

Pětimístné kombi s velkým zavazadlovým prostorem, dvoulitrový motor s protiběžnými písty, pohon všech kol a zároveň pohodlí a vysoká úroveň výbavy. Tak to jsou katalogové údaje rodinně zaměřeného modelu japonské značky Subaru, která je na českém trhu stále více vidět.



SUBARU LEGACY KOMBI / Stará škola

Předchozí provedení modelu Subaru Legacy nebylo svým vzhledem zrovna kandidátem na nejkrásnější vůz své třídy. Znalci a automobiloví fajnšmekři ale věděli, že jízdními vlastnostmi, symetrickým pohonem všech kol a kvalitou zpracování se jednalo o jeden z automobilů, které dokáží najezdit statisíce kilometrů a svému majiteli dlouho věrně sloužit. Automobilka se šesti hvězdami ve znaku si pak v posledních letech uvědomila, že především v Evropě prodává vzhled, a musí se tedy zaměřit na celkový design exteriéru i interiéru. Navíc v minulých generacích vozy Subaru nenabízely jinde obvyklé prvky výbavy, jako je například palubní počítač či navigační



Třiramenný sportovní volant s ovládáním tempomatu padne velmi dobře do ruky

systém. Po polibku nového šéfdesignéra Andrease Zapatinase, jenž dříve sloužil i italské Alfě Romeo, se tak vozy z japonského koncernu Fuji Heavy Industries začaly měnit jako pohádková ropucha v princeznu.

BOHATÁ VÝBAVA V ZÁKLADU

I když je právě Legacy ve své současné podobě posledním modelem značky, na který ještě neměl Zapatinas vliv od samého počátku jeho vývoje, snaha nabídnout libivý vzhled je patrná nejen uhlazenou a dynamickou zadní částí, ale především zajímavým tvarem předních světlometů, jež mají symbolizovat oko orla. Pod jejich krycím sklem je elipsoidní reflektor s vysokou svítivostí, xenonové (neboli „po japonsku“ HID světlomety) nabídné zřejmě až další generace tohoto modelu. Výbava však i nyní snese srovnání s libovolným konkurentem jak ze země vycházejícího slunce,

tak z Evropy. V základu nabízí Legacy kombi dokonce tempomat, výškově nastavitelný kožený volant, rádio s CD přehrávačem a šesti reproduktory, automatickou klimatizaci a mnoho dalšího. Ani bezpečnost nezůstala stranou, ABS je samozřejmostí stejně jako čelní a boční airbagy. Hlavové vzduchové vaky jsou k dispozici ve všech verzích kromě základní výbavy stejně jako vyhřívání stěračů a předních sedadel. V nejvyšší verzi Comfort získá zákazník i zmíněný navigační systém. Modelový rok 2006 navíc ve všech výbavách „zvětšil“ kola, nyní má Legacy standardně sedmnáctipalcové disky z lehkých slitin. Celkově je výbava velmi slušná,

NAŠE HODNOCENÍ



Jízdní vlastnosti	× × × ×
Motor	× × × ×
Brzdy	× × ×
Výbava	× × × ×
Design	× × × ×
Užitná hodnota	× × × ×
Výbava / cena	× × × × ×

SROVNÁNÍ



	Subaru Legacy Kombi 2,0 R	Škoda Octavia Combi 4x4	Volvo V50
Motor:	zážehový čtyřválec 1994 cm ³	zážehový čtyřválec 1984 cm ³	zážehový čtyřválec 1999 cm ³
Výkon (k/kW):	165 / 121	150 / 110	145 / 107
Max. točivý moment (Nm/ot.min ⁻¹):	187 / 3200	200 / 3500	185 / 4500
Zrychlení 0–100 km/h (s):	9,8	9,7	9,6
Max. rychlost (km/h):	204	202	210
Komb. spotřeba (l/100 km):	9,0	8,4	7,4
Délka (mm):	4720	4572	4514
Zavazadlový prostor (l):	459 – 1649	580 – 1620	417
Základní cena (Kč):	649 230	689 900	769 000

MOTORISTŮV ROK

VÝLET V JEDNÉ STOPĚ

Letní prázdninové období je časem motokářských vyjížděk. K nejlepším zážitkům na motocyklu určitě patří jízda v partě a ta s sebou pochopitelně přináší nutnost dodržovat některé zásady bezpečnosti. Odborníci z Ústředního automotoklubu pak zdůrazňují:

■ motocykly nejedou v řadě přímo za sebou, ale stranově-přesazeně. To znamená jeden více vlevo, druhý napravo atd. To proto, aby měl každý jezdec lepší přehled o situaci a více prostoru pro eventuální manévrování či brzdění. Pozor, nesmí se to plést s jízdou vedle sebe, která není dovolena. Naopak na světlech je dobré čekat v párech;

■ jako první jede ten, kdo zná cestu, nejlépe se vyzná v mapě nebo je i v zahraničí schopen se zeptat. Pak jedou ostatní motocykly seřazené podle výkonu motoru: nejslabší vpředu, nejsilnější motocykly vzadu. Nováčci a začátečníci jedou nezávisle na výkonu motoru hned za vedoucím jezdcem. Kdo už má zkušenosti s jízdou ve sku-

pině, jistě dobře zná ten zvláštní jev: zatímco ti první jedou pohodově rychlostí řekněme 80 km/h, ti vzadu jedou téměř na plný plyn a jen tak tak stíhají.



ILUSTRACI FOTO DAGMAR PAVLÍKOVÁ

■ nejzkušenější jezdci jedou vždy vzadu;
■ za jízdy platí, že každý má odpovědnost za toho za sebou. Cestou ho hlídá ve zpětném zrcátku, a to zejména po odbočení. Je-li ten za mnou

příliš daleko, zpomalím. Není-li již vidět, zastavím. Tomu ovšem napomáhá i ten vzadu tím, že se po odbočení neschovává, ale najede si tak, aby se jezdcí před ním v zrcátku ukázal, aby jej ten první zkrátka nemusel v zrcátku usilovně hledat;

■ pro případ ztracení je dobré předem se dohodnout na denním cíli cesty a tam si dát sraz;

■ při předjíždění platí, že každý předjíždí „na vlastní triko“, sám za sebe;

■ při jízdě ve skupině by měl mít každý určeno své místo a měl by platit zákaz vzájemného předjíždění, i když se to občas velmi těžko dodržuje;

■ trasu si dobře nastudujte dopředu, zabráníte tak obtížnému a častému zastavování, eventuálně bloudění;

■ maximální počet motocyklů ve skupině by měl být asi osm. Jede-li vás více, je lepší se rozdělit na více nezávislých skupin;

■ jedete-li v koloně automobilů, sledujte nejen brzdová světla auta přímo před vámi, ale brzdová světla aut daleko vpředu.

avšak jak je již u japonských vozů zvykem, nelze jednotlivé prvky vybav objednávat zvlášť, jako je tomu u evropských vozů. Například stabilizační elektronika VDC je tak k dispozici pouze u vozů s automatickou převodovkou, naopak redukce je k máni zase jen u manuální převodovky.



Objemný zavazadelník má rovné dno

BEZ ELEKTRONIKY

Většina konkurenčních značek s ohledem na zdokonalování jízdních vlastností v současnosti sází na elektronické systémy kontroly trakce, které v překérných situacích udrží vůz v dané stopě. Subaru sice u modelu Legacy s manuální převodovkou nenabízí nejmodernější protipokluzovou elektroniku, avšak jedinečný systém symetrického pohonu všech kol, kdy motor, převodovka a diferenciály jsou v jedné rovině, tyto systémy téměř zastoupí. Navíc nabízí radost z ovládání vozu bez omezujícího odpojování výkonu a sportovně založeným řidičům umožňuje zejména na méně přílnavém povrchu jako jeden z mála vozů v současnosti svezení smykem.

Dvoulitrový atmosférický motor boxer disponuje díky variabilnímu časování sacích ventilů velmi slušným výkonem 165 koňských sil, motor je ale třeba více vytáčet. Vzhledem k pohonu všech kol a proporcím vozu je při testu dosažená průměrná spotřeba 10,2 litru naturalu na 100 km velmi dobrá, jen řazení by mohlo být přesnější. Brzdy jsem hodnotil jako průměrné, přece jen při několikanásobném brzdění z vyšších rychlostí nad hranici, kterou povoluje zákon, měly tendenci k hučení a prodlužování kroku pedálu, přesto jejich účinnost výrazněji neslabla. Že je u „čtyřkolky“ potřeba umět zacházet se spojkou, dával testovací vůz s dvaceti tisíci najetými kilometry celkem najevo, ne každý řidič se k vozu asi choval slušně.



Přední světlomet ve tvaru orlího oka je charakteristickým prvkem této generace Subaru Legacy

Podvozek je vzhledem k rodinnému zaměření karosérie kombi komfortnější, stále se ale jedná o jeden ze sportovnějších velkých kombiků na trhu.

AUTOR JE AUTOMOBILOVÝ ZÁVODNÍK