

TEST

SUBARU LEGACY KOMBI 2.0 GL



Tato sedadla by legacy mohl závidět ne jeden sporták



Vzadu je pro dva dospělé místa dostatek, a to na výšku i v podélném směru. Opěradlo je dělené a sklopné.



Stačí



Lepší termín pro test tohoto subaru jsme si nemohli vybrat - Českou republiku sevrhla sněhová kalamita a závějemí na silnicích se pěkných pár dnů dalo spíše prokousávat než projíždět.



Dveře mají bezrámovou konstrukci a při jejich zavírání se vyplatí nesať na skla jako na snímku - kvůli vycentrování

Nebojte se, teď vás nečekají nekritické superlativy o tom, že kde ostatní zhylnuli, subaru slavně zvítězilo. Spíše se s vámi zkusíme podělit o více než měsíční zkušenosti s vozem, který není novinou, ale díky průběžně snižované ceně zůstává zajímavou alternativou při výběru vozu s pohonem 4 x 4.

Legacy Kombi nelze upřít originální vzhled s vyváženým podílem „svalnatých“ prvků. Mezi off-roady s chromovanými rámy působí velmi decentně, od běžných „dvoukolek“ se jenně, ale zřetelně liší mírně většními výřezy blatníků a dalšími prvky.

Základní verzi tohoto modelu je provedení 2.0 GL. Dvoulitr má pro Subaru typické uspořádání s protilehlými válci a disponuje výkonem 101 kW

a točivým momentem 187 N.m. Základní otázka zněla: stačí to na pohon vozu se znakem náprav 4 x 4? V principu ano, a dokonce bez velkých problémů. Šestnáctiventilový boxer jde čile do otáček, dá se velmi chotně vytáčet a nabízí dvě sympatická pásma. Do 3500/min má plynulý zátah a velmi vyvážený a harmonický běh, od této hranice od něj můžete čekat dynamiku, která vám dovolí i odvážnější jízdní manévry. Odhlučnění nemá chybu stejně jako pohled pod kapotu. „Nahý“ agregát potěší oko znalce mnohem více než dnes tak módní plastové kryty. Na motor navazuje pětistupňová převodovka s relativně dlouhým pátým stupněm. Samozřejmě, šestka by byla ideální, ale i v této konfiguraci se na dálnici nemusíte bát příliš vysoké hladiny otáček či hlučnosti. Lepší

by nicméně mohla být přesnost řazení jedničky a zpátečky.

Do věčného souboje benzin vs. diesel přidal testovaný dvoulitr několik argumentů pro zážehové jednotky: ranní studený start při teplotě -10 °C se odehrál na jedno otočení klíčkem, z výdechů topení začal proudit teplý vzduch do dvou minut (škoda jen, že nastavování teploty nepatří k nejpřesnějším) a konečně celohliníkový agregát nepřetěžoval kola přední nápravy a podílel se na výtečných jízdních vlastnostech vozu. Žhavým tématem je samozřejmě spotřeba paliva. Zde jsme se pohybovali v rozmezí 7,5 až 12,0 l na 100 km. To je hodně široké spektrum, větší vypovídací hodnotu má celkový průměr 8,9 litru na 100 km. To je apetyt obvyklý u běžných dvoulitrových „dvoukolek“,

navíc dosažený při skutečně nepřiznivém počasí. Nádrž na 64 litrů tak v praxi poskytovala zásobu na zhruba 700 km.

Nejlepší hodnocení od nás Legacy Kombi 2.0 GL dostalo v sekci Jízdní vlastnosti. Kombinace McPherson vpředu a multilink vzadu se ukázala být optimální, podpořená nízkou hmotností (1360 kg), účinnými kotoučovými brzdami na všech kolech, přímým a správně tuhým řízením

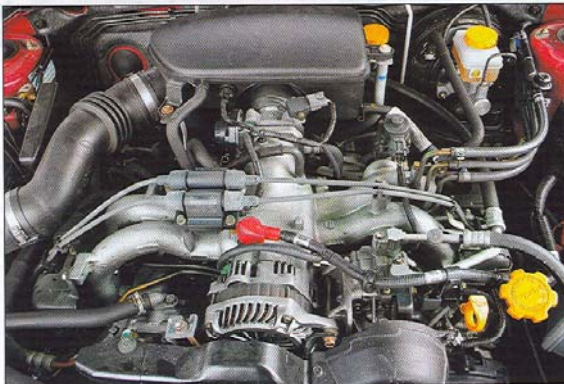
základ?



Před spuštěním motoru si všechny ukazatele cvičně „projedou“ své pracovní pole



Ukazatel spotřeby paliva se ovládá tlačítkem u přístrojů, audiosystém přehrává kazety i CD



Pohled pro gurmány - čtyřválcový boxer pěkně bez krytu



Skoro by se chtělo říct stará dobrá škola - žádné experimenty, ale velmi intuitivní ovládání a ergonomie. K dokonalosti chybí jen kůži obšitý volant.

s velkým rejdem a samozřejmě stálým pohonem všech kol Symmetrical AWD s mezinápravovým diferenciálem s viskózní spojkou. Právě díky nízké váze si Legacy na sněhu nepočíná jako slon v porcelánu a řidič má situaci pěkně pod kontrolou i při (nebo díky?) absenci ESP či protipokluzového systému. Na ujetém sněhu vůz lehce naznačí přetáčivost, ale to už vyráží poslušně kupředu srovnaný jako lány po kolektivizaci. Právě kontakt řidiče

s vozem a vozovkou je jedním z hlavních trumfů subaru. Přispívá k tomu i standardně dodávaný tříramenný volant a výrazně anatomicky konturovaná sedadla. Již základní verze je vybavena redukcí převodovky, kterou jsme využili prakticky jen ze zvědavosti. Do hrubého terénu se ani tohle subaru nepodívá a na přesné manévrování jsme si bohatě vystačili s klasickou jedničkou a poslušným chováním motoru.

Vnitřní prostor plně dostačuje pro běžné potřeby čtyřčlenné rodiny. Zavazadelník svým základním objemem 0,459 m³ dnes už nikoho neomráčí, ale má jiné klady. Po sklopení zadních dělených opěradel vznikne plocha bez přechodového schodu a pro přepravu zvláště dlouhých předmětů je možné do „lehátkové“ polohy sklopit i sedadlo předního spolujezdce. Materiály, použité na čalounění, jsou na slušné úrovni, totéž se týká i přístrojové desky.

Základní dvoulitrový motor v Legacy Kombi získáte pouze s výchozí výbavou GL. Standardně obsahuje čtyři airbagy, ABS, aktivní opěrky hlavy, automatickou klimatizaci, elektrické ovládání oken a zrcátek či podélné střešní nosiče. Nejvíce jsme postrádali přední mlhovky, které lze samostatně dokoupit, kdo by chtěl hlavo-ové airbagy, musí sáhnout pod verzi GX, která je ale k máni již s motorem 2.5. Ale zpátky k základní verzi - ►►

TEST

SUBARU LEGACY KOMBI 2.0 GL



základní cena 783 800 Kč je podle našeho názoru příznivá, navíc lze vůz pořídit i ve verzi N1 s možností odpočtu DPH (683 865 Kč bez daně). Legacy tak manévruje hluboko pod cenami Audi A4 Avant quattro, nicméně silnou konkurencí mu je levnější Škoda Octavia Combi 4 x 4. Pokud ale zastáváte názor, že ne všichni auta na našich silnicích musí být nutně škodovky, pak by mělo Subaru Legacy Kombi být jednou z vašich nejvýraznějších alternativ. K dobru mu můžeme přičíst i vyhlášenou spolehlivost, relativně malý zájem zlodějí a rozumné servisní náklady. Prohlídky jsou předepsány po ujetí 15 000 km, přičemž každou lichou tvoří jen výměna oleje (4,5 l, cena i s prací 3500 korun), sudé jsou větší a přijdou na 8500 korun. Rozvody jsou poháněny řemenem, jehož výměna se provádí po ujetí 105 000 km a i s prací tuto operaci poříďte do 4300 Kč.

Vítězslav Kodým



Zavazadelník má nakládací hranu v rovině s podlahou, po sklopení opěradel nevzniká schod



Ikea welcome - v této podobě odvezete v legacy předměty dlouhé až 2,5 metru



Redukci převodovky bychom v základním modelu klidně oželeli



Na zadních sedadlech jsou dvojice úchyty Isofix, schovaných za plastovými krytkami



Topení mělo velice rychlý nástup, ale výkyvy v udržení nastavené teploty

Konkurenti

Audi A4 Avant quattro



Luxurní materiály, ale o poznání méně místa než ve Škodě i Subaru nabízí noblesní audi. A4 Avant quattro pořídíte od 1 121 800 Kč (motor 1.8 T 120 kW), s pohonem 4 x 4 se pojí jediný turbodiesel 3.0 s vysokou cenou - 1 291 000 Kč. Stálý pohon všech kol má na starost mezinápravový diferenciál Torsen.

Škoda Octavia Combi 4 x 4



„Čtyřkolka“ od Škody drtí konkurenci velikostí zavazadelníku (0,580 m³, po sklopení zadních sedadel 1,620 m³) i příznivou cenou (2.0 FSI za 689 900 Kč), v nabídce je i slabší turbodiesel 1.9 TDI/77 kW za 659 900 Kč. Pohon všech kol zajišťuje mezinápravová spojka Haldex.



Foto: V. Novák

Technické údaje

Motor	zážehový čtyřválec OHC
Zdvihový objem	1994 cm ³
Výkon	101 kW při 5600/min
Točivý moment	187 N.m při 4400/min
Převodovka	pětistupňová přímo řazená
Zavěšení	McPherson/víceprvkové
Pneumatiky	205/55 R 16
Palivová nádrž	64 l
Rozvor náprav	2670 mm
Vnější rozměry	4720 x 1730 x 1470 mm
Zavazadlový prostor	0,459/1,649 m ³
Provozní/celková hmotnost	1360/1925 kg
Největší rychlost	193 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h	11,5 s
Spotřeba paliva	10,6/6,1/7,7 l na 100 km
Základní cena	783 800 Kč
Cena testovaného vozu	783 800 Kč

Hodnocení

Pohonná jednotka	★ ★ ★ ★ ☆
Jízdní vlastnosti	★ ★ ★ ★ ★
Interiér	★ ★ ★ ★ ☆
Pohodlí	★ ★ ★ ★ ☆
Cena a výbava	★ ★ ★ ★ ☆
Náš dojem	★ ★ ★ ★ ★
CELKEM	★ ★ ★ ★ ☆