výrazně pod 10 l na 100 km. Naopak je-li to nutné, dokáže se tento automobil proměnit ve sportovního dravce, který se nijak nebrání ani velmi dynamické jízdě. Zezadu vypadá dvoulitr díky dvěma velkým koncovkám výfuku stejně jako špičková varianta 3.0 R, tedy efektně, avšak tento výfuk má i své praktické stránky. Silnější výfukové potrubí totiž zvyšuje účinnost pohonné jednotky a také dodává motoru nezaměnitelný zvuk. Na všechna čtyři kola se točivý moment převádí prostřednictvím samočinné čtyřstupňové



▲ Elegantní, ušlechtilé, sportovní a zároveň aerodynamicky příznivé jsou tvary současné generace řady Legacy

nebo ručně řazené pětistupňové převodovky, což byl i náš případ. Odstupňování převodovky je v pořádku, přesnost řazení však stejně jako u šestistupňového ústrojí verze 3.0 R nepatří mezi silné stránky tohoto automobilu. Jednotlivé stupně je totiž třeba občas hledat, a navíc je nutné při každém přeřazení opravdu důsledně vyšlápnout pedál spojky.

Jedná se však zřejmě o jedinou vadu na kráse, kterou lze tomuto automobilu vytknout. Trvalý pohon všech kol prostřednictvím meziná-pravového diferenciálu se zvýše-nou svorností pomocí viskózní spojky jsou jedním ze stavebních kamenů excelentního chování za všech podmínek. K tomu je třeba ještě připočítat komunikativní řízení s přesnou a rychlou odezvou i optimálním posilovým účinkem a naladění podvozku na sportovní notu, k čemuž přispívají také standardně dodávaná sedmnáctipalcová kola z lehkých slitin.

Jestliže jízdní vlastnosti i řízení nabízejí zážitek a pohodu zároveň, samotný posaz za volantem je rovněž bez vady. Sedadla s výraznými boky, které jsou od středů odlišeny černým potahem a umocňují sportovní charakter interiéru, jsou určitě oporou, dobrý dojem ve vás zanechají i palubní deska a perfektně tvarovaný tříramenný volant s koženým potahem. Na rozdíl od verze Comfort nemá prostřední výbava Active ovládání audiosoustavy na volantu a chybí také centrální displej navigačního systému s integrovaným palubním počítačem. Všechny potřebné údaje včetně vnější teploty či průměrné spotřeby vám však ukáže displej nacházející se mezi výdechy klimatizace a středovým panelem. Na něm najdete ovladače samočinné klimatizace a audiosystému, který může být jednoduchý s kazetovým přehrávačem nebo se může jed-

TECHNICKÁ DATA

MOTOR	
Typ motoru	zážehový s protiběžnými válci, 2xOHC
Počet válců/ventilů/zdvihový objem	4/16/1994 cm³
Vstřikování	el. řízené vícebodové, variabilní čas. ventilů (AVCS)
Vrtání x zdvih	92,0 x 75,0 mm
Kompresní poměr	11,1:1
Výkon	121 kW (165 k) při 6800 1/min
Točivý moment	187 N.m při 3200 1/min
PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ	
Systém pohonu	mezinápravový planetový diferenciál s viskozní spojkou (p:z 50:50)
El. trakční systémy	VTD
Převodovka	pětistupňová ručně řazená s redukcí (1,45:1)
PODVOZEK	
Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení
Odpružení	vinuté pružiny
Brzdy p/z	kotoučové větrané/kotoučové
Kola/pneumatiky	7x17/215/45 R17
KAROSERIE	
Typ/dveře/sedadla	samonosná kombi/4/5
Délka x šířka x výška	4720 x 1730 x 1470 mm
Rozvor	2670 mm
Průměr zatáčení	11,6 m
Zavazadelník	0,459-1,649 m³
Pohotovostní/celková hmotnost	1385/1935 kg
Brzděný přívěs	1500 kg
JÍZDNÍ VÝKONY	
Nejvyšší rychlost	204 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,8 s
SPOTŘEBA (EU 99/100)	
Město	12,4 l/100 km
Mimo město	7,0 l/100 km
Kombinovaná	9,0 l/100 km
Průměr v testu	10,2 l/100 km
Palivová nádrž/dojezd	64 l/cca 627 km

NÁKLADY

VÝBAVA	2.0 R ACTIVE
Airbagy čelní/boční/hlavové/Isofix	2/2/4/S
ABS/VDC	S/N
Klimatizace/vyhřívání sedadel	S (Aut.)/S
Audiosystém/CD/repro	S/S/6
Centrál/Dálkové ovládání	S/S
Imobilizér	S
Kola z lehkých slitin	S (17")
Palubní počítač/ukazatel vnější teploty	S/S
Navigační systém/mapa ČR	N/N
Xenonová světla/přední mlhovky	N/S
Vyhřívaná/el. nastavitelná přední sedadla	S/N
Tempomat	S
Kůží potažený volant/multifunkční volant	S/S
Kryt zavazadelníku/střešní nosiče	S/S
SERVIS	
Výměna oleje	každých 12 měsíců nebo 15 000 km
Záruka	3 roky nebo do 100 000 km
CENA	**828 800 Kč**

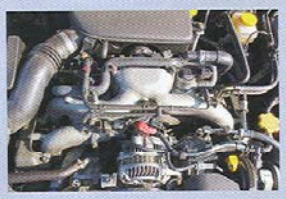
HODNOCENÍ

✔	Perfektní podvozek a pohon všech kol
	Zpracování a ergonomie ovládání
	Přesné řízení
✘	Nepřesné řazení
	Menší objem zavazadlového prostoru
	...

▲ Dvě koncovky výfuku dodávají dvoulitrovému boxeru dravý projev, díky vybrání v nárazníku je hrana zavazadelníku příjemně nízko

▲ Mezi speciality Subaru patří redukce s faktorem 1,45

▼ Dotykový displej dražších verzí nahradil u tohoto modelu palubní počítač a digitální hodiny



▲ Pod podlahou zavazadelníku se skrývají další odkládací prostory a nouzová rezerva

▲ „Čistý" design, kvalitní zpracování a perfektní ergonomie zdobí celý interiér

◀ Čtyřválec s protiběžnými válci nekryje žádné „okrasné" plastové víko

▼ Opěradla zadního sedadla se sklápějí do roviny s podlahou zavazadelníku

nat až o měnič na šest kompaktních disků. Standardní výbava každého Legacy je opravdu velmi bohatá, zvláštností modelů 2.0 R Kombi s ručně řazenou převodovkou je navíc dvoustupňová redukční převodovka, která zkracuje základní převodový poměr koeficientem 1,45. To samozřejmě není nic závratného a s Legacy se určitě nebudete plazit terénem jako pravý terénní automobil, na druhou stranu vám tento doplněk pomůže například při tažení přívěsu nebo při rozjezdu do kopce za zhoršených adhezních podmínek.

Subaru Legacy 2.0 R Kombi je povedený automobil a na to, jaké má schopnosti, ani tolik nestojí. Z hlediska výbavy, prostoru a výkonu je částka převyšující mírně 800 000 Kč opravdu celkem nízká, uvědomíte-li si, kolik z této celkové částky zaplatíte u jiných automobilek jen za pohon všech kol.

■ ***Text: Jiří Kaloč***

■ ***Foto: Autor***