



# Vypráší všem kož

**Nová generace Subaru Legacy už není jen auto pro skutečné znalce, kteří za nevýrazným designem nacházejí špičkovou kvalitu a vynikající podvozek. S touhle „čtyřkolkou“ už musí konkurence počítat!**

**S**ubaru Legacy není přízvučným japonské značky neznámé - v nabídce se tento zpočátku praktický, později stále více luxusní automobil nachází už od roku 1989. A zvláště z první série jezdí po našich horách spousta notně ojetých, ale stále spolehlivých kombiků (ale i sedanů) se zvýšeným podvozkem a osvědčeným pohonem 4 x 4. Jenže jestli zrovna nepatříte k horalům nebo nevyznáváte jistotu stálého pohonu všech kol, o Subaru Legacy toho asi mnoho nevíte. Dosud měl totiž tento technicky vytříbený automobil image spíše nenápadného vozu, jehož kvalitu ocení jen znalci. Ale to se má odted změnit.

V rámci nové strategie firmy, která se může opřít o silného partnera v podobě všemocného koncernu General

Motors, totiž nová generace legacy výrazně přidala, a to v každém směru. Svou výlučnost už nedává najevo poněkud nezvyklými a zastaralými tvary - originalita zůstala, ale obal láká na sportovní a libivé linky, mimochodem s dobrou aerodynamikou (sedán má čelní odpor vzduchu 0,28, kombi 0,30). Nápadné jsou hlavně projektorové světlomety se zajímavým designem, nezaměnitelná je i maska chladiče s novými chromovanými „křídly“ kolem loga.

Za svůj zevnějšek se tedy nové legacy vůbec nemusí stydět. A za interiér teprve ne. V první řadě vás dostanou velmi kvalitní materiály z poddajných plastů. Středový panel je po vzoru ostatních japonských aut vyveden ve stříbrné barvě a stejně jako u nich vypadá jako minivěž. Díky způsobilé

uhlažené přístrojové desce či vybraným materiálům si tady člověk připadá skutečně výborně, za vydařenými nohváčky, jako je Mazda 6 nebo Toyota Avensis, Subaru Legacy rozhodně nezaostává. I když tento model svým charakterem míří přece jenom výš, někam na hranici mezi střední a vyšší střední třídou.

Z prostornosti to až tak patrně není, většina parametrů je srovnatelná třeba právě s Mazdou 6 (subaru je o pár čísel užší, ale také delší), a pokud jde o zavazadlový prostor, tam se hodně projevuje pohon všech kol - dno je kvůli tomu poměrně vysoko. Takže papírově by se dal interiér subaru zařadit mezi solidní standard. V kabině nebudou ani dlouháni strádat, zrovna tak při kupení kufrů vůbec nevadí, že do magické hranice 0,500 m<sup>3</sup> tomuhle vozu 41 lit-

rů schází, protože zád lze díky absenci hluchých míst výtečně využít. Ale puntičkář si v téhle kolonce určitě plný počet bodů neudělá.

Stejně je to s výbavou. Nové subaru obsahuje všechny nejmodernější prvky, jako je stabilizační systém či navigace na bázi DVD, nechybí ani šest airbagů - ale pod jedinou podmínkou: že si koupíte nejdražší verzi s šestiválcem a novou, pětistupňovou samočinnou převodovkou. Jenže tento vůz přijde na necelých 1,4 milionu korun. Pokud stejně jako my vsadíte na jednoznačně nejlepší verzi z hlediska užité hodnoty a ceny, tedy kombi s dvoulitrem a manuálem za 858 tisíc, budete se muset v určitých ohledech omezit. Dostanete třeba jen čtyři airbagy, okenní vaky se u této varianty nedají pořídit ani za příplatek. Stejně tak si ne-





**Na plný plyn!** Když zapnete zapalování, ručky otáčkoměru a rychloměru se proletí po ciferníku - a člověk má hned více adrenalinu v krvi...



Přístrojová deska je kvalitně zpracovaná a přehledná, na vrcholu třídy jsou i použité materiály

# ich!



Z tohoto úhlu je dobře vidět, jak je plochý motor nízký, čímž snižuje těžiště. Absence jakéhokoli krytu zase potěší automobilové nadšence.



Jedna převodovka nestačí. A proto má legacy už tradičně dvě, navíc je tu redukční. Hodí se třeba při vlečení těžkého přívěsu.



Vzadu je v podélném směru spousta místa



Tvrší sedadla na to nevypadají, ale nabízejí bezvadnou oporu a pohodlí na dlouhé cesty

chte zajít chuť na stabilizační zařízení, dokonce i mlhovky zůstávají tabu.

Je to sice tradiční přístup některých japonských značek, ale určitou nevýhodou to ve srovnání s konkurencí představuje. Zvláště když řada ostatních soupeřů v této cenové relaci bere šest airbagů jako samozřejmost a stabilizaci lze dokoupit. Na druhou stranu sériově máte v „základním“ Subaru Le-

gacy samočinnou klimatizaci, přední dvojitelné airbagy, 16palcová litá kola, kvalitní audio a řadu dalších doplňků. Příznivci značky budou postrádat hill holder, naopak i nadále tu zůstává redukční převodovka. Ta pomáhá pomalu zdolat třeba hrbolatou pojní cestu (i když světlost 150 milimetrů není



Podle nových trendů má i legacy ukazatele směru v zrcátkách



Mezi výdechy vzduchu se ukrývá malá praktická schránka s osvětlením

Pokračování na str. 40-41



# TEST ČÍSTĚ

## Subaru Legacy 2.0 GL Kombi

kdovíjaká, na tohle je expert „terénní“ verze Outback s 200 mm), ještě více ji ocení majitelé těžších přívěsů, kterým dovolí vyjet větší kopce nebo snáze manévrovat nízkou rychlostí.

A když jsme u výbavy, udělejme ještě malou odbočku ke světlotetům. Subaru Legacy sice nemá populární xenonové výbojky, ale používá úplně novou generaci světlotetů řekněme s klasickými žárovkami. Jejich svítivost je ovšem takřka srovnatelná s xenony, a přitom tolik neoslňují a nabízejí vyrovnanější přechod do tmy. Subaru těmto světlotetům říká TE a zaslouží si za ně spoustu bodů k dobru.

Ale jestli má být řeč o hlavních kladech nového Subaru Legacy, tak stejně jako u předchozí generace musí dostat nejvíce prostoru jízda: od motoru přes pohon všech kol až po jízdní vlastnosti. V těchto disciplínách totiž Subaru jednoznačně kraluje. Ale hezky popořádku. Dvoulitrový motor s protilehlými válci (boxer) sice vychází z původní jednotky, ale dostal celou řadu vylepšení a výsledkem je vynikající jednotka s dobrým výkonem i pružností. Jako první novináři v České republice jsme dostali zapůjčen testovací vůz, jehož rané stadium záběhu (na



**K brzdám jsme neměli žádné výhrady**



**Podle měřitek je zavazadelník průměrný, v praxi se ale ocení jeho dobře využitelný tvar**

začátku neměl ujetu ani 1000 km) nic moc neslibovalo: velké auto, pouze dvoulitr, navíc s pohonem všech kol, to všechno hovořilo proti zážitkům z jízdy.

O to větší bylo naše překvapení, jak se čerstvé legacy chovalo



na silnici. Výrazně odlehčená (a přitom pevnější) karoserie využívající ve velké míře vysokopevnostní ocel a hliník zlepšuje poměr hmotnosti a výkonu, takže i dvoulitr bohatě postačí. Motor ožívá už kolem 3000/min, i když nejlépe se mu dýchá za hranici 4000/min. Ačkoliv nezapře svůj charakteristický brumlavý zvuk, jeho vynikající odhlučnění bylo dalším překvapujícím zjiš-

těním. A aby toho nebylo dost, při více než slušné dynamice (výrobce udávávané zrychlení z 0 na 100 km/h za 11,5 s náš nezajatý vůz orientačně dokonce překonal!) se motor spokojí s velmi rozumnou dávkou paliva. Průměr se drží mezi 9 a 10 litry, při snaze o úspornou jízdu se snižuje k 8 litrům. Naopak na dálnici nikdy nepřesáhl 11 litrový strop. Což u tak velkého vozu s pohonem 4 x 4 zní téměř neuvěřitelně.

Jedinou vadou na kráse bylo v tomto ohledu jen hodně tuhé řazení. Po celonočním stání v už dost chladných nocích se zpátečka zařadila třeba až na třetí pokus, po zahřátí však tento nešvar vymizel. A z předchozího modelu zůstala i hodně těžká spojka, na kterou si musíte nějakou dobu zvykat - nebyt těchto záporů, pět hvězd za poháněcí ústrojí mělo Subaru v kapse.

Další velmi silnou stránkou tohoto vozu jsou jízdní vlastnosti. Záměrně nepoužíváme termín podvozek, protože jde o soubor vlastností, na kterých

Kooperativa KUSTOVNÁ S	Roční pojistné pro vozidlo v základním vybavení (ČR, jeden řidič, není plátce DPH, zabezpečení: immobilizér, alarm)			
	SÚ 5 % min. 5 000 Kč	SÚ 10 % min. 10 000 Kč	SÚ 15 % min. 15 000 Kč	SÚ 20 % min. 20 000 Kč
Subaru Legacy 2.0 Kombi	44 593 Kč	38 597 Kč	32 317 Kč	28 644 Kč

Vozidlo je pojistěno proti všem rizikům (havárie, živé, odcizení). Klient má možnost si zvolit variantu v stavovnicovém systému pojištění podle svých požadavků. Možnost volby územního rozsahu pojištění (ČR, ČR + sousední státy, Evropa), spolupojištění (5 % min. 5 000 Kč; 10 % min. 10 000 Kč; 15 % min. 15 000 Kč; 20 % min. 20 000 Kč), počtu řidičů užívajících vozidlo, pojištění zavazadel (pojistná částka od 5 - 50 000 Kč), úrazové pojištění a frekvence placení (roční, pololetní, čtvrtletní a měsíční). Jsou poskytovány slevy za nadstandardní zabezpečení. Kooperativa přebírá i bonusy od ostatních pojišťovatelů a již ze základního pojištění jsou bezplatně poskytovány asistenční služby.

**Subaru Legacy Kombi bylo vždycky auto provoněné dálkami. Nyní přidalo více elegance i kvality.**

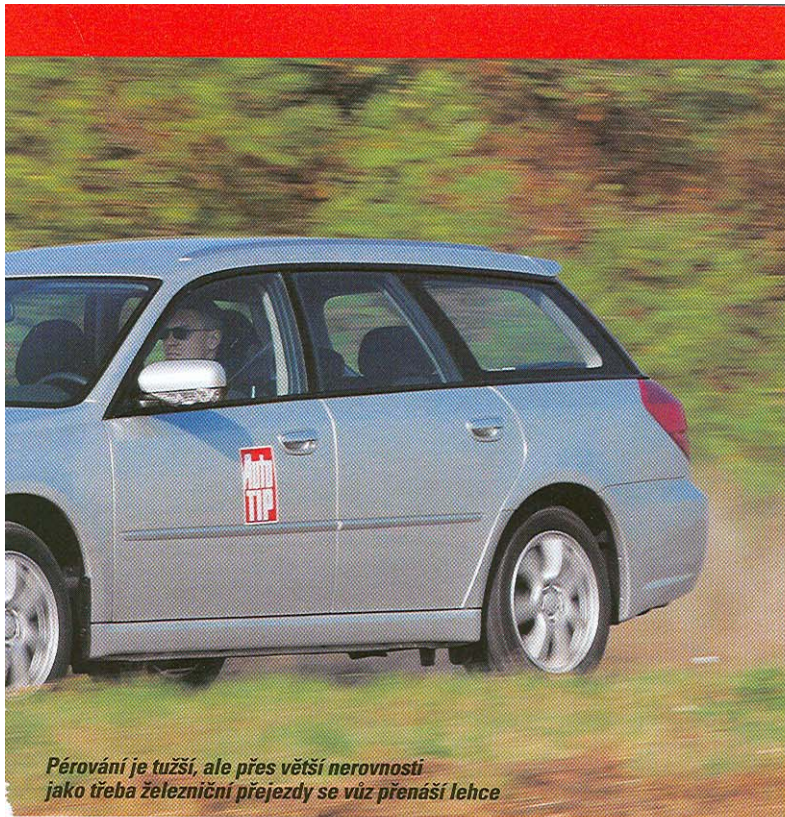


Foto V. Novák

### Technické údaje

Motor	zážehový čtyřválec SOHC
Zdvihový objem	1994 cm <sup>3</sup>
Výkon	101 kW při 5600/min
Točivý moment	187 N.m při 4400/min
Převodovka	pětistupňová přímo řazená
Zavěšení	McPherson/víceprvkové
Pneumatiky	205/55 R 16
Palivová nádrž	64 l
Rozvor náprav	2670 mm
Vnější rozměry	4720 x 1730 x 1470 mm
Zavazadlový prostor	0,459-1,549 m <sup>3</sup>
Pohot./celková hmotnost	1360/1925 kg
Největší rychlost	193 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h	11,5 s
Spotřeba paliva	10,6/6,1/7,7 l na 100 km
Základní cena	858 000 Kč
Cena testovaného vozu	858 000 Kč





**Pérování je tužší, ale přes větší nerovnosti jako třeba železniční přejezdy se vůz přenáší lehce**

má podíl třeba i lehká karoserie a nízko položené těžiště. Plochý motor a dobré vyvážení jednotlivých komponentů spolu s precizním vedením kol dávají vozu vynikající stabilitu. Pérování je mírně tvrdší, jak velí sportovní tradice Subaru, ale nikoliv nepohodlné. Při běžné jízdě tolik výhody pohonu všech kol neoceníte, ale jakmile přišlápnete pedál plynu víc k podlaze, nebo když silnici zkropí pořádný déšť, vynikne bezvadná jistota.

Tady je vidět, že dvoulitr je pouze základní jednotkou a že podvozek zvládne i daleko silnější agregáty (třilitrový šestiválec nabízí 180 kW, nejvíce ve své kubatuře). Pokud si v řízení na hraně libujete, u Legacy jste na správné adrese. A když na to přijde, můžete si na bezpečném místě mimo provoz vyzkoušet, jak se auto snadno ovládá i ve smyku. V praxi však daleko více oceníte klidné řízení a účinné brzdy, které jen dokreslují vynikající chování vozu. A co víc: podstatně se zvětšil rejď předních kol, a tak se s velkým autem také dob-

<i>Hodnocení</i>	
<b>Pohonná jednotka</b>	★ ★ ★ ★ ★
<b>Jízdní vlastnosti</b>	★ ★ ★ ★ ★
<b>Interiér</b>	★ ★ ★ ★ ☆
<b>Pohodlí</b>	★ ★ ★ ★ ☆
<b>Cena a výbava</b>	★ ★ ★ ☆ ☆
<b>Náš dojem</b>	★ ★ ★ ★ ★
<b>CELKEM</b>	★ ★ ★ ★ ☆

ře parkuje (průměr otáčení činí rekordních 10,8 m).

Subaru Legacy tedy v novém provedení dostalo spoustu předpokladů, aby zamotalo hlavu konkurenci, která jej dosud považovala jen za něco extra. Velmi vyvážený automobil nabízí perfektní kvalitu zpracování, hodnotný a slušně prostorný interiér s bezvadným odhlučněním a k tomu tradičně vynikající vystupování na silnici. Horší je to s výbavou, protože lepší doplňky jsou vyhrazené jen drahým verzím, vyšší je také cena, ale vzhledem k úrovni tohoto vozu můžeme takovou investici jen doporučit.

**Michael Kudela**