

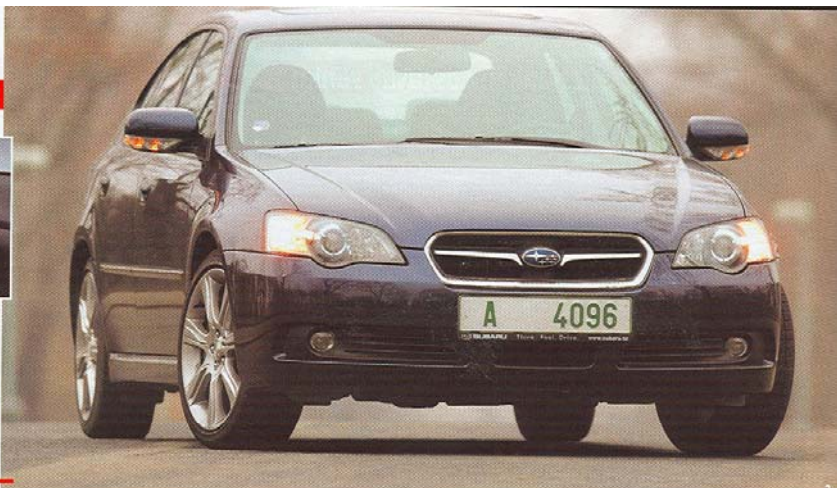
Auta

Foto: 1. 3 - 7 ARCHIV, 2 Karel Šanda



Interiér je mnohem lepší než v minulé generaci, specialitou je „motocyklové“ protočení ručiček hlavních přístrojů po otočení klíčkem.

Osmnáctipalcová kola jsou jediným poznávacím znakem ostré verze 3,0 R spec. B, jinak nejrychlejší legacy vypadá stejně jako komfortně rychlý cestovatel 3,0 R s automatem.



Skryté vlohy

Subaru Legacy 3,0 R spec. B

Nový model spec. B je papírově stejné auto jako starší Legacy 3,0 R, jen s manuální převodovkou. Ve skutečnosti se však chová dost rozdílně.

Jediným viditelným poznávacím znakem verze spec. B jsou efektní osmnáctipalcová litá kola, jinak se od Legacy 3,0 R s automatem neliší. Chybějí dynamicky se tvářící sady spoilerů, u sportovních verzí automobilů jiných značek běžné, na zádi je místo jinde obvyklých sebevědomých zkratk jen skromný nápis Legacy.

Japonská značka Subaru byla vždy spíš nenápadnou volbou znalců, současná generace Legacy však na rozdíl od nudných předchůdců vypadá k světu. Svěží design je elegantní a současně dynamický. Hodně se zlepšil také interiér, který snese srovnání s německou konkurencí. Materiály jsou kvalitní, zpracování perfektní. Subaru dokonce upustilo od tvrdošijné ignorace existence palubních počítačů, které prý řidiče zbytečně rozptylují, a legacy se stalo prvním modelem, který jej má. A ne ledajaký.

Počítač má podobu dotykového displeje (ten slouží i navigačnímu systému), na kterém se údaje zobrazují hned v několika režimech. Displej kupodivu nemá noční režim a po setmění je třeba jej manuálně ztlumit, jinak oslňuje. Dalším nepřijemným překvapením je pouze výškově nastavitelný, zato jinak perfektní volant Momo. Sedáčky jsou někde na půli cesty mezi komfortním a sportovním provedením. Prostorově legacy vyhoví, vzadu mají cestující místa dostatek. V dané kategorii podprůměrný zavazadlový prostor lze zvětšit sklopením dělených zadních sedadel.

Nejen nová převodovka

Verze spec. B se od modelu 3,0 R s automatem liší nejen šestistupňovou mechanickou převodovkou, vycházející z převodovky sportovní imprezy WRX STI (mají společnou asi polovinu dílů), ale také upraveným podvozkem s tužšími tlumiči Bilstein. Radikálně odlišný je také projev a samo ovládání vozu. Šestiválec s protilehlými písty (takzvaný boxer) je v současnosti nejsilnějším atmosférickým třítitrem. Poskytuje

ve zkratce

+ Legacy spec. B dokonale využívá jedinečnou koncepci plochého motoru boxer s nízkým těžištěm, tuhé karoserie a permanentního pohonu všech kol. Oproti Legacy 3,0 R s automatickou převodovkou působí jako úplně jiné auto, spíše než rychlý rodinný sedan připomíná Imprezu WRX STI. Má výborný podvozek, ideální rozložení vah a umí zapojit řidče do děje. Už vzhledem ke zvuku motoru.

- Požitky jsou zaplacené jak vyšší pořizovací cenou, zahrnující pro leckoho zbytečně bohatou výbavu, tak spotřebou. S tou se u rychlých aut počítá, horší je to s nepřesným řazením. Víko kufru není za co chytit, displej informačního systému nemá noční režim. Nemilým překvapením je pouze výškově nastavování volantu a absence jinde obvyklých prvků výbavy, například parkovacího systému.

maximální výkon 180 kW (245 koní) při 6600 otáčkách, omezovač jej zastaví až po překročení sedmi tisíc. Pro boxery typický bručivý zvuk je naléhavější než ve slabších modelech a je dobře slyšet již po nastartování. Ostrá spojka vyžaduje citlivé zacházení, řízení je rychlé a přesné a na progresivní a účinné brzdy se musí pořádně dupnout.

Typické vlastnosti včetně bezrámových oken legacy spec. B zůstaly. Nízké těžiště motoru boxer spolu s permanentním pohonem všech kol, tuhou a vyváženou karoserií, víceprvkovým zavěšením zadní nápravy a samosvorným diferenciálem poskytují skvělé jízdní vlastnosti a schopnost vyrovnat se s větším bočním přetížením než u aut s pohonem jedné nápravy. V mezních si-

Konkurence

Sportovnímu zaměření subaru se nejvíce blíží německý automobil BMW 330xi, který bude v březnu vystřídán nástupcem. Další alternativa je čerstvě modernizovaný vůz Audi A4 3,2 FSI quattro s novým šestiválcem s přímým vstřikováním. BMW je typické svými vlastnostmi v zatáčkách, jeho pohon všech kol na rozdíl od neutrálních konkurentů preferuje zadní nápravu. Přes svůj věk je BMW stále příkladem



špičkových jízdních vlastností a komunikativního řízení, audi je spíše komfortním cestovatelem, z této trojice však nejrychlejší. Subaru je nejdražší, ale také největší a nevybavenější. Pokud by se konkurenti dovybavili na jeho úroveň, situace by se obrátila. Na druhou stranu: nechat si auto specifikovat „na míru“, jak je obvyklé u německých konkurentů, u subaru není možné.

	Subaru Legacy 3,0 R spec.B	BMW 330xi	Audi A4 3,2 FSI quattro
délka (mm)	4665	4471	4586
šířka (mm)	1730	1739	1772
výška (mm)	1435	1415	1427
rozvor (mm)	2670	2725	2648
zavazadelník (l)	433	440	460
max. výkon (kW)	180	170	188
max. točivý moment (Nm)	297	300	330
max. rychlost (km/h)	243	247	250 (omezeno)
0-100 km/h (s)	6,9	6,6	6,4
prům. spotřeba (l/100 km)	11,7	9,9	10,6
základní cena (Kč)	1 378 800	1 278 000	1 302 300

Týden na čtyřech kolech

● Octavia českým autem roku 2005

Porota složená ze sedmadvaceti českých motoristických novinářů se zachovala patrioticky a zvolila autem roku domácí Škodu Octavii



(189 bodů); následoval Citroën C4 (147 bodů), BMW 1 (120), Volkswagen Golf (111) a Renault Modus (83). Evropský „vůz roku 2005“ Toyota Prius (viz č. TÝDEN 3/2005) s ekologickým hybridním pohonem se nedostal ani do finálové pětice.

● Návrat fiatů croma

Nová generace vozu Fiat Croma bude mít s předchůdcem společně jen jméno. Klasický sedan nahradí po jedenáctileté odmlce vysoké kombi, blížící se velkoprostorovým automobilům. Design navrhl Giorgetto Giugiaro, premiéra čeká novinka v březnu na ženevském autosalonu.



● Nový kočár pro Bushe

Americký prezident dostal novou limuzínu, která vychází z chystaného



modelu Cadillac DTS, jenž ještě nebyl představen veřejnosti. Se sériovým DTS má pancéřované monstrum společně jen základní rysy, lepší předpremiéru pro svůj nový sériový model si však značka Cadillac nemohla ani představit.

tuacích se vůz chová neutrálně, stabilizační systém VDC vlastně ani nepotřebuje. Vše funguje bezchybně na suchu i mokru až na manuální převodovku, původně největší výhodu oproti automatu. Její přínos je jasný, zpřevodování je optimální a spec. B díky ní působí jako mnohem rychlejší než 3,0 R (a je). Problém je však přesnost chodu řadicí páky. Spotřeba odpovídá použité tech-

nice, Subaru udává 8,6 l/100 km mimo město, 17,1 litru ve městě a 11,7 litru v kombinaci. Hodnoty jsou pravdivé, reálný provoz bude pravděpodobně dražší. Spec. B vyloučeně láká k rychlé jízdě.

Jen v plné výbavě

Nejrychlejší legacy je dražší než stejně rychlí konkurenti. Má totiž velkorysou výbavu, která

obsahuje kožené sedačky (vpředu s elektrickým ovládním), šest airbagů, automatickou klimatizaci, DVD navigaci, audiosystém s měničem na šest CD, tempomat a střešní okno. Za tyto věci se jinde připlácí. Předražené tedy nové subaru není, problém je spíš nemožnost vlastního výběru výbavy, například levnější verze bez koženého čalounění a navigačního systému se nenabízí.

Jan Stacha ■