

# Závět'

Odkazuji ti pohon, s nímž se nezahrabeš, boxer, který bude stát na tvé straně, interiér poskytující útočiště tobě i tvým blízkým a pár maličkostí, jež ti zpříjemní život. Tomu říkám dědictví!

**S**mrt v rodině je v každém případě smutnou záležitostí, ale pokud by vám strýček z páteho kolena odkázal Subaru Legacy, budete na něj určitě vzpomínat v dobrém. Tento model však získal svůj název (legacy=dědictví) spíš díky svým dědičným kvalitám než kvůli roli předmětu dědičných sporů. Pokud bych už ale musel platit dědičnou daň, uvítal bych poslední modelový rok, který se na první pohled nijak výrazně neliší od předchozího, ale přece jen tu změny k lepšímu najdete.

Tak především jde o nový čtyřválec, který v nabídkě nahradil jak dosavadní slabší variantu stejné objemného boxeru, tak motor o objemu 2,5 litru. Maximální točivý moment zůstal zachován, je ale k dispozici už při 3200 otáčkách, výkon stoupl na úroveň objemnějšího boxeru a jeho maximum pocítíte až při 6800 otáčkách za minutu. Tim se výrazně rozšířilo spektrum efek-



tivních otáček a motor je pružnější. Ruku v ruce s tím se ovšem zvýšila i spotřeba, během testu jsme naměřili 9,4 l/100 km.

Důležité detaily se ovšem neukrývají jen pod kapotou, puntičkáři by je odhalili i při ohledání karoserie ocelovým pásmem. Nové lega-



střízlivý interiér je po stránce ergonomie perfektní, přibýlo tlačítko elektrického sklápění zrcátek, na volantu lze ovládat tempomat, nikoli audio.

cy je delší o 55 mm a vyšší o 45 mm než předchozí modelový rok. S tím zajisté souvisí také zvětšení zavazadlového prostoru o 26 litrů. Do série se dostala 17palcová kola, přímo řazená pětistupňová převodovka si zachovala redukci, zadní samosvorný diferenciál je bohužel k dispozici až

s třilitem stejně jako SI-Drive (Subaru Intelligent Drive). Jde o tři režimy výkonové charakteristiky motoru, u dvoulitrové verze by mi místo toho bohatě stačila šestistupňová převodovka, která by pomohla dynamice i ekonomice. V této úrovni výbavy bohužel chybí i systém

TECHNICKÉ ÚDAJE		SUBARU LEGACY 2.0 ACTIVE	
Šířka 1730 mm	Užitečná hmotnost 550 kg	Objem motoru 1994 cm <sup>3</sup> /benzin	Objem kufru 459/1649 l
1470 mm	Převodovka pětistupňová manuální	Kotoučové brzdy	Kotoučové brzdy
2670 mm		2670 mm	4720 mm
<b>Největší výkon</b>	<b>CO SE NÁM LÍBIL</b>	121 kW/6800 ot.	Dvoulitr s vyšším výkonem není žádným utrápěným základem, naopak, svými parametry se vyvíjel mezi elitu třídy. A ten zvuk... Uvítal jsem větší zavazadlový prostor, byť jen o 26 litrů. Podvozek navzdory nízkému profilu pneumatik velmi dobře filtroval nerovnosti. Potěšila mě možnost elektrického sklápění zrcátek a přehrávání MP3/WMA.
<b>Největší točivý moment</b>	<b>CO BY SE NÁM LÍBIL</b>	187 Nm/3200 ot.	Novému Legacy chybí k dokonalosti šestistupňová převodovka s přece jen hladším chodem. Ovládání tempomatu na volantu je fajn, stejně tak dobře by tam ale mohly být i základní ovladače audiosoustavy. Naopak bych u rodinného kombiku mohl postrádat redukci převodovky.
<b>Nejvyšší rychlost</b>		204 km/h	
<b>Zrychlení (0–100 km/h)</b>		9,8 s	
<b>Kombinovaná spotřeba</b>		9 l/100 km	
<b>Dojezd na plnou nádrž</b>		711 km	
<b>Základní cena</b>		763 800 Kč	
<b>Cena verze</b>		789 800 Kč	



Směrová světla v zrcátkách a zadní mlhové lampy využívají svítivých diod.

jízdní stability (VDC – Vehicle Dynamic Control), naopak oproti specifikaci přebýval k mému potěšení palubní počítač.

Při pohledu na nízkoprofilové pneumatiky jsem měl obavy o komfort cestování, ale ten byl navzdory tomu velmi dobrý. K celkové pohodě patří i výborné akustické utlumení motoru, jehož charakteristický zvuk pronikal do interiéru přesně v takovém množství, které je libé mému uchu. A pokud někomu nevádí přepážka v kufru, může tohle všechno mít za 686 218 Kč (verze N1).

Tomáš Krásenský

Rozšířené spektrum efektivních otáček, zvýšený výkon a charakteristický zvuk, to vše by laik mohl tipovat na větší motor, než je dvoulitrový boxer.

Krapet delší a vyšší, to jsou parametry na první pohled nepatrné, ale podepsaly se na zvýšení objemu kufru.



Jednoduché a přehledné ukazatele přístrojového panelu vás po otočení klíčku přivítají „zamáváním“ ručiček. Červené pole otáčkoměru začíná až v 7000 otáčkách za minutu.



Poslouchat lze i hudbu ve formátu MP3 a WMA z datových disků, spolujezdec si může vytvořit vlastní tepelnou pohodu díky dvouzónové automatické klimatizaci.



Elektrické vymoženosti ve verzi Active ještě nepronikly do sedadel, s výjimkou vyhřívání.



Unikátní je redukce pětistupňové převodovky, u tohoto typu auta postradatelná.



Daní za rovné dno zavazadlového prostoru je poněkud nižší kufr, pod jeho dnem se ale



nacházejí přihrádky nejen na povinnou výbavu a ještě hlouběji je rezervní kolo.