

Nový Subaru Legacy Kombi 3,0R Spec. B



Nepříliš atraktivní „krabicová“ karoserie Subaru Legacy už je minulostí.

Japonská automobilka Subaru patří podle počtu vyrobených automobilů mezi méně významné značky. Přesto jde o největšího světového výrobce vozů s pohonem všech kol. Její model Legacy v minulosti býval znám téměř výhradně jen znalci.

Vynikající technika včetně motoru s protilehlými válci a stálým pohonem všech kol se skrývala pod nepříliš atraktivním pláštěm krabicové karoserie. Skvěle jízdní vlastnosti i ve ztížených podmínkách přesto z Legacy udělaly neprodávanější osobní automobil s pohonem všech kol na světě.

Legacy zcela nové generace s mnohem atraktivnějším designem však nyní hodlá otočit také na pozice luxusních vozů střední třídy. My jsme vyzkoušeli zcela nové, vrcholné provedení kombi s třílitrovým šestiválcem. Hned na první pohled je každému jasné, že zastaralému designu je u Legacy konec. I když se vůz nesnaží zaujmout šokujícími extravagančními tvary jako některé další no-

vinky na trhu, přesto je snaha automobilky zatraktivnit především vzhled exteriéru i interiéru zřetelná. V dnešním automobilovém světě to totiž rozhoduje o přízni zákazníků. Při pohledu zvenčí jsou nejnápadnějším prvkem projektorové světlomety připomínající oko dravce. I když nemají xenonové výbojky, používají novou generaci žárovek s takřka shodnou svítivostí jako u více oslňujících „xenonů“ a jsou při přechodu ze šera do tmy pro řidiče příjemnější. U nového kombi 3,0R Spec. B, představeného na Fijnovém autosalonu v Paříži, však nejde jen o vnější



Nejvýraznějším krokem Legacy do třídy luxusních vozů je nové pojetí interiéru.

dojem. Subaru je totiž jednou z mála značek, které se stále snaží vyrábět automobily, jejichž řidič ocení skutečnou „radost z jízdy“, byť se z tohoto slovního spojení kvůli reklamním heslům stává klíše. Svezení ve voze se symetrickým pohonem AWD, s téměř dvěma a půl stovkami koní šestiválcového „boxeru“ a se sportovním podvozkiem s tlumiči Bilstein nás přesvědčilo, že ještě existují auta, která mají charakter.

Víc než kombík

Legacy v provedení 3,0R spec. B je na první pohled klasickým kombi střední třídy. O jeho muskulatuře však vypovídají osmnáctipalcová kola s nízkoprofilovými pneumatikami a dvojitě vyústění výfuku. Nejsilnější stránkou vozu jsou určitě jízdní vlastnosti. Skvělý podvozek a systém pohonu všech kol zdaleka doplňuje nízké těžiště motoru s protilehlými válci. Zatačky se tak dají projíždět rychlostí, která méně zkušenému řidiči musí nutně připadat na hranici fyzikálních zákonů. I kvůli tomu jsme pak měli malý problém přesunout do jiného automobilu. U Subaru Legacy Spec. B nelze najít na součástech, jež mají přímý vliv na kvalitu jízdního průžitku, výrazné slabiny. Chválime tedy nekompromisní účinek brzd i pevnost karoserie. Vyrady jsme měli snad jen k méně vstřícnému ovládání spojky, která „bere“



Díky panoramatické střeše umožňuje kombi osádku netradiční pohled na oblohu.

Typ vozu	Subaru Legacy Kombi 3,0R Spec. B	Volvo V70 R AWD	Audi A6 Avant quattro 3,0
Motor	zřítěh. šestic. boxer 3000 cm ³	zřítěh. šestic. turbo 2521 cm ³	zřítěh. šestic. quattro 16 2976 cm ³
Výkon (kW/k)	180/245	220/300	162/220
Max. toč. moment (Nm/ot. min. ⁻¹)	297/4200	400/1950	300/3200
Max. rychlost (km/h)	233	250	238
Zrychlení 0-100 km/h (s)	7,0	5,9	7,8
Komb. spotřeba (l/100 km)	11,9	10,7	11,3
Délka (mm)	4720	4710	4796
Objem zavazadl. prostora (l)	459-1628	485-1641	455-1590
Základní cena (Kč)	1 418 000	1 844 000	1 536 800

Za hodně peněz dostane majitel nového Subaru Legacy také hodně muziky.

hned u podlahy a je trochu nepřijemná při popojždění v kolonách. Samostatnou kapitolou je šestiválcový třílitrový motor boxer s protiběžnými písty. Jeho brumlavý zvuk je od nepaměti charakteristický pro Subaru, stejně jako bezrámová konstrukce dveří. Vyzkoušeli jsme Legacy s nejvýkonnějším motorem – jeho 245 koní je ve srovnání s motory konkurence stejného objemu absolutně nejvíce. U Legacy lze volit také z dvojice čtyřválcových motorů o objemu 2,5 a 2,0 litru. Provedení 3,0R Spec. B (mj. s manuální převodkou místo standardního automatu) má sice výkon srovnatelný s nejvyššími vozy, jeho živnost je však překvapivě malá. Ačkoli měl testovaný vůz najeto jen 1000 kilometrů, ani při častém využívání dynamiky agregátu neukázal palubní počítač v průměru víc než 13,8 l na 100 km. Při plynulejší jízdě je dvancilítrová hranice reálná, což si u auta s dvěma a půl stovkami koní a pohonem všech kol zaslouží uznání.

Nový interiér

Kdo se už někdy svezl s vozem značky Subaru, toho vynikající jízdní vlastnosti nového Legacy nepřekvapí. Výrazně proměněný interiér však ano. Dříve chybějící palubní

počítač je nyní rovnou k dispozici společně s navigací a dotykovým ovládáním barevného displeje. Sportovně zaměřené řidiče potěší tříramenný volant, který padne okamžitě do ruky. Ani tlačítka tempomatu na něm nepřekážejí. Skoda jen, že jej nelze nastavit také do hloubky. Pro svižnou jízdu poskytuje dobrou oporu pohodlná sedadla s tuhým bočním vedením, elektrickým ovládáním a vyhlížením v různé intenzitě. Celková kvalita zpracování si určitě zaslouží jedničku. Je to vidět i na sportovním a zároveň elegantním designu všech ukazatelů. Vůz zároveň nabízí hodně prostorný interiér i zavazadlový prostor, a tím skutečně hodně „muziky“ za vydané peníze. U testované verze kombi je také možná přestavba na kategorii N1 s odpočtem DPH.

Za nedostatky, pro někoho méně důležité, lze u vozu v ceně 1,4 mil. Kč považovat chybějící paměť nastavení sedadel či absenci elektronického parkovacího asistenta a jiných laskomin, jež jsou dnes ve vozech luxusních evropských značek obvyklé. Přesto musí konkurence nyní považovat Subaru Legacy Kombi 3,0R Spec. B už nejen za exota, ale také za vážného soupeře.

Vojtěch Staň
Foto: autor