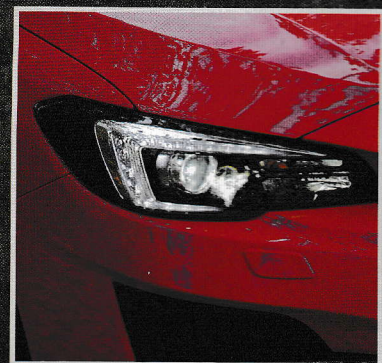
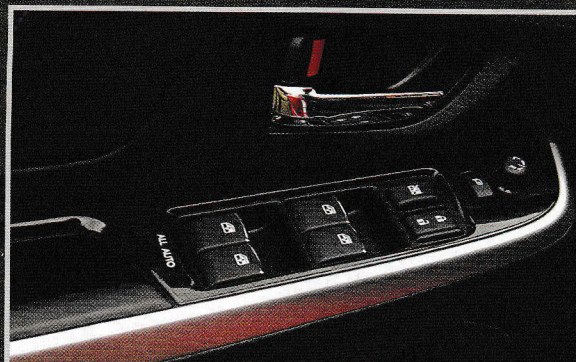


TEST

SUBARU LEVORG GT-S KOMBI, KTERÉ TU CHYBĚLO



[SUBARU]
[ALL-AROUND]
[SAFETY]





Text a foto
Martin Felix

Přestože se Subaru Levorg po pouhých dvou letech na našem trhu dočkalo již první modernizace, stále je toto kombi velikostně na pomezí WRX STI a Outbacku velmi neokoukané. Kouká se na něj ovšem velmi dobře, a jak bývá u subaru zvykem, ještě lépe se s ním jezdí. Navíc je praktické, takže člověk žasne, že se ho za loňský rok u nás prodalo jen nějakých 150 kusů. Pravda, cenově se nepodbízí, ale to také nemá v nejmenším zapotřebí. Určitě stojí zato se s ním blíže seznámit.

S jeho zařazením do třídy to není nijak jednoznačné, oficiální statistiky i novináři o něm mluví jako o voze nižší střední třídy, na rozdíl třeba od Octavie nebo BMW 3 řazených do třídy střední, které však o nějaký milimetrík dokonce překonává. Není totiž zcela jasné, zda je nástupcem Imprezy nebo Legacy. Abychom pochopili tuto bezradnost, je dobré si uvědomit, že Subaru prodává zhruba 750 000 vozidel ročně v Americe, ve zbytku světa pak jen 250 000 kusů a v samotné Evropě pouze 40 tisíc. U nás je to necelá tisícovka. Na vkus Američanů tedy musí japonský výrobce klást velký důraz, a kvůli tomu také Subaru Legacy se svým oplastovaným bratrem Outback narostly v poslední páté generaci do poněkud bigmackovských rozměrů. V Japonsku a Evropě ovšem byla poptávka i po něčem uměřenějším, a tak vznikl Levorg využívající techniku sportovního modelu WRX STI, ale navazující na Legacy kombi čtvrté generace. V absolutních hodnotách to znamená, že Levorg má délku 4 690 mm, šířku 1 780 mm a výšku 1 485 mm, rozvor je 2 650 mm a objem zavazadlového prostoru 522 litrů s dalšími 40 litry přihrádek pod podlahou. Prostě středně velké kombi přesně dle japonského a nakonec i evropského gusta.



Evropskému vkusu se pomaloučku přibližuje i design, který byl vždy u této značky poněkud kontroverzní, ba někdy i ošklivý. Levorg je, pomineme-li sportáček BRZ vyvinutý společně s Toyotou, nejhezčím Subaru posledních let. A také nepraktičtější, byť sportovní geny rozhodně ničím nemaskuje. Agresivní před střídá velkým nasávacím otvorem v kapotě, prodloužená zad s klesající boční siluetou skrývající objemný kufr je zas

ozdobena dvěma mohutnými koncovkami výfuku. Parádu udělají i efektní osmnáctipalcová kola. To prostě láká ke svezení. A ruce začnou ještě více svrbět po nahlédnutí do interiéru.

Pěkně tvarovaná sportovní sedadla, která skutečně podrží, jsou tužší, ale pohodlná. Malý volant s docela tučným lehce zploštělým věncem výborně padne do ruky. Všechny materiály působí kvalitně, plasty jsou poddajné a nevržou stejně jako celý zbytek interiéru. Verze Sport má kožené čalounění s efektním modrým prošíváním a je vybavena sedmipalcovým displejem, nově vyvinutým multimediálním systémem Subaru Starlink a v podstatě vším možným, na co si vzpomenete. Provozní údaje můžete sledovat na displeji ve středové kapličce a také mezi otáčkoměrem a rychloměrem. Důležité je, že ovládání palubních systémů ať již z volantu a jeho periferií či přes dotykový displej a řadu klasických tlačítek neodvádí pozornost řidiče tak jako nekonečné listování v mnoha menu a podmenu. Výjimkou je snad jen filigránské kolečko k nastavení hlasitosti, s kterým by si tučné prsty Homera Simpsona asi těžko poradily. Za zmínku stojí chytré zpětné zrcátko, které se v případě po stop naloženého zavazadelníku umí proměnit v displej přenášející obraz zadní kamery. Těch má mimochodem Levorg přesně šest. Dvě z nich jsou součástí systému EyeSight, který sleduje vozovku před autem a přesně určuje tvar, rychlost a vzdálenost jednotlivých objektů. Zjistí-li nebezpečí, varuje řidiče, případně začne i brzdit. Jeho součástí je i funkce adaptivního tempomatu. Ten pracuje až do zastavení



vozidla, ale při popojíždění v kolonách jízda s ním přece jen není tak plynulá, jako s živým řidičem jedoucím normálně na oči s nohou na plynu či brzdě.

Nalákání mnoho slibujícím kabátem, začínáme zkoumat, co Levorg skrývá pod ním. Viděli jsme totiž spoustu aut s obřími difusory, několika výfuky a řádně ospojlovaných, která měla pod kapotou slaboučký motor doprovázený kočárovými jízdními vlastnostmi. U Subaru tohle našťástí neplatí a výrobce navíc u tohoto modelu českým zákazníkům docela ulehčuje rozhodování, jakou kombinaci pohonu zvolit. V nabídce je totiž pouze jedna, a to benzinový přeplňovaný čtyřválec 1,6 l s bezstupňovou automatickou převodovkou Lineartronic, která má nově sedm přednastavených převodových stupňů. Tradiční boxer disponuje největším výkonem 125 kW/170 k a točivým momentem 250 Nm, jenž je dostupný již od 1800 1/min. To stačí ke zrychlení na stokilometrovou metu lehce pod devět sekund a k dosažení maximální rychlosti 210 km/h. Nic pomalého ani nic omračujícího. Ovšem způsob, jakým to Levorg dělá, je velmi podmaňující. Zahřátý boxer je na volnoběh tak ukázněný, že nebyť otáčkoměr, nepoznáte, zda ho start stop systém vyřadil z provozu, nebo ne. Motor nemá žádný výrazný turboefekt, táhne plynule, ovšem mezi 3 500 a 6 000 otáčkami ze sebe vydává to nejlepší. Inženýři Subaru už naučili převodovku CVT chovat se jako normální automat a s pomocí pádel pod volantem a sedmi předvolených virtuálních stupňů se dá jezdit už málem sportovně. Pro běžnou jízdu je to velmi po-

hodlné a je to určitě nejlepší bezstupňová převodovka, se kterou jsem kdy jezdil, přesto by manuál udělal mnoha řidičům ještě větší radost. Protože auto bylo původně vyvinuto jen pro Japonsko, tak se ho nedočkáme, zato se při každé jízdě dočkáte až nepochopitelně úspěšné symbiózy sportovních jízdních vlastností a pohodlí. Tuhá karoserie a bezkonkurenční zkušenosti se stálým pohonem čtyř kol a rallye sportem skutečně něco znamenají. Ani na ranními mlhami oslzlých silničkách se Levorg prakticky nedá přivést do smyku, naopak řidiče vybízí zkoušet každou zatáčku projet ještě rychleji. A tohle platí ne na žádném okruhu, ale i na nekvalitních okreskách, kde se nedočkáte žádného odsakování ani bouchání od podvozku. Kdyby posádka v autě nelétala jak nudle v bandasce, určitě by pochválila komfort cestování.

Ale vážně. Z praktického hlediska je Levorg vynikající rodinné auto, které dává navíc možnost řidiči nádherně se povozit. Nabízí se ve třech vřavách v cenovém

rozpětí od 725 do 920 tisíc korun. Poskytuje hodně praktického prostoru včetně zajímavě děleného opěradla v poměru 4:2:4, umožňujícího snadný převoz lyží, slušnou dynamiku i uměřenou spotřebu, která se i při občasných závodnických úletech pohybovala okolo 9 litrů, při klidné jízdě pak klesala k 7 l/100 km. Zábavnější cestu na chatu asi těžko zažijete.

