

Subaru Legacy 2.0D Touring Wagon

Viac ako nový hranatejší dizajn a dve re s klasickými oknami v rámoch (po Impreze a Foresteri už nikto iné ani nečakal) zaskočí tradičných zákazníkov značky veľkosťou karosérie. Zo športového kombi sa totiž stal dlhý a priestranný cestný koráb. Konečne, pretože podobne ako Forester aj Legacy nepotreboval nič tak akútne ako väčšiu karosériu a dospelé, európskym postavám veľkosťou prispôsobené sedadlá. V každom porovnávacom teste doposiaľ pohorel iba na týchto dvoch veciach. Karoséria narástla vo všetkých smeroch - do dĺžky o 45 mm, do šírky o 50 mm a do výšky až o 65 mm. Rázvor náprav sa zväčšil o 41 mm. Vďaka väčšej vnútornej šírke, dĺžke aj výške sa majiteľ predošlého Legacy budú v interiéri cítiť stratení ako v autobuse. V oblasti hláv, nôh aj ramien je neobvykle veľa miesta na predných aj zadných sedadlách. Na objektívne porovnanie s kabínou Mondea a Superbu by to chcelo presadnúť z auta do auta, ale prvý kontakt zanechal veľkorysý dojem, zážitkom z priestoru porovnateľný s oboma konkurentmi. Vzhľadom na povestnú tuhosť karosérie (tá bola jedným z dôvodov, prečo Legacy súčasne s väčšími rozmermi prišiel o bezrámové okná dverí) potešia nízke prahy a s nimi spojené ľahšie nastupovanie než do nemeckých áut. Rodiny s deťmi zase uvítajú relatívne rovný tvar zadných sedákov s minimálnym vyvýšením v strede, na ktoré



Kombinácia šedej s bielou a k tomu chrómové lemy prístrojov - elegantné a príjemné pre oči.



sa im budú ľahko upevňovať detské sedačky. Odrasteným deťom a dospelým pasažierom sediacim v strede môže prekážať pomerne hrubý stredový tunel. Cestovanie na dvoch krajných sedadlách si ale budú pochvalovať, aj vďaka polohovateľným operadlám a mäkkým lakťovým opierkam vo dverách. Kvalita spracovania interiéru patrí k tradične silným stránkam Subaru. V tejto značke máte minimálne dve istoty - auto vás nikdy nenechá v šticu a zaručene zabudnete čo je to vízganie plastov, či už pri jazde po poľnej ceste, alebo v arktických mrazoch. Na použitých materiáloch vidieť a cítiť, že výrobca pripisuje tomuto modelu rovnakú dôležitosť ako vlajkovej lodi Tribeca. Ergonómia pracoviska vodiča je v poriadku. Vyzerať funkčne, volant má jednoduchý, ale veľkosťou a hrúbkou venca ideálny tvar. Úžitok má prednosť pred efektom aj v iných oblastiach. Napríklad v rozmiestnení a veľkosti odkladacích priestorov i zafarbení prístrojového panelu. Na rozdiel od Imprezy a Forestera výrobca upustil od pestrých prístrojov svietiacich ako Jukebox. Klasickú



Klasickú ručnú brzdú nahradila štandardne montovaná elektrická.



Objem 486 l patrí k lepším v segmente. Pod podlahou sú ešte dva odkladacie boxy.

iná. Kvôli zadnému diferenciálu je očividne plytkejší a navyše o časť objemu ho oberajú aj vnútorné blatníky zadných kolies zasahujúce hlbšie dovnútra. Násokku Mondea 68 l tak nie je dôvod neveriť - aspoň kým oba kufre nenaplníte tou istou batožinou v rámci porovnávacieho testu. Na sklápaní zadných sedadiel je atraktívna jednoduchosť mechanizmu. Potiahnutím tiahla cez otvore-



Keď som prvýkrát videl nové Legacy na snímkach, mal som chuť dizajnérom dolámať ruky. Živý kontakt s autom môj názor radikálne zmenil. V reáli vyzerá totiž podstatne lepšie - ostro a dynamicky ako od Subaru očakávam. Zároveň je však elegantný a reprezentatívny, aby oslovil ešte širšie publikum než doposiaľ. Kvôli tomu tiež narástol a prichádza s komfortom a priestorom, ktorý mu dáva veľké šance uspieť aj v konkurencii s najlepšimi v segmente ako Ford Mondeo kombi či Škoda Superb Combi.

Zlepšil priestor a komfort

ručnú brzdú nahradila už v štandardnej výbave elektrická. Aktivuje sa tlačidlom vľavo vedľa volantu, kde sa nachádza aj ovládač asistenta pre rozjazd do kopca. Batožinový priestor sa zdá byť na pohľad rovnako veľký ako v Mondeu, ale skutočnosť je

ný kufor, alebo zvnútra operadlo samočinne spadne do jednej roviny s podlahou batožinového priestoru. Na technickom základe sa nič nezmenilo. Krútiaci moment motora sa permanentne delí medzi obe nápravy v pomere 50:50 s viskóznym stredovým diferenciálom, v prípade potreby schopným poslať výkon tam, kde je najviac žiadaný. Vďaka tomu si zachováva skvelú trakciu na akomkoľvek povrchu, čo najviac využijete na snehu. Pri jazde po diaľnici sa nemusíte šuchtať v pravom pruhu zo strachu, aby vás viac snehu vľavo nerozhádzalo, ale bez obáv môžete rozražať stopu na čele rýchlejších áut. Veľká

karoséria ubrala Legacy z obratnosti, no napriek tomu ostáva v porovnaní s konkurenciou nadpriemerne ovládateľná a príkladne stabilná. Najsilnejší zážitok sprostredkuje pokrok v kvalite jazdy. Legacy sa nesie po ceste ľahodne a mätko, akoby podvozok testovanej verzie Sport nemal so svojím názvom nič spoločné. Čarovné na tomto pružení s tlmičmi Bilstein pritom

je, že hoci každú nerovnosť odpružia až neuveriteľne mätko a kultivovane, vozidlo sa v pozdĺžnom smere nikdy prehnane nerozhodá. Karoséria sa v zákrutách ľúbi nakloniť a zadok pri ubratí plynu ustrelí do driftnu, ale vďaka pohonu 4x4 a rýchlemu akceleračnému vodiču auto ľahko zrovná. Nepoznám iné auto v tomto v segmente, ktoré by vedelo tak bravúrne a v prospech vodiča spojiť komfort s dynamikou. Navyše pri palivovej spotrebe 6,0 l/100 km bežným pokojným tempom, resp. 7,2 l/100 km pri športovom štýle jazdy. Pozor! Píšem o veľkom rodinnom kombi s permanentným pohonom 4x4! Viacerí priatelia sa ma počas testu pýtali, či

výkon 150 k na tak veľké auto stačí. Určite áno, dokonca s prehľadom. Naftový dvojitý typ boxer je stále jedným z najčiperejších, najkultivovanejších a najúspornejších motorov svojho druhu v tejto objemovej triede.

Michal Karpat

Snímky: Rastislav Chvála



Kokpit zaujme prémiovším štýlom aj materiálmi v porovnaní s predchodcom. Volant má jednoduchý, ale veľmi krásny tvar.

Kúpiť či nekúpiť?

Počas viac ako 2000 km, ktoré som najazdil v priebehu týždňa si ma nové Legacy úplne získalo. Až sa odvážim tvrdiť, že momentálne nie je na trhu veľké rodinné kombi v tejto cenovej kategórii, ktoré by bolo také ľahodné na dlhé trasy a zábavné súčasne. Mojmimi favoritmi boli doposiaľ Ford Mondeo kombi a Škoda Superb Combi. Od dnešného dňa sa pred nich posúva Subaru Legacy, ktoré by som si kúpil hneď zajtra. Ale ešte chvíľu počkám na porovnávací test tejto trojky, lebo iné je presadnúť z auta do auta ako hodnotiť s odstupom času.

Motor	2.0D
Zdvihový objem [cm ³]	1998
Výkon [kW/k]	110/150
pri otáčkach [l/min]	3600
Krútiaci moment [Nm]	350
pri otáčkach [l/min]	1800-2400
Maximálna rýchlosť [km/h]	203
Zrýchlenie z 0 na 100 km/h [s]	9,6
Nameraná spotreba [l/100 km]	6,0 - 7,2
Emisie CO ₂ [g/km]	168
Objem batožinového priestoru [l]	486/1726
Cena modelu od [€]	33.490