

Subaru Legacy 2.0 Wagon M/T

On road

Dost dobrý základ



Není žádným tajemstvím, že tahounem současných prodejů českého zastoupení Subaru se ihned po svém uvedení na podzim 2003 staly inovované řady Legacy a Outback. Klasické legacy je však trochu ve stínu svého zvednutého příbuzného, ale jak se ukázalo při testu neprávem!

Když se o něčem řekne, že je základním verzí nebo základní výbavou nějaké modelové řady, většinou si lidé představí naprostého žebřáka, kterého kromě stejného jména nic dalšího s ostatními provedeními nepojí. Ne vždy to tak musí být. Vše je otázkou toho, co vlastně od takového auta čekáte a co ne. Subaru Legacy s atmosférickým dvoulitrem a karoserií kombi mělo nelehký úkol obstát v porovnání s Outbackem 3.0 R i 2.5, sedanem Legacy 2.5 a nekompromisním kombi 3.0 R Spec. B, s těmi jsem totiž už měl tu čest.

Tak předně motor. Je nejslabší ze všech nabízených v legacy, jeho výkon 137 koní patří k průměru ve třídě, a to by mohlo budít obavy, jak si s poměrně velkým autem a hlavně pohonem všech kol poradí. Navíc u Subaru by vás asi napadla nejen otázka dynamiky auta, ale také spotřeby paliva, protože jeho boxery se v minu-



Interiér je jednoduchý a přehledný

losti nevyznačovaly právě malou žízní. Tabulková hodnota zrychlení z 0 na 100 km/h za 11,5 sekundy sice není kdoví čím, ale ruku na srdce, jak často plně dynamiku auta při rozjezdu využíváte?

Po všem tom pesimismu ale musím na konec konstatovat, že svezení s dvoulitrem je velice příjemné. Zatahuje stejnoměrně v celém spektru otáček bez výrazného „nakopnutí“,



Typický prvek Subaru – okna bez rámo

kteří je charakteristické pro některé řadové motory. Neviděl jsem křivku průběhu točivého momentu, ale troufám si tvrdit, že bude plochá jako školačka. Až máte pocit, že auto nejede, protože jeho zrychlování při sešlápnutí pedálu akcelérátoru je rovnoměrné a o zrychlování vás přesvědčí až pohled na tachometr. Dalším kladem motoru a možná i interiéru je jen minimální slyšitelnost jeho charakteristického zvuku uvnitř v kabině, a to i ve vyšších otáčkách, což já osobně kvituji trochu s lhostejností, protože bych si ho okolo pěti tisíc rád poslechl. A na konec povídání o agregátu si nechám největší překvapení – spotřebu. Předčila mé očekávání a při testu se ustálila na osmi litrech naturalu na 100 km. Ano, vidíte dobře! Kombi s hmotností 1360 kg a pohonem všech kol má zcela akceptovatelný apetit.

Porovnávat jízdní vlastností testovaného vozu s lépe vybavenými a motoricky silnější-

mi sourozenci je vlastně nošení dříví do lesa. Až na samočinné vyrovnávání nivelety zádě u outbacku a snížený podvozek u 3.0 R Spec. B využívá dvoulitr stejného zavěšení kol i symetrického pohonu všech kol. Jako všechna kombi od Subaru s manuálně řízenou převodovkou má i dvoulitrové legacy redukční převodovku. Až na třilitrová provedení, která mají sedmnácti-, resp. u Spec. B osmnáctipalcová kola, jezdí všechny ostatní na „šestnáctkách“, takže ani v tomto směru není výraznější odlišnosti. Co si můžete s poměrně tuhým podvozkem a pohonem všech kol na silnici dovolit, předčít vše, co jste kdy zažili s dvoukolkou srovnatelné třídy. Že nemáte elektronickou kontrolu stability, vám vážně chybět nebude.

A tak vlastně jedině, co by vás mohlo nutit k nákupu silnější motorizace, je bohatší výbava interiéru. Základ je opět stejný pro všechny



Dvoulitr poznáte podle jedné koncovky

legacy i outbacky, tedy jednoduše pojatý kápit s kvalitními materiály. Celá vrchní část palubní desky je vyrobena z měkčeného plastu, středová konzola je přehledně uspořádaná bez zbytečných okázalostí a samozřejmostí je



třiramenný volant, v tomto případě bez obšití kůží. U dvoulitru nepřicházíte o žádný ze čtveřice airbagů ani o aktivní opěrky hlavy předních sedadel. Snad jen hlavice řadicí páky by mohla vypadat o trochu lépe. Plastové cosí bych pochopil u vozu velikosti a výbavy Fabie Junior, ale ne v autě s cenou téměř osm set tisíc korun.

Ve dvoulitru musíte zapomenout na elektrické nastavení předních sedadel, jejich vyhřívání nebo kožené čalounění. K máni není ani tempomat. Například dvouzónovou klimatizaci ale nenajdete ani u jednoho subaru v evropské specifikaci. Škoda, v Americe ji mají... Vše ostatní je stejné, tedy i sklápění opěradel zadních sedadel, díky čemuž pak vznikne zcela rovná plocha bezmála dva metry dlouhá. Pod podlahou zavazadlového prostoru je schránka na další drobnosti a teprve pod ní plnohodnotná rezerva. Vezmeme-li v úvahu, že se tam ještě musel vejít zadní diferenciál, pak není ani základní objem zavazadlového prostoru 459 litrů nijak špatný.

S různými subaru jsem toho najezdil už poměrně dost a musím říci, že dvoulitr v popsaném provedení je opravdu hodně slušný základ, který vzhledem k ceně představuje zajímavou alternativu k dalším kombi srovnatelné třídy, přičemž jeho největší výhodou je stálý pohon všech kol. Jistě, někomu by mohla chybět nějaká ze zmiňovaných položek luxusní výbavy, ale jestli je to to jediné, co vám na legacy s dvoulitrovým motorem chybí, není důvod k panice. Právě v těchto dnech do Čech dorazila limitovaná série třiceti „kombíků“ s dvoulitrovým boxerem, které mají jak kožený interiér, tak elektricky nastavitelná a vyhřívána přední sedadla a rovněž tempomat. Jejich cena je proti testovanému modelu jen o 30 000 Kč vyšší, a to už asi za to stojí!

Text Petr Horák
Foto Petr Lutonský

Pro testovaný model je vhodná pneumatika

Conti 4x4 Contact



Continental



Praktické příhrádky zlepšují využitelnost zavazadlového prostoru

CENY	
Základní cena	783 800 Kč
ABS	•
ESP+	-
Airbag řidiče/spolujezdce/boční	• / • / •
Elektricky nastavitelná zrcátka	•
Samočinná převodovka	40 000 Kč
Uzávěrka diferenciálu p/z	-/-
Elektrické ovládání oken	•
Centrální zamykání	•
Klimatizace	•
Tempomat	•
Kožená sedadla s vyhříváním a el. nastavením	-
Bi-xenonové světlomety	-
Navigační systém	•
Ráfky z lehkých slitin	•
Metallický lak	•
Síťové okno	-
Parťovací kamera	-
Dešťový sensor	-
Přestavba na N1	30 000 Kč

PLUS	
	výborné zpracování tichý a pružný motor jízdní vlastnosti
www.iOffRoad.cz	
MINUS	
	chudší výbava



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Legacy 2.0 GL

Motor typ	zážehový čtyřválec boxer
Zdvihový objem	1994 cm ³
Výkon	101 kW/137 koní při 5600 ot./min
Točivý moment	187 N.m při 4400 ot./min

Hliníkový blok i hlavy válců, čtyři ventily na válec, rozvod SOHC, pohon ozubeným řemenem, pětikrát uložený klikový hřídel

Převodové ústrojí	
Převodovka	pětistupňová přímo řazená
Pohon	stálý 4 x 4 Symmetrical AWD
Redukce	1:1,45
Karoserie	
Rozvor	2670 mm
Délka x šířka x výška	4720 x 1730 x 1470 mm
Zavazadlový prostor	459 – 1649 l
Rozměry zavazadlového prostoru D x Š x V	843 - 1967 x 826 x 1376 mm
Palivová nádrž	64 l

Hmotnosti	
Pohotovostní	1360 kg
Celková	1925 kg
Max. hmotnost přívěsu	1600/715 kg
Max. zatížení koule	83 kg
Nosnost střechy	100 kg

Podvozek	
Standardní rozměr pneu	205/55 R 16
Pneu testovaného vozu	Michelin Pilot Alpin 205/55R16 H
Brzdy P/Z	kotoučové s vnitřním chlazením/kotoučové

Pomocné rámy, nezávislé zavěšení všech kol, vpředu vzpěry McPherson, vzadu víceprvkové zavěšení, na obou nápravách vinuté pružiny, teleskopické tlumiče a zkrtné stabilizátory

Jízdní výkon	
0 – 100 km/h	11,5 s
Maximální rychlost	193 km/h

Spotřeba paliva – beztlak 95	
Město	10,6 l
Mimo město	6,1 l
Kombinovaná / při testu	7,7 l / 8 l

Záruka	
Technika	3 roky / 100 000 km
Prorezivnění	12 let
Lak	-
Mobilita	-

Servis	
Prohlídka	30 000 km/2 rok
Výměna oleje	15 000 km/1 rok

Off-road parametry	
Nájezdový úhel vpředu/vzadu	19,2°/18,7°
Přechodový úhel	17°
Světla výška	182 mm
Brodivost	200 mm
Křížení náprav	0 mm