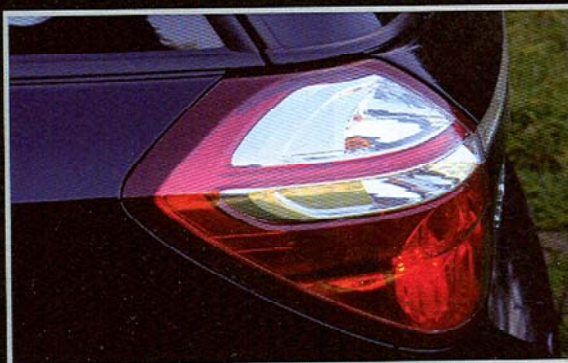


TEST TEST TEST TEST

# SUBARU LEGACY 2.0 D

## JAKO VŽDY SVĚ





Text a foto: Martin Felix

**P**rvní subaru s dieslovým motorem, navíc vlastní konstrukce, jsme si rozhodně nemohli nechat ujít. Hned předem mohu čtenáře uklidnit, že i přes tuto revoluční změnu, je to stále poctivě, svérázně subaru. Dieslový boxer se povedl, i když ze strany Japonců to byl pro Evropu docela nákladný dárek.

Nikde jinde totiž kupovat vozy této značky na naftu nikoho ani nenapadne. Vzhledem k omezenému trhu vozidel se stálým pohonem čtyř kol, tak Subaru plánuje za rok prodat zhruba 100 tisíc těchto motorů, což uznáte, že pro samostatný vývoj je poněkud slabý argument. Nicméně Evropané dostali, po čem toužili, a věřím, že budou spokojeni. Jen aby bruselští úředníci posedlí emisemi CO<sub>2</sub> nezapřijemili této automobilce s výjimečnou produkcí život natolik, aby nakonec náš kontinent neopustila úplně.

Přestože stávající generace Legacy už nějaký ten rok na našich silnicích jezdí a nástupce na sebe nenechá již dlouho čekat, stále není jedním z mnoha. Platí to i o zkoušené verzi kombi, kterých je naprostá většina. Legacy jako manažerský sedan v českých zemích rozhodně kořeny nezapustilo, a tak zůstane výstřední asi navždy. Japonci svůj design stále přibližují evropskému vkusu, dokonce u poslední generace Imprezy je to pro ortodoxní subaristy asi již příliš, ale Legacy jde zlatou střední cestou – pohledné, přitom stále dost originální. Verzi s diesellovým motorem pak snadno odlišíte podle násosky vzduchu na přední kapotě, oko potěší i dvě chromové koncovky výfuku.

Legacy svou délkou 4 720 mm a rozvorem 2 670 mm přesně zapadá do střední třídy. Na délku leckterého konkurenta (Alfa 159, Mercedes C, BMW 3) překoná, do obřika typu Mondeo zas nějaký centimetr chybí. 459 litrů pro zavazadla není žádný rekord, svou daň si zde vybírá prostorově náročné poháněcí ústrojí. Sklopená sedadla vytvoří 1 628 l prostoru, a to s rovnou plochou. Při otevření dveří



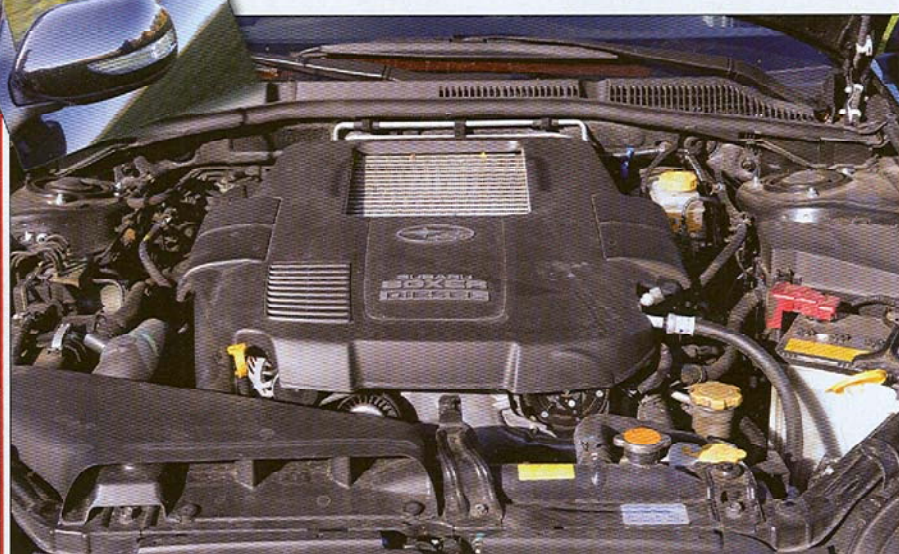
zaznamenáváme charakteristickou bezrámovou konstrukci oken, od kterých netáhne, ani nejsou zdrojem zvýšeného aerodynamického hluku, což není u všech takto řešených vozů úplnou samozřejmostí. Interiér sice nepřekypuje prostorností, rodina se třemi dětmi

však nebude mít žádné problémy. V provedení Comfort si navíc bude užívat luxusu kožených sedadel, střešního panoramatického okna a další výbavy, za kterou si u evropských značek většinou musíte připlácet. Řidič v tomto ohledu ocení možnost elektrického nastavení

(v 8 směrech) vyhřívaného sedadla nebo bi-xenonové světlomety. Do konce již došlo i na ukazatel spotřeby, který tak často v japonských automobilech chybí. U takové imprezy STi by také na něj nebyl nijak pěkný pohled, zde však zobrazuje hodnoty pro tuto značku netypické. Jediné, při čem budete ztrácet nervy, je manipulace s dálkovým ovládáním odemykání dveří – dvě naprosto stejná tlačítka s neviditelnými piktogramy vás budou neustále udržovat v nejistotě, zda jste auto zamkli nebo ne.

Jaký tedy je první diesellový motor boxer pro osobní automobily? Parametry dvoulitrového turbodieselu patří k tomu lepšímu, co lze dnes pořídit. 110 kW (150 k) a 350 Nm při 1 800 ot/min dokáží vozu udělit maximální rychlost 203 km/h, přičemž zrychlení na stokilometrovou rychlost se odehraje za 8,9 s. Zásadní předností ovšem je kultura běhu tohoto agregátu. Pohyb protilehlých pístů pracujících v jedné rovině minimalizuje vznik vibrací a i ve zvukovém projevu si příliš nezádá s motory benzínovými. Pro diesely bezprecedentní kultivovanost pak ještě umocňuje uložení motoru na pružných blocích naplněných kapalinou.





Dalším plusem boxeru je jeho nízká hmotnost a kompaktní rozměry, které umožňují dosažení nízkého těžiště a ve spojení se symetricky uspořádaným pohonem všech čtyř kol se třemi diferenciály zajišťují tolikrát opévanou jízdní vlastnosti. Se subaru se při plánování lyžařského výletu budete možná víc těšit na samotnou cestu po zasněžených silnicích než na to lyžování. Na suchých silnicích zkoušet hledat limity tohoto vozu je pak práce pro opravdové závodníky a běžný řidič se spokojí s tím, že prostě auto jede vždy tam, kam ho pošle. Jediné slabší místo lze najít ve spojení s pětistupňovým manuálem. Velmi dlouhé dva první převodové stupně nutí řidiče i při odbočování v městském provozu řadit jedničku, aby se vyhnul podtáčení, nedej bože chcípnutí motoru. Chápu ale, že nemůže být všechno hned, a ten hlavní krok uvedením naftového motoru byl již učiněn. Ostatně Impreza a Forester představené v říjnu Paříži s tímto motorem již také novou šestistupňovou manuální převodovku mají.

Velmi očekávanou veličinou je jistě spotřeba tohoto revolučního subaru. Pařírových 5,8 l/100km lze dosáhnou pouze s opravdu značným úsilím. Při běžném cestování je třeba počítat zhruba se 7 litry, což je na vůz těchto rozměrů a se stálým pohonem všech kol i tak vynikající výsledek. Spořivým typům ubere trochu nadšení pořizovací cena, která je 923 800 Kč, aktuálně s 2% slevou. Na druhou stranu obdržíte vůz s opravdu velkorysou výbavou, pověstnou kvalitou a mimořádnými jízdními vlastnostmi.

