

## Subaru Legacy Wagon 2.0 Edition



# LÁSKA NA DRUHÝ PO

V červnovém čísle OffROADU jsme odstartovali dlouhodobý test Subaru Legacy Wagon s dvoulitrovým motorem a výbavou Edition. V době psaní těchto řádků už má legacy v našich rukách najeto 9000 km, a můžeme tedy trochu hodnotit.

Subaru bývá v nejrůznějších multitestech trochu stranou. Hrabe všemi čtyřmi a pro většinu redakcí tak není konkurencí vozů střední třídy jiných značek. Opak je ale pravdou, technikou pohonu mu nemohou konkurovat auta s jednou, většinou přední, poháněnou nápravou a cenově je legacy na úrovni podobně vybavených „předokolek“. Ale vezměme to hezky popořadě.

Jestli něco našince něco opravdu zajímá, pak je to spotřeba paliva. Subaru měla a často ještě mají nálepku neomalených žroutů, kteří dělají v nádrži vír. Neříkám, že takový Forester 2.5 XT nemá spotřebu přesahující hranici únosnou pro řadu obyčejných lidí, ale v případě legacy byste s tímhle názorem narazili. Při týdenním testu je občas trochu obtížné přesně určit, jak si v tomto ohledu testované auto vede. Stačí, abyste měli týden před odevzdáním nového čísla OffROADU do tiskárny, a styl ježdění se hodně změní a nemusím asi říkat jak. Při dlouhodobém testu je ale čas najet více kilometrů, v různých režimech, s různým zatížením na různě kvalitní paliva atd.

Po zjetí motoru se dlouhodobá spotřeba paliva ustálila na 8,6 l/100 km. Kdybych měl přesně vystihnout, v jakém prostředí

testované legacy jezdí, pak by to bylo asi 20 % ve městě, 40 % mimo město a 40 % po dálnici, přičemž se snažím udržovat plynulost současného provozu na silnicích u nás. Když pojedete na tempomat 150 km/h po dálnici (třeba v Německu) bude se spotřeba pohybovat okolo 8,8 – 9,0 litru na sto kilometrů, mimo dálnici se ale při nějakých 100 km/h (třeba v Německu) dostanete už na 8,2 – 8,4 l/100 km, a když tam občas bude nějaká vesnice, přes kterou pojedete předpisových padesát, umí se legacy odvděčit spotřebou klidně i 7,6 l/100 km!

Své ovšem se spotřebou dělá kvalita benzínu. Vyzkoušel jsem leccos. Například V-Power od Shellu učiní motor naprosto neslyšitelným, ale na jeho chuf k životu nemá žádný vliv v porovnání s jakoukoli jinou 95. S benzinem s oktánovým číslem 98 už je to trochu jiné, motor má lepší tah odspodu, rychleji se vytáčí, je stejně tichý jako na jakoukoli „pětaadvadesátku“ a jen nepatrně hlučnější než u V-Poweru. Vůbec nejlepší je ale v motoru „stovka“ od OMV. Motor je tichý, pěkně táhne v celém spektru otáček, rychle reaguje na sešlápnutí pedálu plynu a spotřeba jde zhruba o půl litru dolů. A jak ovlivní spotřebu zatížení? Zatím jsem vyzkoušel pouze dva urostlé chlapy na sedadlech vpředu a plnou hokejovou výzbroj pro oba v kufru a žádné zhoršení dynamiky jsem nepocítil.

Důležitý je také samotný pocit z jízdy. První, co oceníte, bude hodně dobře odhlučnění interiéru. Od dění venku jste velmi dobře izolováni, zvuk motoru je uvnitř slyšet jen velmi tlumeně, a to ještě jen ve vyšších

otáčkách. Další předností je podvozek. Na jednu stranu příjemný svou schopností plynule překonávat dlouhé vlny, na druhou stranu dostatečně pevný i pro rychlejší jízdu. To je ovšem vykoupeno péce jen tužším nastavením a ostré nerovnosti už tak legacy zcela nezhlí. Ale to je spíš o preferencích řidiče, zda nechce vůbec vědět, po čem zrovna jede, nebo jestli má radši přímější spojení s ovládním auta.

A ještě na chvíli ke stálému pohonu všech kol. Jestli si myslíte, že jej na suchu nepoznáte a jeho chvíle přichází jen v zimě, tak jste vedle. Legacy má díky němu přísně neutrální chování i při razantním průjezdu zatáček. V nájezdu je klidné, během zatáčky si můžete dovolit víc plynu než u auta s pohonem jedné nápravy a auto stejně jede jako po kolejkách a na výjezdu si můžete vychutnat plnou sílu motoru. A to prosím bez jakýchkoli elektronických berliček. Svůj půvab má ale pohon 4 x 4 i při normální jízdě. V létě nás párkrát pěkně potrápily přívalové deště a shodou okolností jsem při nich byl vždycky s legacy někde na cestách. Tam, kde doslova stojí voda na dálnici a všichni jednou maximálně 70 km/h, se čtyřkolkou si s velkou dávkou jistoty můžete dovolit jet minimálně stovkou. Zcela fascinován jsem byl, když jsem si na vodě mohl dovolit projet zatáčky kokořínského údolí stejným způsobem, jako jsem zvyklý na suchu.

Ale abych nepěl jen ódy, testované subaru má i pár malých neduhů. Jsou jimi především brzdy. Jejich nástup je slabší a celková výkonnost také není kdovíjaká, především se

Pro testovaný model  
je vhodná  
pneumatika

ContiCrossContact LX



**Continental**





# HLED

### Subaru Legacy Wagon 2.0 Edition

Základní cena	813 800 Kč
ABS	•
ESP	-
Airbag řidiče/spolujezdce/boční	•/•/•
Elektricky nastavitelná zrcátka	•
Samočinná převodovka	40 000 Kč
Elektrické ovládání oken	•
Centrální zamýkání	•
Klimatizace	•
Tempomat	•
Elektricky nastavitelné sedadlo řidiče	•
Kožená sedadla	•
Vyhřívání sedadla	•
Xenonové světlomety	-
Navigační systém	-
Ráfky z lehkých slitin	•
Metalicový lak	•
Elektricky ovládané střešní okno	•
Přestavba na N1	30 000 Kč

### PLUS



dobře odhlučněný interiér  
dílenské zpracování  
poměr vybava – cena, jízdní vlastnosti



slabší brzdy  
slabší motor

### MINUS

### ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

#### Subaru Legacy Wagon 2.0 Edition

Motor	
Typ	
Zdvihový objem	1994 cm <sup>3</sup>
Výkon	101 kW/137 koní při 5600 ot./min
Točivý moment	187 N.m při 4400 ot./min
Převodové ústrojí	
Převodovka	pětistupňová přímo řazená
Jízdní výkony	
0 – 100 km/h	11,5 s
Maximální rychlost	193 km/h
Spotřeba paliva	
Kombinovaná	7,7 l/100 km
Cena ve výbavě Edition 813 800 Kč	

### ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

#### Škoda Octavia Combi 4x4 2.0 FSI

Motor	
Typ	zážehový řadový čtyřválec
Zdvihový objem	1984 cm <sup>3</sup>
Výkon	110 kW/150 koní při 6000 ot./min
Točivý moment	200 N.m při 3500 ot./min
Převodové ústrojí	
Převodovka	6MT
Jízdní výkony	
0 – 100 km/h	9,7 s
Maximální rychlost	202 km/h
Spotřeba paliva	
Kombinovaná	8,4 – 8,9 l/100 km
Cena 817 100 Kč *	

\* srovnatelná výbava



### ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

#### Audi A4 Avant 1.8T Quattro

Motor	
Typ	zážehový řadový čtyřválec s přeplňováním
Zdvihový objem	1781 cm <sup>3</sup>
Výkon	120 kW/163 koní při 5700 ot./min
Točivý moment	225 N.m při 3300 ot./min
Převodové ústrojí	
Převodovka	6MT
Jízdní výkony	
0 – 100 km/h	8,9 s
Maximální rychlost	193 km/h
Spotřeba paliva	
Kombinovaná	7,7 l/100 km
Cena 813 800 Kč **	

\*\* základní výbava



### ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

#### VW Passat Variant 2.0 FSI 4Motion

Motor	
Typ	zážehový řadový čtyřválec
Zdvihový objem	1984 cm <sup>3</sup>
Výkon	110 kW/150 koní při 6000 ot./min
Točivý moment	200 N.m při 3500 ot./min
Převodové ústrojí	
Převodovka	6MT
Jízdní výkony	
0 – 100 km/h	9,7 s
Maximální rychlost	202 km/h
Spotřeba paliva	
Kombinovaná	8,4 – 8,9 l/100 km
Cena 1 085 900 Kč *	

\* srovnatelná výbava



celkem rychle unaví. O druhém nedostatku v Subaru asi moc dobře věděli, a proto už je to u modelového roku 2006 jinak. Ano, řeč je o motoru. Dvoulitr v testovaném voze má 137 koní, což občas není úplně dostačující, například předjíždění v ne právě ideálně přehledných úsecích si nechávám na jindy.

Modelový rok 2006 už má ale zcela nový motor s výkonem 165 koní a plošší křivkou točivého momentu, takže v této disciplíně je na tom lépe.

V tabulce technických údajů tentokrát kromě parametrů testovaného legacy najdete to nejdůležitější o jeho konkurentech, a jak asi

sami usoudíte, na plnohodnotnou čtyřkolku na tom není subaru především v poměru užžitná hodnota vs. cena vůbec špatně.

Text Petr Horák

Foto Petr Lutonský a archiv

Nenechte vaše motory lenivět! Více síly, více výkonu, vše je dáno rezervou motoru.

**abc tuning** **Profesionální Chiptuning**

• zvyšování výkonu motoru o 40% • nižší spotřeba • lepší pružnost motoru a jízdní vlastnosti.  
Akční sleva -20% s tímto kuponem.

Prodej, servis a leasing vozů. Infoline v ČR, SR i ze zahraničí: +420 777 608 543, +420 604 620 573, www.abctuning.cz

Upravujeme tyto značky aut: Škoda - VW - Audi - Seat - BMW - VOLVO - Mercedes - Alfa Romeo  
Kia - Jeep - Renault - Land Rover - Hyundai - Nissan - Toyota - Lexus - Subaru - Porsche a další.