

Boxer pod ka

Řadící páka je ukončena dobře zpracovanou hlaví, její dráhy jsou však delší a méně přesné, než bychom u spor-



tovně laděného vozu čekali. Rázení rychlostí směrem nahoru je za chladného počasí několik minut po nastartování mimořádně tuhé a vyžaduje trpělivost. Po zahřátí na provozní teplotu se vše vrátí do normálních kolejí.

Legacy s třílitrovým plochým motorem patří mezi rodinnými kombíky do těžké váhy. Protivníci v pomyslném ringu dostanou většinou hned v prvním kole knokaut. Není divu, když jeho boxer má výkon 245 koní.

Legacy Kombi patří mezi ty modely japonské automobilky, které výmluvně ilustrují výjimečnost vozů s hvězdami ve značce. Svým určením je to užitečný rodinný automobil, svými parametry sportovní náčiní. Stejně jako jeho bratři z rodu Subaru lpí na tradicích, a tak všechna jeho kola pohání motor s protiběžnými písty zvaný boxer. Jde o benzinový šestiválec H6 o výkonu 180 kW s variabilním časováním i zdvihem sacích ventilů. Hnací síla se přenáší přes šestistupňovou manuální převodovku a tři diferenciály (dva nápravové a jeden mezinápravový s viskózní spojkou) na mohutná

osmnáctipalcová kola. Kotoučové brzdy s vnitřním chlazením na všech kolech přece jenom trochu pokulhávají za výkony pohonné jednotky. Účinné brzdění navíc vyžaduje vynaložení velkého tlaku na brzdový pedál. Když k tomu přidá-



Plochý šestiválec o objemu rovné 3 litry poskytuje legacy ve střední třídě nadprůměrnou jízdní dynamiku.

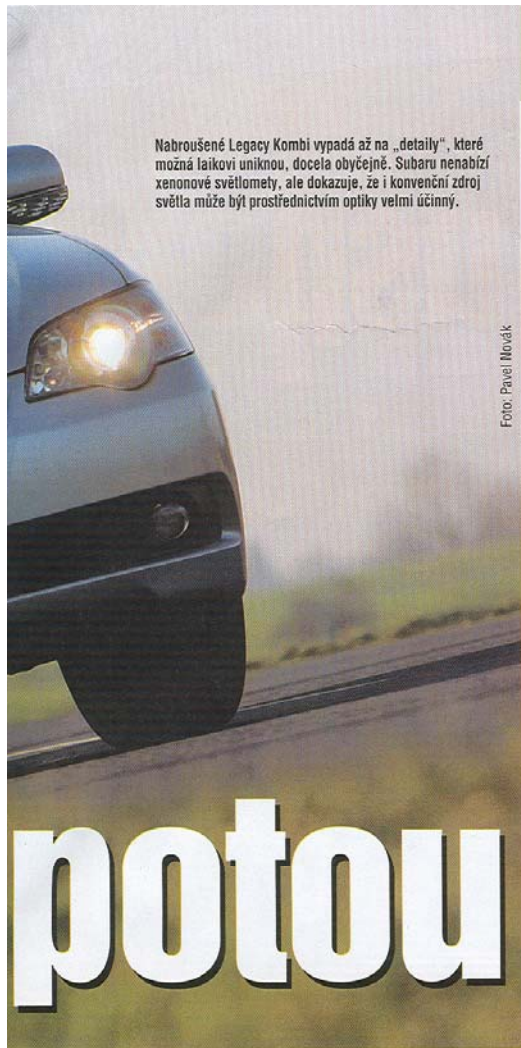
me řazení s delšími a ne zcela přesnými dráhami, máme hned v úvodu za sebou výčet hlavních „vad na kráse“ a můžeme se oddávat výhradně příjemným záležitostem spojeným s tímto vozidlem.

Výkonný agregát si pochopitelně vyžádal i sportovnější ladění podvozku, takže komfort odpružení je poněkud omezený. Hluk od podvozku včetně ran při přejezdu větších nerovností je ale odlumen dostatečně. To samé se dá říci

o motoru, jehož sympatické hučení se do interiéru dostává velmi decentně a s rostoucími otáčkami se zvyšuje pouze natolik, aby si řidič vychutnal 245 koní pod kapotou všemi smysly. Atmosférický šestiválec je kultivovaný, jen při volnoběhu se projevuje mírným nepravidelným škubáním. I při nízkých otáčkách má díky velkému zdvihovému objemu dostatečný zátlak, který vás po překročení 4000 otáček za minutu opravdu zatlačí do

Tvůrcům interiéru se podařilo stejně jako karosářům skloubit eleganci se sportovním střihem. Použité materiály i jejich zpracování jsou kvalitní.





Nabroušené Legacy Kombi vypadá až na „details“, které možná laikovi uniknou, docela obyčejně. Subaru nenabízí xenonové světlomety, ale dokazuje, že i konvenční zdroj světla může být prostřednictvím optiky velmi účinný.

Foto: Pavel Novák

potou



Výška zavazadlového prostoru sice neohromí, ale ostatní parametry kufru jsou uspokojivé, jednoduchým sklopením opěradel vznikne plocha bez schodu.

sedadel. To je pochopitelné vykoupeno vyšší spotřebou, výrobcem udávaných 11,9 l/100 km v kombinaci se nám ale při testovací jízdě podařilo bez problému dosáhnout.

Rízení je spíše lehčí, nepřilíš strmé, ale dostatečně přesné a s dobrým rejdem, auto se při své téměř pětimetrové délce otočí na necelých 12 metrech. Pohon všech kol zajišťuje i při vysokém výkonu motoru velmi dobrou trakci, zrychlení hodné sportovních vozů si můžete vychutnat bez kvílení pneumatik. To ostatně neuslyšíte běžně ani v za-

táčkách, protože subaru zásluhou nízkého těžšího plochého motoru do smyku jen tak nedostanete, a když už, tak se do značné míry můžete spolehnout na „čtyřkolku“, která vás za současného mírného stočení volantu doslova vytáhne ze šlamastiky. Ostatně motto automobilky zní: airbag si člověk ku-



TECHNICKÉ ÚDAJE SUBARU LEGACY KOMBI 3.0

Celková šířka 1730 mm	Užitečná hmotnost 515 kg
Objem motoru 3000 cm ³ /benzin	Objem kufru 459/1628 l
Převodovka šestistupňová manuální	
Kotoučové brzdy	Kotoučové brzdy
1475 mm	2670 mm
	4720 mm

Největší výkon

180 kW/6600 ot.

Největší točivý moment

297 Nm/4200 ot.

Nejvyšší rychlost

233 km/h

Zrychlení (0–100 km/h)

7 s

Kombinovaná spotřeba

11,9 l/100 km

Dojezd na plnou nádrž

538 km

Základní cena

1 338 800 Kč

Cena verze

1 338 800 Kč

CO SE NÁM LÍBIL

Až na výjimky nás pozitivně oslovilo prakticky všechno, především výkonný a dobře odhlučněný motor spolu s jízdními vlastnostmi vozu. S tím dobře souzněla anatomická sedadla, dobře tvarovaný volant stejně jako tuhá pedál spojky. Osmnáctipalcová kola přispívají nejen k jízdní stabilitě, ale zvyšují také estetickou hodnotu vozu.

CO BY SE NÁM LÍBIL

O „chlup“ nižší spotřeba i pořizovací cena by učinily z tohoto subaru ještě atraktivnější zboží. Když už ale zaplatíme 1 338 800 korun, považovali bychom téměř za samozřejmost možnost podélného nastavení volantu a u kombi parkovací asistent v zadu. Účinnější brzdy a přesnější řízení jsou výzvou pro konstruktéry.

puje s přáním nikdy jej nevyzkoušet. ABS využije občas, ale stálý pohon všech kol využívá každý den.

Kombík už zvenku napovídá, že cestující nebudou trpět nedostatkem prostoru, a skutečnost to potvrzuje. Nižší profil zadní části naopak naznačuje, že objem kufru bude limitován právě menší výškou. Po sklopení zadních opěradel ale vznikne téměř vodorovná plocha bez schodu připravená pojmout i velký a těžký náklad (s řídicími až 515 kg). Kůži čalouněná sedadla korespondují se sportovním charakterem vozu a poskytují maximální pohodlí a oporu v zatáčkách, stejně dobře vám poslouží volant od firmy Momo. Jízdu zpřijemňují také kvalitní materiály, měkké plasty palubní desky jsou kombinovány s listami a prvky



Legacy má velkou prosklenou plochu nejen díky absenci rámu dveřních skel, zásluhu na tom má i dvoudílné střešní okno.

v barvě hliníku. Ovládací prvky jsou rozmístěny účelně a přehledně, pochvalu si zaslouží jednoduchý a díky výraznému podsvícení maximálně čitelný přístrojový panel. Potěší i taková „malíčkost“, jako jsou dokonale ostříkovače s okamžitým startem a rozprašováním, které Setrně a přitom velmi efektivně pokryje celé čelní sklo.

Tomáš Krásenský

Automobil vás po otočení klíčku zapalování uvítá efektní hrou barev a světel přístrojové desky. Protočecím ručiček ukazatelů jako by legacy ukazovalo, co všechno umí. A umí toho dost –



kritické červené pole otáčkoměru končí až na sedmi tisících a tachometr má rezervu do 260 km/h. Nejdůležitější však je dokonalá přehlednost a čitelnost přístrojů. Rozšířené funkce zobrazování stavu nejruz-



nějších parametrů nabízí velkoplošný dotykový barevný displej umístěný ve středu palubní desky. V tomto módu zobrazuje okamžitou

(do 15 l/100 km) a průměrnou spotřebu. Ta v našem případě činí na konci testu 11,8 l/100 km.