

Subaru Legacy Kombi 3,0R

Pokud vaše manželka propadá panice pokaždé, když vám v zatáčce zapískají pneumatiky, rodinné kombi Subaru Legacy ve vrcholné, třílitrové sportovní verzi si raději nepožijete. Dvěstěpadesátikilového boxera pod kapotou totiž nevydržíte co chvíli nepodráždít.

A to ještě v oněch dvoustěpadesátí koních nevidíme největší klad vozu. Sportovní varianta Subaru Legacy nabízí s karosérií sedanu i kombi nese označení 3,0 R specification B.

VÝBAVA S OTAZNÍKEM. Od „běžného“ třílitrového modelu se odlišuje nabídkou manuální šestistupňové převodovky (nejen automatické) a také sníženým sportovním podvozkem s vynikajícími tlumiči věhlasné značky Bilstein. O patřičnou přilnavost se starají osmnáctipalcová kola obutá do pneumatik Bridgestone RE 050 A.

Jako bonus ke zdatné technice nabízí specifikace B kompletní výbavu včetně koženého čalounění, DVD navigačního systému, velkého centrálního barevného displeje či panoramatického elektricky ovládaného středního okna. Bez některých věcí by se mnozí zákazníci možná obešli (třeba ne každý miluje kožené sedačky), jiné ale ještě mohou chybět. My jsme postrádali třeba xenonové světlomety, jež Subaru do svých vozů zavádí až nyní. A hlavně nás u vozu za 1 338 800 Kč mrzela absence podélního nastavení skvělého koženého volantu Momo, které dnes mají vozy velikosti Škody Fabia. Jinak Legacy ve verzi kombi je tichý a prostorný automobil, vyhovující všem praktickým lidem. O tom však jindy, specifikace B nabízí především zážitky při jízdě.



Foto: PETR HONOLKA

manželka bude křičet

ČÍM SE CHLUBÍ

Nejvyšší výkon:	180 kW
Nejvyšší točivý moment:	297 N.m
Při otáčkách:	4200 min ⁻¹
Zrychlení z klidu na 100 km/h:	7,0 s
Nejvyšší rychlost:	233 km/h

šlápnutí spojky napoví, že tohle kombi nebude pro německého důchodce. Pedál klade odpor jako u menšího nákladního vozu, však se také spojka musí poprat s výkonem 180 kW, navíc účinný pohon všech čtyř kol jí situaci opravdu neulehčuje. Podobně jako superostrá Impreza STI má i nejrychlejší Legacy kromě vyhlášeného stálého pohonu všech kol rovněž samosvorný zadní diferenciál. Celý systém zcela nekompromisně rozlští všechna kola od prvních metrů, a to pořádně, ne až v případě potřeby a jen tak, aby se neřeklo, jako někteří konkurenti. To pocítíte hned při manévrování na parkovišti, kdy s koly v rejdě musíte přidáním plynu překonávat odpor vozu k pohybu, jak

ZÁVODNÍ KOMBI. Již první se-

se pohon 4x4 na suchém asfaltu šponuje.

Plochý šestiválec je dnes ojedinělou pohonnou jednotkou – kromě Subaru jej nabízí jen Porsche 911. Z nízkých otáček plyne táhne, ale kdekterý turbodiesel by jej vyškolil. Krátké převody však rychle umožní dosáhnout patřičných otáček, tichý motor zavře a zrychlením z klidu na 100 km/h za 7,0 s odkáže diesely do patřičných mezí.

ZVAŽTE AUTOMAT. Šestiválec před přední nápravou v nás budil obavy z nedotáčivosti, jež se však



Šestiválec s protilehlými písty má kromě subaru pouze porsche

projevily jako zcela liché. Na řízení vůz reaguje bezprostředně a neskutečně vehementně, nízké těžiště boxeru je hodné znát. Zajímavou kapitolou je šestistupňová převodovka. Pochází z Imprezy STI, byla zesílena a má prodloužený stálý převod. Přesto se zpřevodování rallyeového speciálu nezapte. Řidič, který chce jet usporně a při plynulé jízdě udržuje otáčky velkého šestiválce blízko volnoběhu, použije všech šest převodů během pár desítek metrů. Na „čtyřku“ lze jet nejrychleji 150 km/h, což zvládne i Toyota Aygo na „trojku“. Krátké převody ke sportovnímu vozu patří, přesto bychom zvažili pětistupňovou automatickou převodovku, která je nově k dispozici i pro sportovní specifikaci B. Hlavně kvůli plynulejší jízdě, protože zařadit s velkým motorem a silnou spojkou bez cuknutí vyžaduje celkem dost cviku.

MARTIN VACULÍK

LUPA

LIbí, NELÍbí

účinný pohon všech kol, ticho uvnitř, skvělé jízdní vlastnosti, stabilizační systém nebrání v ostré jízdě, protože zde není, výkon motoru ve vysokých otáčkách; přesná a krátká převodovka se hodí pro ostrou jízdu

jen průměrný objem zavazadelníku, vysoká spotřeba paliva v městském provozu, velká ovládací síla spojky, nepřilhlý plynulý přenos výkonu při klidné jízdě, cukání při řazení (podporováno napružením pohonu 4x4), nevýrazný záběr motoru v nízkých otáčkách, absence podélného nastavení volantu

TECHNICKÉ ÚDAJE

LEGACY KOMBI 3,0R. Pětidvřevé kombi střední třídy. **MOTOR:** Zážehový plochý šestiválec se čtyřadvaceti-ventilovým rozvodem 2xDOHC, proměnné časování sacích ventilů ACVS, zdvihový objem 3000 cm³, největší výkon 180 kW při 6600 min⁻¹, největší točivý moment 297 N.m při 4200 min⁻¹.

PROVOZ: stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem, šestistupňová mechanická převodovka, max. rychlost 233 km/h, zrychlení 0-100 km/h za 7,0 s, spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) 17,2/8,9/11,9 l/100 km. **ROZMĚRY:** vnější 4720x1730x1475 mm, rozvor náprav 2670 mm, zavazadlový prostor 459 l, palivová nádrž 64 litrů. **CENA:** základní 748 800 Kč (Legacy 2,0R/122 kW), základní testovaná verze 1 338 800 Kč (Legacy Kombi 3,0 R spec. B), testovaný vůz včetně doplňků 1 338 800 Kč (jíz není za co připlácat).



Chybělo nám podélné nastavení volantu



Překvapivý prvek standardní výbavy: panoramatické střední okno



Elegantní kožené čalounění je také samozřejmou součástí verze B