

1. dotek



Základní Legacy sedan přijde na 823 000 Kč, kombi je o 35 000 Kč dražší. Základ nabídky tvoří ploché čtyřválcové 2,0 a 2,5 l s výkony 137 a 165 k.



nové vnitřnosti a proměnný rozvod. Již ze své koncepce se jedná o vyvážený a kultivovaný motor, který vyniká způsobem, jakým jde o otáček.

V nízkých rychlostech je z malého volantu doslova cítit ochota automobilu k jakékoliv změně směru jízdy. Podvozek je i v těch nejextrémnějších situacích na vaší straně a nutí vás neustále zkoumat jeho limity. Ve vysokých rychlostech naopak ve spojení s obratností v menších rychlostech překvapuje stabilita při jízdě přímým směrem. O skutečné rychlosti vlastně ani nevíte.

Při jízdě mi připadlo, že brzdy, i přes svou účinnost, by mohly mít menší ovládací síly. Abyste bezpečně zpomalili, je třeba na brzdový pedál pořádně tlačit, což z pocitového hlediska není nejpříjemnější, třeba při zpomalování z vysoké rychlosti před zatáčkou.

Vnitřek Subaru Legacy je kvalitně zpracován a k jeho funkčnosti nelze mít nejmenších námitek. Je zřejmé, že se Subaru poučilo v těch nejpřesvědčivějších automobilech...

Nové Legacy je skutečně výjimečné auto své velikostní třídy. Jeho ovladatelnost i charakter jízdních vlastností vás dokonale pohtlí. Síla motoru je také působivá, škoda jen, že šestiválec nelze kombinovat s přímým řazením, ale pouze s pětistupňovým sekvenčním „automatem“.

Petr Hanke
Foto: archiv

Subaru Legacy 3,0 R

Nové Legacy prošlo velkou proměnou, jak funguje jeho nejsilnější verze?

Subaru to má na trhu poměrně těžké. Ačkoliv dělá auta, která svým chováním na silnici patří k naprosté světové špičce, nemá u většiny lidí takové image, jaké by si za své výrobky zasloužilo. Subaru si je toho vědomo a hodlá vše změnit od základů. První vlaštovkou byla Impreza, která zejména ve svých výkonnějších verzích sklízí chválu všude, kam se dostane. Rozhodující podíl práce na zvýšení image však bude mít zcela nová generace modelu Legacy, která se počátkem října začala prodávat i v České republice. Právě proto Subaru nenechalo nic náhodě.

Náš první kontakt se Subaru Legacy se uskutečnil prostřednictvím zbrusu nového špičkového provedení 3,0 R, vybaveného plochým šestiválcem. Jeho výkon 245 k tvoří v současnosti špičku mezi atmosférickými třilitry. Již první kilometry ukázaly, že Subaru odvedlo při vývoji nového modelu špičkovou práci. Velmi citel-

ně je znát především zvýšená tuhost karoserie. Konkrétní hodnoty jistě stojí za to uvést: zvýšení tuhosti v ohybu o 14 a v krutu o pět procent – to se nemusí zdát nijak významné – zvýšila se však tuhost uchycení přední, resp. zadní nápravy o 30, resp. 200 procent. Nový model je navíc lehčí, což je příjemná novinka, když si uvědomíte, že většina nových modelů na váze naopak přibírá. V konstrukci se totiž používá hliník pro některé povrchové díly karoserie a také vysokopevnostní ocel (45 % karoserie). Není proto divu, že Legacy dosáhlo zcela bez problémů pětihvězdičkové-

ho hodnocení v bariérovém testu EuroNCAP.

Přes všechny změny přichází nové Legacy s osvědčeným konceptem s pohonem všech kol a plochými motory. Došlo však k dalším zdokonalením celé konstrukce díky nižší uloženému motoru a pozměněné geometrii s rozšířeným rozchodem předních kol.

Vraťme se k rekordnímu šestiválci, který uzavírá nabídku modelové řady, tvořenou ještě čtyřválcí 2,0 a 2,5 l (137 a 165 k). Plochý, vodou chlazený šestiválec (vzpomeňte na Porsche 911) byl zgruntu přepracován, dostal



SPECIFIKACE

Motor	plochý šestiválec, 3000 cm ³
Výkon	180 kW (245 k)/6600 min ⁻¹
Točivý moment	297 N.m/4200 min ⁻¹
Převodovka	5A
Zrychlení 0-100 km/h	8,2 s
Nejvyšší rychlost	237 km/h
Komb. spotřeba paliva	9,6 l/100 km
Cena	1 398 000 Kč
auto rating	
	podvozek, interiér, vyzrálá konstrukce
	brzdy, šestiválec pouze s „automatem“