

# SUBARU LEVORG 1,6 GT-S

Subaru se v posledních letech zaměřilo na různé druhy crossoverů a SUV a trošku při tom zapomnělo na své běžné modely. Teď se objevil Levorg. Japonci dlouho přemýšleli, jestli ho poslat do Evropy. Nakonec dostal zelenou a to je dobře. Tohle auto je totiž zatraceně schopné!

**Ř**ekněme si na rovinu, že si to Subaru trošku pokazilo pátou generací Legacy, které se hodně nacpalo, narostlo a ztěžkopádnělo. Od atraktivní a jezdivé čtvrté generace to nebyl krok dobrým směrem. Pak jsme přišli o klasickou Imprezu a nakonec i o zmíněné Legacy. Když se objevil nový Levorg, vypadalo to, že zapadá právě mezi Imprezu a Legacy. Designově zajímavé, ale z obrázků těžko uchopitelné auto. Když se mi před samotnou prezentací dostal do rukou nový reklamní slogan „Stvořený pro rally, ochočený pro rodinné povinnosti“, ťukal jsem si na čelo. Stačilo ale pár kilometrů a bylo jasno. Subaru Levorg má hodně společného s rally speciálem WRX STI.

Už když se na něj podíváte, zjistíte, že jde vlastně o praktičtější variantu sportovního sedanu. Dokonce i vyboulené zadní blatníky s kapličkou zůstaly. Ještě aby ne, když je pod kapotou nový přeplňovaný plochý čtyřválec o objemu 1,6 litru. Subaru však použilo více než jen design STI. Stejně je i pojetí přístrojové desky, ale hlavně šasi, jehož přední část se shoduje s STI stejně jako přední kapota.

Subaru tím samo přiznává, že se s Levorgem chtělo vrátit ke čtvrté generaci Legacy, se kterou má shodný rozvor náprav. Oproti té páté se všechno zlepšilo. Tuhost karosérie se zvýšila o 44%, to samé platí o podvozku. Pokud bychom se chtěli nad něčím mračit, tak to bude pouze jediná možnost pohonné jednotky, navíc kombinovaná s bezestupňovou automatickou převodovkou Lineartronic. Ale pojďme se projet.

Když už Subaru něco udělá, stojí to za pozornost. Levorg vypadá neskutečně přitažlivě. Z toho, co je nyní v nabídce, jde o nejhezčí auto. Parádní pohled je ze zadu. Dobrý pocit mám i z interiéru. Zase trošku posun směrem vpřed. Baví mě dobré

materiály, špičkové zpracování a vynikající volant spolu s dobrou řidičskou pozicí. Nejslabším článkem je naopak kombinace motoru s převodovkou. Každý tento prvek sám o sobě je dobrý, ale vůči tomu, co přijde v zatáčkách je škoda, že tady není možnost volby. Lineartronic je sice nejlepší bezestupňová převodovka, která umí simulovat jednotlivé stupně, ale částečně ubírá potenciál motoru při rozjezdu. Stačí sešlápnout trochu více plyn a začne příjemně cukat, jakoby opravdu řadila. Na druhou stranu eliminuje tradiční turboefekt přeplňovaného motoru. Jeho nástup je takový měkký, ale postupně se rozjíždí a s radostí se nechává točit až do vysokých otáček. Bohužel

do interiéru nepropustí žádný zajímavý zvukový projev. Slyšíte jen zvláštní svist převodovky, jako když jede tramvaj. I když to zezáčátku vypadá, že motor příliš nejede, je potřeba sledovat tachometr. Levorg je totiž plíživě rychlý. Pocitově ne, ale reálně ano. Je to trošku zvláštní. Jenže všechny možné neduhy smažou schopnosti podvozku.

Po prvních kilometrech jsem si říkal, že se inženýři při ladění zapomněli a stavěli praktické STI,

které bude brázdit rychlostní zkoušky. Ano, podvozek Levorgu považuji za to nejlepší, co se v letošním roce dostalo na trh. Levorg doslova hladí silnici a jede jako po kolejích. Přitom není tvrdý jako prkno. Dokonce si myslím, že je lépe naladěný než podvozek samotného STI. Možná by se hodilo napsat, že je fortelnější. Můžete přejet sebevětší díru a v řízení ani interiéru neucítíte žádnou ránu. Je to famózní kombinace celku. Levorg zůstává měkký, tím získává maximální možný grip a neustále nechává kola na asfaltu. K tomu se přidává pohon všech kol s torque vectoringem, který pomáhá auto stáčet do zatáčky. Levorg je díky tomu za každého okamžiku neutrální.

**„ANO, PODVOZEK LEVORGU POVAŽUJI ZA TO NEJLEPŠÍ, CO SE V LETOŠNÍM ROCE DOSTALO NA TRH. LEVORG DOSLOVA HLADÍ SILNICI A JEDE JAKO PO KOLEJÍCH.“**



Jen škoda, že se do Evropy nedostane verze s motorem z STI a výkonem 300 koní. Podvozek na něj rozhodně má.



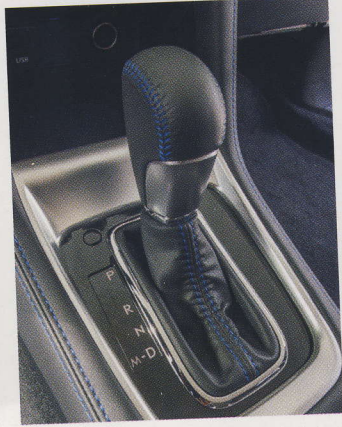
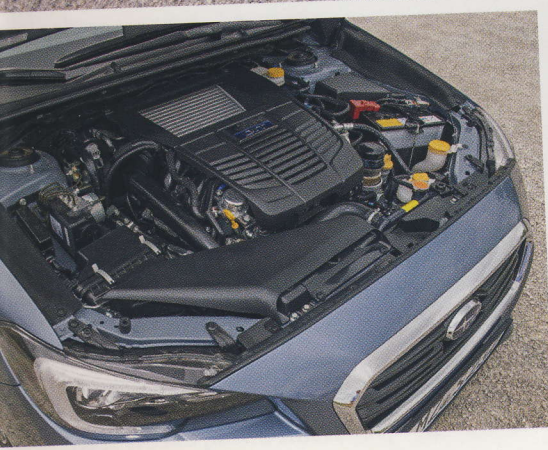


## SKORO STI >>

Recept geniálního jízdního chování Levorgu je i v základní stavbě karosérie, která vychází ze sportovního WRX STI. Vlastně až jeho zadní část je odlišná. I v průběhu jízdy je cítit, jak hodně tuhý Levorg je. S WRX STI se ještě shoduje přední kapota a vlastně skoro celý design. Dokonce i zadní blatníky si zachovaly boule a krásně vystupují ven.

Společné díly s WRX / WRX STI





Motor má dostatek síly na rozdávání, ale trošičku ho na začátku brzdí automatická převodovka. Design zadní části je velmi povedený.

S  
pře  
125 k  
250  
b  
+

# „DOTEĎ NECHÁPU, JAK DOBRÉ AUTO V SUBARU POSTAVILI A PROČ TAK DLOUHO OTÁLELI, NEŽ HO K NÁM DO EVROPY PUSTILI.“

Klidně si můžete přehnat nájezdovou rychlost do zatáčky. Když už si budete myslet, že je všem dnům konec a pojedete po předku ven, stačí ještě směřovat volant do vnitřku zatáčky a Levorg opět zatočí. Díky poddajnému podvozku můžete na nerovném povrchu jít ostře na brzdy. Ani tady vás nenechá na holičkách. Brzdy mají ostrý nástup, ale i účinek. Nejlepší na tom všem je ale zpětná vazba. Do celého těla se vám dostávají informace o tom, co právě dělají kola. Jestli mají dostatek přilnavosti, jestli už mají chuť klouzat a dokonce v zadku přesně cítíte, kdy začíná pracovat vektorování točivého momentu. Parádní je i zpětná vazba řízení. Tohle je lahůdka, která se ještě s ostřejší jízdou zesiluje. Na prezentaci nebyl nikdo, kdo by z auta nevystupoval s rohlíkem od ucha k uchu. Subaru připravilo trojici různých silniček, od rychlých zatáčkovitých, přes hrubě nerovný úsek až po ryzí úzkou okresku. Všude Levorg poslouchal, všude zvládal celý rozsah jízdy. Byl komfortní, kultivovaný, extrémně ovladatelný, hravý i zábavný. Doteď nechápu, jak dobré auto v Subaru postavili a proč tak dlouho otáleli, než ho k nám do Evropy pustili.

Ještě se ale na chvíli musím vrátit k motoru. Na první pohled by se mohlo zdát, že je oproti konkurenčním jednašestkám slabší. Zdání klame. Musíte se podívat na točivý moment, který se konkurentům s přehledem vyrovná. Otázkou zůstává spotřeba, kterou jsem v průběhu prezentace neměl možnost vyzkoušet. Tak moc mě do jízdy vtáhly jízdni vlastnosti! Ale je reálné, že při normální jízdě se bude možné s Levorgem pohybovat mezi osmi a devíti litry. Subaru Levorg je ale i praktickým kombi vozem a tak nás zajímalo, jak splní tuto polohu. Ve srovnání

s podstatně větší pátou generací Legacy je v pohodě. Místa pro kolena vzadu je dostatek, zavazadlový prostor nabízí slušných 522 litrů a nízkou nakládací hranu. Jak už je u Japonců zvykem, cena je sice o něco vyšší, ale v ní je schovaná bohatá základní výbava. Mě překvapila hned šestice USB konektorů rozmístěných v interiéru od přední až po zadní část. Dva z toho jsou komunikační, čtyři poté nabíjecí.

Popravdě musím říct, že mám upřímnou radost z toho, jaký Levorg je a doufám, že bude jedním z hlavních přesvědčovacích argumentů, aby více lidí přišlo k této japonské značce. A pokud vám tenhle článek přijde jako marketingová óda, tak teď to celé vrátím zátky na zem. Velké mínus a rozčilení ve mně vyvolal komunikační systém s navigací s extrémně, ale opravdu extrémně pomalými reakcemi.

**Jakub Rejlek**

## SPECIFIKACE

### Subaru Levorg

#### Motor

přepínaný plochý čtyřválec

#### Objem

1600 cm<sup>3</sup>

#### Maximální výkon

125 kW (170)/4800 - 5600 ot./min<sup>-1</sup>

#### Točivý moment

250 Nm/1800 - 4800 ot./min<sup>-1</sup>

#### Převodovka

bezestupňová Lineartronic

#### Maximální rychlost

210 km/h

#### Zrychlení 0–100 km/h

8,9 s

#### Kombinovaná spotřeba

7,1 l/100km

#### Pohotovostní hmotnost

1 551 kg

#### Cena modelu

759 000 Kč

podvozek, podvozek, podvozek

reakce komunikačního systému

## PŘIPLATIT ZA DOPLŇKY



Subaru nám na prezentaci ještě předvedlo, jak si Levorga můžete příkrášlit. Už jsou na něj připraveny oficiální doplňky z programu STI, které se z většiny shodují s těmi pro STI. Jde o přední splitter, boční prahy, lízátko pod zadní nárazník a paprsková litá kola. Vše až na splitter je vyvedené v efektní černé barvě. Když to zkombinujete s obyčejnou červenou, vypadá Levorg neskutečně atraktivně.



Interiér je pojatý do sportovní, má vynikající kvalitu a vychází z modelu WRX STI. Subaru konečně obouvá Dunlop místo Yokohamy.