



Subaru Legacy 2.0D

20 rokov bol Subaru Legacy synonymom pre štíhly sedan alebo kombi strednej triedy s výbornými jazdnými vlastnosťami a mierne stiesneným interiérom. Vlni urobila japonská automobilka hrubú čiaru za minulosťou a predstavila úplne nový Legacy. Športový náboj mu síce nechýba, ale do popredia vystúpili priestor a komfort. Zväčšovanie rozmerov bolo viac ako významné, iba rázvor narástol až o 80 mm. Auto pôsobí už na prvý pohľad o poriadny kus mohutnejšie. Na svedomie to majú hlavne výrazné blatníky, v ktorých sa však 18-palcové kolesá trochu strácajú a vyzerajú ako

Charakter mu nechýba

"šestnástky". Pozvoľne klesajúca línia zadného stĺpika a krátke veko batožinového priestoru navodzujú dojem, že Legacy je liftback. Opak je ale pravdou. Ide o tradičný sedan s nevelkým nakladacím otvorom kufrá objemu 486 l. V interiéri cítiť každý centimeter navyše. Zadné sedadlá sú použiteľné aj pre urastenejších dospelých, čo v minulosti celkom neplatilo. Nebyť mohutného

stredového tunela v podlahe, pohodlne by sa vzadu odviezli aj traja cestujúci. Priestorová ponuka v pozdĺžnom smere nemá ďaleko od Škody Superb. Vnútorou šírku ju pre-



Priestoro vú ponuku vzadu nemožno označiť inak ako veľkorysú.

konáva. Dôraz na komfort cítiť aj vpredu. Široké sedadlá majú dostatok bočného vedenia, aby podržali telo v zákrute a zároveň sa na ne pohodlne nastupuje. Trojramenný volant s "obyčajným" vencem bez špecifického tvarovania skvele padne do rúk. Keď už chválim, spomeniem aj kvalitný zvuk audiosystému. Niekde však Subaru ostáva tvrdohlavé. Absencia mäkkých materiálov na palubnej doske je otázkou vkusu. Niektorí japonskí

výrobcovia sa ich už naučili používať. Spracovanie testovaného vozidla nemalo chybu a zo skúseností s autami Subaru si trúfam tvrdiť, že to nebola náhoda. V prípade manažérskeho edanu zamrzí absencia diaľničného trojblíku smerovky (tzv. tripling). Kvôli listovaniu v menu palubného počítača treba neprakticky natiahnuť ruku za volant k prístrojovému panelu.

Tuhý chod spojkového pedála i potreba väčšej sily pri radení dávajú tušiť, že pod novou škrupinou sa ukrýva staré dobré Subaru. Nič iné, ako motor typu boxer a permanentný pohon 4x4 si azda nik v útrobach áut z japonského mesta Ota ani nevie predstaviť. Dvojlitrový turbodiesel sme s kolegami chválili už najmenej sto-



Interiér má špecifickú atmosféru. Prekáža ovládanie palubného počítača.

krát a musím tak urobiť aj teraz. Tak rýchla odozva na zmenu polohy akceleračtorá sa totiž často pri vznetových agregátoch necíti. Motor s výkonom 110 kW (150 k) si s 1.527 kg vážiacim sedanom poradí bez problémov. Hoci po celý čas musí roztáčať štyri kolesá, v priemere vystačí so 6,6 l / 100 km. Posádku pritom neobťažuje vibráciami a uchu ulahodí špecifickým zvukom prameniacim z koncepcie protiláhlych valcov. Škoda len, že ho kombinujú iba so 6-stupňovou manuálnou prevodovkou. Automatická by mu náramne pristála, ale v ponuke chýba.

Pohon oboch náprav využíva medzinápravový diferenciál s viskóznou spojku. Pri ideálnych adhézných



Využitelnosť kufrá limituje nízky nakladací otvor.

podmienkach sa krútiaci moment rozdeľuje medzi nápravy rovnomerne, v pomere 50:50. Z toho vyplýva výborná prílnavosť na rôznych povrchoch. Najväčším prekvapením je ale naladenie podvozka. Ten ľahko hltá nerovnosti. Morská choroba však nehrozí. Legacy sa v zákrutách nákláňa, ale karoséria nemá tendenciu rozhoďať sa ani po prejazde viacerých nerovností tesne za sebou.

Filip Garaj, snímky: autor

Kúpiť či nekúpiť?

Subaru na komfortný spôsob sa mi páči. Nechýba mu šmrnc, typický pre športové modely tejto značky, zároveň je pohodlným spoločníkom na dlhé cesty. Kupujem.

Motor	2.0D
Zdvihový objem [cm ³]	1998
Výkon [kW/k]	110/150
pri otáčkach [1/min]	3600
Krútiaci moment [Nm]	350
pri otáčkach [1/min]	1800-2400
Maximálna rýchlosť [km/h]	206
Zrýchlenie z 0 na 100 km/h [s]	9,3
Nameraná spotreba [l/100 km]	6,6
Emisie CO ₂ [g/km]	165
Objem batožinového priestoru [l]	486
Cena modelu od [€]	34.990