

Subaru Legacy - načo sú nám SUV?

26.1.2010 - [Automobily](#) / [Redakčné testy](#) - [11 príspevkov](#) - čítalo 1342 ľudí



Značka Subaru to veru nemala vždy ľahké. Obvzľášť, pokiaľ ide o dizajn niektorých modelov, mohli by sme ich prirovnať k tápaniu v tme. Niečo nám ale hovorí, že tento rok by mohol ísť o jeden z najlepších. Kým takto pred rokom sme na autosalóne v New Yorku privítali nové Legacy tak trochu opatrne, prvé rande naživo v domácom prostredí dopadlo nad naše očakávania.

V bielej perleťovej farbe vyzerá Legacy výborne, najmä v prevedení kombi, resp. Touring Wagon, aby sme boli presní. Tak, či onak, vzhľad hodnotíme vysoko pozitívne a oproti svojmu predchodcovi ide o rozdiel svetelných rokov. Nám sa navyše dostalo auto do rúk v období najštedrejších snehových podmienok, čo teda okrem splývania s okolím naznačovalo kopec zábavy. Ako istotne dobre viete, pohon všetkých kolies značky Subaru patrí svojim spôsobom medzi akési konštanty, ktoré sa našťastie nemenia. Najprv ale rýchly pohľad do interiéru, kde ani nemáme dôvod sa príliš zdržovať. Prostredie je veľmi podobné novej Impreze, Foresteru, iba dostalo lepšie materiály. Mnohí z vás si aj tak asi povzdychnú, pravdou ale je, že pri tomto aute bude mäkkosť plastov tým posledným, čo budete skúmať. V žiadnom prípade ale nevidno žiadne viditeľné prehmaty, teda až na ručnú brzdú, ktorá je umiestnená na ľavo od volantu a je – elektronická. No a ovládanie palubného počítača, v Subaru asi dlho rozmýšľali, kam ho ukryjú, ale nakoniec sa im to podarilo a nájsť ho pre neznačných značky bude celkom dlhá radovánka. Inak je všetko v poriadku. Jednotlivé diely do seba zapadajú a pôsobia robustne i odolne zároveň. Sedalá sa nastavujú elektricky, bez pripomienok, ani po priestorovej stránke. Hlavne vzadu, tam je miesta prekvapujúco veľa, najmä v oblasti chodidel, ktoré si tak môžete poriadne natiahnuť. Och áno, kufr – ten je tam, kde vždy. 459 litrov bude stačiť – radšej by sme ale chceli plnohodnotnú rezervu namiesto ďalšieho mini-odkladacieho miesta, ktoré nájdeme pod zadnou dvojitou podlahou. Páči sa nám aj to, že sklápanie sedadiel ovládané z kufrá preberá čoraz viac automobiliek a ani Subaru nie je výnimkou. Praktické.

Klasický kľúč s trojicou mikrosplínačov na ovládanie centrálneho zamykania rýchlo na svoje miesto a môžeme naštartovať motor, o ktorom sa od jeho uvedenia vyjadrujeme iba v superlatívoch. Neočakávajte prosím žiadnu zmenu, ide naozaj o výborný agregát, ktorý vyniká jednak silou a tiež kultúrou chodu, voči ktorej nemáme žiadne námietky. Zahrieva sa pomerne rýchlo a dojazd s plnou nádržou signalizujúci vyše tisíc kilometrov bude pre Subarákov istotne príjemnou zmenou. Ako plynú kilometre zisťujeme, že tento motor si s Legacy rozumie však tak dobre, až začíname pochybovať nad zmyslom ostatných motorizácií. To si zrejme myslia aj v Subaru a preto nie su iné ani v ponuke

Ako sa motor pomaly zahrieva, jeho zvuk sa pomaly, ale takmer úplne stráca a počuť ho iba pri vyšších otáčkach (nad 3500), kam ale svojím výkonnostným prejavom vyslovene láka. S týmto autom vôbec nie je problém jazdiť naozaj rýchlo. Štandardnou položkou našej výbavy je totiž športový podvozok. A nie veru obyčajný. Značka Bilstein napísaná nenápadným malým fontom hovorí za všetko a skutočne, na tento podvozok sa môžete spoľahnúť. Na rozdiel od nemeckej konkurencie vie byť tuhý a presný aj bez toho, aby sa vám roztriasli kolená, či ste stratili istotu o príhnavosti vášho auta v akejkoľvek rozbitej zákrute. Na suchu, či na mokre jednoducho zatáča tak, ako sa na veľký kombík ani nepatrí. Rozbité cesty, jamy, či hrbolaté cesty zvláda s pozoruhodným pokojom aj na testovaných 18palcových kolesách, ktorých pneumatiky veru pojem profil, nedajbože vysoký nepoznajú. No a keď už sme spomínali sneh a v hojnej miere aj ľad, zistenie, že Legacy sa zo svojho boxu pohne bez najmenšieho zaváhania aj keď od predchádzajúceho dna pribudlo 30 čísiel je vskutku na nezaplatenie. Nebudeme ani radšej hovoriť o tom, čo sa stane, ak náhodou natrafíte na opustenú a čerstvo zasneženú rovnú plochu. V tom prípade stačí iba jemne pridávať plyn a v okamžiku pochopíte, čo prináša neustály pohon všetkých kolies. Desiatky metrov dlhé drifty, ľadné zmeny smeru, to všetko aj v tých nie práve najkúsenejších rukách môže vyzeráť ako ten najkrajší balet, za čo u nás Legacy získava 10 bodov z 10. Na prehnany plyn si ale dávajte pozor aj v prudších zákrutách – kde vás aj zapnuté ESP nechá s kľudným svedomím až pozoruhodne vybočiť zo stopy, kým naplno zaberie. Bravo. Nepotrebujete ale nič z toho, aby ste už pri bežnej jazde odhalili jeho kvality, pohon všetkých kolies nijako výraznejšie neobmedzuje jeho jazdné vlastnosti a po niekoľkých rýchlych prejazdoch zákrut na mokrej, či klzkej vozovke až pochopíte, ako vám vlastne pomáha. Istotne, ak to s nájazdovou rýchlosťou naozaj preženiete, predok má tendenciu cestovať po priamke von, stačí ale jemne povoliť natočenie volantu, nepúšťať plynový pedál a zákrutou prejdete bez straty hrdosti. Práve naopak.

Rozplývať nad novou generáciou by sme sa mohli naozaj dlho. Faktom je, že nám neuveriteľne učarovala a nebyť zopár ale, auto by ihneď putovalo na piedestál auta roka. Niektoré veci sme už spomenuli, na európanov stráca svojim interiérom, ergonómiou istých ovládacích prvkov a aj keď ich predčí bohatou výbavou, jeho cena sa šplhá pomerne vysoko. Vo výbave Sport stojí nemalých 36 940 EUR, čo je na našom trhu hranica, za ktorú si môžete dnes zakúpiť aj pomerne schopné vozidlo SUV, ktoré sú svojim dominantnejším vzhľadom našincom z nepochopiteľných dôvodov stále bližšie. Povedzme si ale úprimne, poznáte akékoľvek SUV (a dobre vieme, koľko ich navštívi ľahší terén, či vôbec poľnú cestu), ktoré aj napriek svojej veľkosti dokáže bez problémov jazdiť pod 6 litrov, pri dynamickej jazde za 7, poskytuje stály pohon všetkých štyroch kolies vďaka ktorému ho v teréne obmedzuje jedine svetlá výška a na ceste sa správa tak, ako u iných značiek špičkové sedany? Ja osobne nie.

Vítame:

-	Výborné	jazdné	vlastnosti	na	akomkoľvek	povrchu
-	Šikovný		pohon		všetkých	kolies
-			Naftový			agregát
-						Priestor

Chýba

-			Európskejší			nám:
-		Väčšie		cenové		interiér
						rozpätie

-

Silnejší

naftový

agregát

Technické údaje: Subaru Legacy 2.0D Touring Wagon Sport

Motor	4 valec, 16 ventil
Objem	1998
Max. Výkon v otáčkach	110kW [150] / 3600
Max. krútiaci moment	350Nm / 1800
Typ prevodovky	Manuálna
Počet prevodových stupňov	6
Kolesá / pneumatiky	225/45/R18
Maximálna rýchlosť, km/h	203
Akcelerácia z 0-100 km/h, s	9.6
Palivo	Nafta
Spotreba paliva: mesto / mimo mesto / kombinovaná (l/100 km)	7.9 / 5.5 / 6.4
Kombinované CO2 emisie(g/km)	168
Hmotnosť pohotovostná	1583
Nádrž	65
Batožinový priestor (l)	459 / 1726
Základná cena (bez metalízy)	36 940EUR





Hodnotenie

Vysoké 1 2 3 4 5 Nízke

Celkové hodnotenie: 1,12 Počet hlasov: 25

Zdroj: [TS_Autoserver](#)