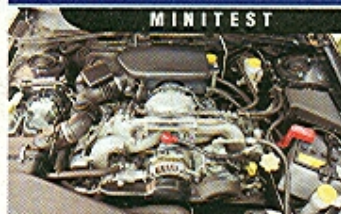


TECHNIKA

MINITEST



Boxer 2,5 l se pod kapotu legacy vrací po roční přestávce

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

MOTOR

Vpředu podélně uložený plochý čtyřválec s protilehlými písty (tzv. boxer). Zdvihový objem 2457 cm³. Největší výkon 127 kW při 6000 ot./min, největší točivý moment 227 N.m při 4400 ot./min. Rozvod 2x SOHC, 4 ventily na válec.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Stálý symetrický pohon všech kol přes mezinápravový diferenciál. Pětistupňová manuální převodovka. Redukční převodovka.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Celkové vnější rozměry 4665 x 1730 x 1425 mm, rozvor náprav 2670 mm. Pohotovostní/užitečná hmotnost 1455/550 kg. Objem zavazadlového prostoru 433 l. Objem palivové nádrže 64 l. Litá kola, pneu 215/45 R17

PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Největší rychlost 219 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,5 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) 11,7/6,7/8,5 l/100 km. Emise CO₂ (g/km) 202 g/km.

ZÁRUKY

Celková 3 roky, na neprozrazování karoserie 12 let.

CENA

Základní a testované provedení **918 800 Kč**

KONKURENTI

Audi A4 1.8 T/120 kW Quattro	973 300 Kč
Jaguar X-Type 2.5/144 kW AWD Entry	995 000 Kč
VW Passat 2.0 FSI/110 kW 4Motion Comfortline	851 600 Kč

TESTOVALI JSME

Legacy Outback 3.0 R Komfort	SM 11/07
Legacy Kombi 2.0 R Active	SM 8/07
Legacy 2.0 R Active	SM 49/05

HODNOCENÍ

Legacy nabízí jedinečnou konstrukční školu této značky ve velkém a komfortním balení. Vůz dokáže skloubit zábavné jízdní zážitky s pořádnou dávkou komfortu. Čtyřválec o objemu 2,5 l je v současné nabídce optimální volbou, připravovaný diesel ale přesto citelně schází.

Cena a výbava	1-
Design a zpracování	1-
Prostor a pohodlí	2
Motor	2
Jízda	1
Výsledná známka	2+

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

Text: Roman Poláček Foto: Josef Záček

Subaru Legacy 2.5i Comfort



Vítej zpět!

Ve střední třídě Subaru tradičně zastupuje řada Legacy. Vyzkoušeli jsme sedan modelového roku 2008 se znovuzavedeným čtyřválcem 2,5i.

Subaru u řady Legacy v minulém roce vypustilo z nabídky jednotku o objemu 2,5 l a nahradilo ji dvojlitrem se zvýšeným výkonem. Jak nám potvrdil importér, u zákazníků se to ale nesetkalo s příznivou odezvou. Mezi dvojlitrovou verzí a špičkovým šestiválcovým třilitrem totiž vznikla příliš velká „díra“ a náročnějším zájemcům o čtyřválec chyběl zátaž odspodu. V modelovém roce 2008 proto „dvaapůlka“ slaví návrat.

Výrobce ji mezitím zdokonalil – aplikoval na ni ústrojí zajišťující variabilní zdvih sacích ventilů, což má přispívat k lepšímu průběhu křivky točivého momentu. S tímto motorem jsme byli opravdu spokojeni – až do příchodu slibovaného dieselu je pro Legacy jasně nejvhodnější volbou. Rozměrnému vozu totiž uděluje více než dostatečnou dynamiku i pružnost, a to aniž by jej bylo nutné příliš vytáčet. Zřejmě i to přispělo k tomu, že jsme naměřili průměrnou spotřebu 10,2 l/100 km. Pro tak velkou a výkonnou čtyřkolku to není špatný výsledek.

Ovládání legacy uspokojí i opravdu náročného řidiče. Sedíte příjemně nízko, vychutnáte si přesné reakce vozu na sebemenší pohyb volantu i nyní vylepšené řízení a při vytáčení motoru k vám zepředu doléhá sympatické tlumené brumlání boxeru. Trvalý symetrický pohon všech kol a nezvykle nízké těžiště (zásluha boxeru) ve spojení s víceprvkovou zadní nápravou umožňují legacy suverénní průjezdy zatáček rychlostmi, při kterých by se podvozky většiny konkurentů již musely značně namáhat. Odpružení přitom dopřává posádce uspokojivý jízdní komfort. Standardní pohon všech kol řidič ocení hlavně při zúžených podmínkách (děšť, sníh). Když jde do tuhého (např. tažení těžkého přívěsu), je k dispozici – u osobního vozu ojedinelá – redukční převodovka.

Komfortní posezení si užívají i zadní cestující, škoda jen absurdně krátkých opěrek hlavy a nedostatku místa pro nártý. Zavazadelník si mezi konkurenty nemůže příliš vyskakovat – 433 l představuje u sedanu střední třídy podprůměr.



Typické subaru – s hodinářskou precizností vyrobené dveře si mohou dovolit bezrámová okna

Většina zájemců o legacy sice volí praktičtější kombi, ale ani sedan nepostrádá přitažlivostí. V každém případě Legacy považujeme za stylisticky zdaleka nejzdařilejší řadu této značky. Velmi se nám zamlouvala také tradičně špičková kvalita dílenského zpracování (s jedinou výjimkou drnčícího plastu, kryjícího okolí řadič páky).

Vzhledem k bohaté standardní výbavě (šest airbagů, kožené čalounění, dvouzónová klimatizace, střešní okno, tempomat, xenonové světlomety) se cena 918 800 Kč nezdá přemrštěná, zvláště když někteří podobně motorizovaní a vybavení konkurenti s pohonem všech kol jsou ještě dražší.



Zavazadelník ve srovnání s konkurenty nenabízí mnoho – pouhých 433 litrů

Horní část elegantní přístrojové desky je vyrobena z prvotřídního měkčeného plastu