



Starší a neklidní

Jízdní vlastnosti nejostřejšího legacy na našem trhu jsou jedním slovem excelentní. Jen brzdy by mohly mít rychlejší nástup.

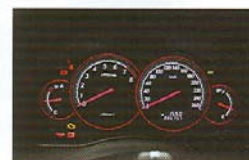
Kdo byl zamlada zvyklý řídit s odladěnou impozou, nemusí s příchodem rodiny házet flintu do žita. Subaru totiž představuje novinku Legacy Kombi 3.0 R...

Dvě stě pětadvacet koní v kombi vyšší střední třídy není zrovna obvyklé spojení. K tomu řádně tuhý podvozek, tradičně výtečný stálý pohon všech kol, obsáhla výbava a stojí před vámi to nejlepší, co dnes Subaru nabízí. Vrchol modelové řady se jmenuje Legacy Kombi 3.0 R, a nově je k máni také s přímo řazenou šestistupňovou převodovkou. Pojďte s námi zkusit, co tenhle divoch dokáže na silnici.

Jestli se sem tam rádi svezete rychleji, může být třílitrové legacy pořádné lákadlo. Vyhlašená kvalita a spolehlivost spolu s perfektním podvozkem představují mocné svody, které výše uvedený výkon jenom podtrhuje. Ale pozor – nenechte se zmást karo-

serií kombi. To, co na první pohled vypadá jako trochu rychlejší rodinný přepravník, má ve skutečnosti blíž ke sportovnímu než praktickému autu. Vypadá to, jako by automobilka chtěla nabídnout prostornější alternativu vyladěným impozám. Je ti příliš malá nebo málo odpovídá tvé nové pozici, přesto chceš po silnicích probánět pravé ostré subaru? Prosim, tady je skutečně peprné legacy...

Na první pohled to ale opravdu není poznat. Litá 18palcová kola s nízoučkými pneumatikami 215/45 sice slibují mnohé, ale takové obutí si může na své auto dát kdekdo. A dvě koncovky výfuku nebo integrovaný spoiler nad zadním oknem? Ty také sporták nedělají. Až když se po-

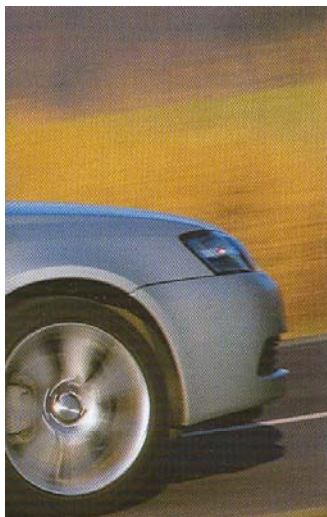


Po zapnutí zapalování se ručky výhrůžně prolétnou po celém číselníku, teprve pak se rozsvítí přístroje.

prvé rozjedete, uvědomíte si, že tady není něco v pořádku. Rázání je tuhé, se spojku se musí doslova bojovat. Tohle auto prostě potřebuje trochu jiné zacházení. Vzit hezky volant pevně do rukou (bohužel seřizuje se jen na výšku), přisunout sedadlo blíž, vyzkoušet chod pedálů a vyrazit. Do tří tisíc otáček se toho mnoho neděje, motor pouze dává vědět tlumeným duněním o své nekonvenční konstrukci se dvěma

trojicemi protiběžných pístů. Jak se ale ručka otáčkoměru blíží hranici 4000 1/min, motor jako by po malých, ale zřetelných dávkách přibíral na síle. To právě divadlo se začne hrát kolem 6000 1/min, pak ale pozor na omezovač, při 6600 1/min podívaná končí.

Jenže to už upalujete takovou rychlostí, až to není hezké. Všech šest převodů je krátkých, takže není problém motor dostat



auto motor sport **HODNOCENÍ**
★★★★☆

- Jízdní vlastnosti, výkonný motor, kvalita zpracování
- Vysoká spotřeba paliva, tvrdé pérování, plochý zavazadelník

Pohonné ústrojí

Vpředu podélné uložený zážehový šestiválec s protiběžnými písty. Zdvihový objem 3000 cm³. Největší výkon 180 kW (245 k) při 6600 1/min. Největší točivý moment 297 Nm při 4200 1/min. Šestistupňová manuální převodovka. Stálý pohon všech kol.

Karoserie

Délka x šířka x výška 4665 x 1730 x 1435 mm. Rozvor 2670 mm. Pohotovostní/úžitková hmotnost 1515/515 kg. Objem zavazadelového prostoru 0,433 m³.

Jízdní výkony

Nejvyšší rychlost 243 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,9 s. Spotřeba paliva 17,1/8,6/11,7 l/100 km.

Základní cena

1 418 800 Kč

Cena testovaného vozu

1 418 800 Kč

do otáček, po kterých tak prahne. Pohyb páky je bohužel nesportovně dlouhý a těžký, zkušenost z jiných subaru však říká, že po ujetí více kilometrů se řízení usnadní. To však zřejmě nebude platit o nebývalé tuhé spojce, jež se tváří jako u pravého závodního vozu. Při ostrém tempu to řidiči tak nevnímá, když ale vezete rodinu za příbuznými, musíte se hodně



Přední sedadla nabízejí příjemný posaz.



Zavazadelový prostor je dost plochý, proto jeho objem 0,433 m³ není zrovna skvělý.



snažit, aby přeřazení s autem necukalo. Také brzdy vyžadují značnou sílu na pedál, tady bychom určitě uvítali rychlejší nástup.

Při plném tempu naplno oceníte funkční systém 4 x 4, který se do zatáček krásně „opře“, takže můžete bez skrupulí zatěžkat pedál plynu. Subaru má tak jisté jízdní vlastnosti, že v některých ošemetných situacích je lepší přidat

plyn než brzdit. Auto je přitom vrcholně poslušné, řidič s ním má stále velmi dobrý kontakt. Jenomže každá legrace něco stojí, v tomto případě se za výtečné svezení platí hodně vysokou spotřebou. Běžná míra je mezi 13 a 14 l na 100 km, výjimečné nejsou ani hodnoty kolem patnácti litrů. Ani při snaze o úsporu se šestiválec nechce dostat pod dvánáctilitrový průměr, takže nádrž

na 64 litrů vystačí s rezervou sotva na 400 kilometrů.

Zádné výhrady jsme neměli k řešení interiéru, spíše naopak. Všechny použité materiály působí velmi hodnotným dojmem, subaru může klidně soupeřit s prestižními německými značkami. Kvalita zpracování je také bez chybičky, snad jedině zavazadelový prostor by mohl nabízet větší objem. Udávaných 0,433 m³ není žádná sláva, na čemž má hlavní podíl prostorově náročný pohon. Prostor pro zavazadla je proto dost plochý, bez natažené roletky ovšem můžete do dlouhé zádi vřít jeden kufr za druhým.

Perfektní je výbava, ve které opravdu nic nechybí. Na rozdíl od slabších variant, jež mnohdy postrádají celkem běžné doplňky, má špičkový šestiválec kdeco: kožené čalounění, navigaci na bázi DVD s barevným dotykovým displejem, stabilizační systém VSC, vyhřívání přední stěrače... Snad jedině xenonové světlomety v předloupěm seznamu nenajdete, ovšem to je z toho důvodu, že Subaru Legacy nabízí alternativní řešení s podobně výkonnými reflektory TE. A pak také můžete postrádat parkovací čidla, ta se však montují dodatečně.

text: Michael Kudela
foto: Pavel Novák