

# Hviezdny sedan

OD NÁŠHO PRVÉHO TESTU AKTUÁLNEJ GENERÁCIE OUTBACKU UPLYNUL VIAC NEŽ ROK. VĎAKA PRÍCHODU NAFTOVÉHO BOXERA PRIBÚDA ÁUT SO ŠESTICOU HVIEZD V ZNAKU I NA NAŠICH CESTÁCH. OSOBNÁ VERZIA A DOKONCA V TROJROZMERNOM VYHOTOVENÍ SEDAN JE VŠAK STÁLE TAKMER NEZNÁMYM POJMOM. TESTOVALI SME LEGACY 2.0 D SPORT.



➤ **Osobných** áut s pohonom všetkých štyroch kolies stále pribúda a do tejto nedocenennej kategórie sa stále púšťajú ďalšie a ďalšie automobily, ktoré s výrobou takýchto produktov nemajú priveľa skúseností. U tých, ktorí ponúkajú pohon 4x4 v podstate ako jeden z príplatkov, podiel takto vybavených áut stále stúpa. A to dokonca do takej miery, že i konkurencia, ktorá v minulosti o takom niečom vôbec neuvažovala, dnes pracuje na vývoji, s ktorým veľa skúseností nemá, prípadne si nechá poradiť.

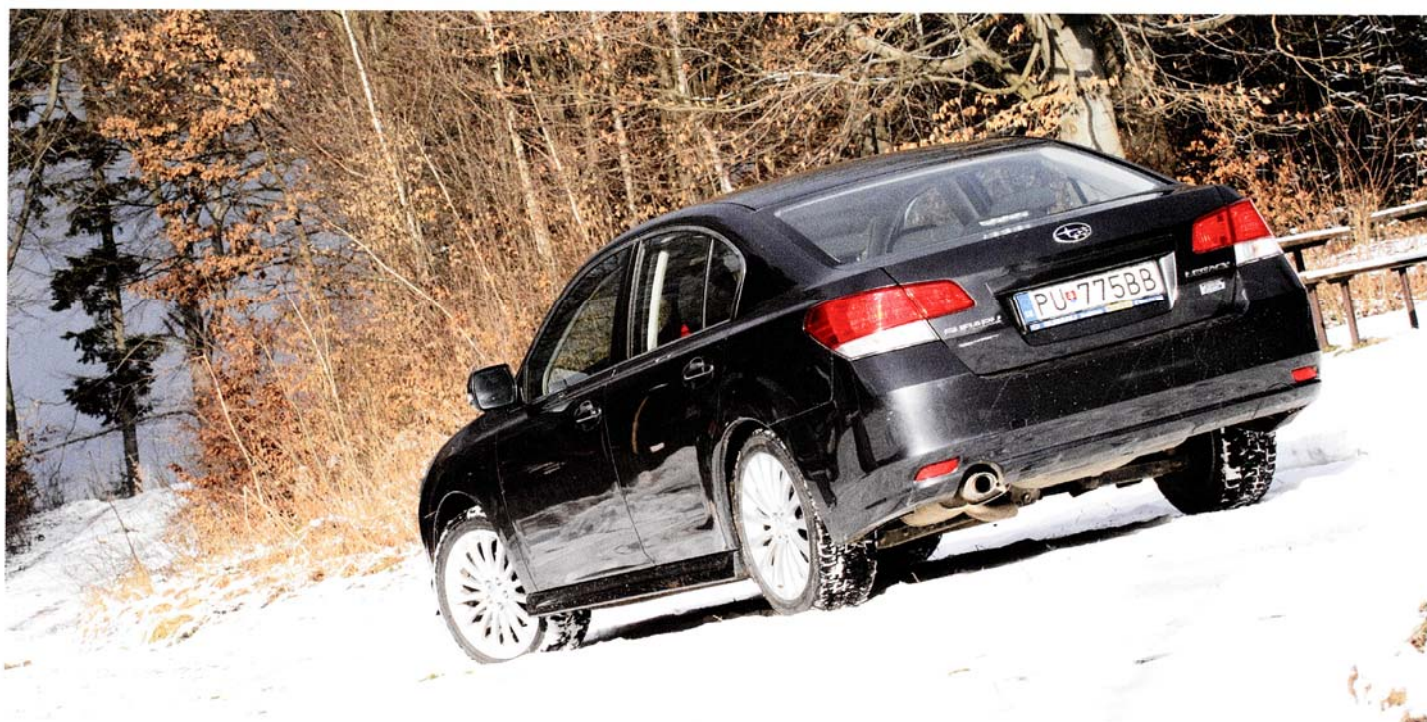
To však rozhodne nie je prípad Subaru, ktoré je v aplikácii pohonu všetkých kolies do osobných áut absolútnym priekopníkom. Čochvíľa oslávi štvrté desaťročie donedávna jedinečnej koncepcie. Japonská značka však zrejme ostane osobitá navždy už vďaka kon-

štrukcii motorov s protibežnými piestami a práve pohonu Symetrical All Wheel Drive, ktorý dnes mimo ostatnej generácie najmenšieho Justy nájdete pod zovňajškom všetkých modelov tejto automobilky.

Napriek tomu, že Legacy sedan je najmenej známym i žiadaným artiklom značky, bolo tu vždy, už od počiatku modelu ale i jeho predchodcov. Dnes je ho sice ťažko označovať za vlajkovú loď, v každom prípade sa môže smelo postaviť do konkurencie v strednej triede, ba dokonca by v mnohých ohľadoch dokázalo svojich rivalov predčiť. Cieľovú skupinu by si mohlo nájsť v kategórii takzvaných manažérskych limuzín, v ktorých sa trávi veľa času i kilometrov. Kameňom úrazu je však opäť japonská tvrdohlavosť, ktorá do veľkej miery zanovito ignoruje trendy poslednej doby. O precíznosti technického vyhotovenia,

ako i spracovania v prípade Subaru, hádam už nik nepochybuje. Legacy je však k dispozícii v podstate v jedinej verzii a prípade boxer diesela dokonca s jedinou šesťstupňovou manuálnou prevodovkou. Priplatiť si môžete akurát za strešné okno a kožené čalúnenie sedadiel. Z aktuálnych trendov, ktoré sa v tejto triede dnes stávajú štandardom, ako napríklad zabudovaná navigácia, polychromatické spätné zrkadlá, či ďalšie elektronické asistenčné systémy, tu nenájdete ani za príplatok. A že tu neexistujú ani senzory parkovacieho asistenta, to je až zarážajúce. I keď je nutné povedať, že takéto obrovské spätné zrkadlá, ktoré pritom nerušia celkový dizajn, by ste v tejto triede hľadali ťažko. Takže cúvanie či parkovanie nie je pre skúsenejšiu ruku žiadnym umením.

Subaru sa nikdy nesnažilo oslovíť absolútnych laikov. Sú to skôr autá pre fajšmekrov,



ktorí dokážu oceniť technickú dokonalosť pred estetiku. Z tohto auta jednoducho „ťažko pracujúca“ blondínka nebude nadšená. V prvom rade ohrne nos nad tvrdým spojivým pedálom. Spojka má navyše pomerne ostrý záber a práve neobľubuje akékoľvek prespojovanie. Šesťstupňový manuál radí presne, jednotka je pozoruhodne krátka, ostatné prevody následne dokonale kopírujú možnosti stále celkom nekonvenčného, no o to podarenejšieho naftového motora. Ten síce v aute tejto veľkosti

a teda i hmotnosti zrejme neuchváti dynamikou pri prvotnom rozjazde, no svojou pružnosťou a predovšetkým úspornosťou hľadá konkurenta veľmi ťažko a to dokonca i medzi omnoho prémiovejšími protivníkmi. Počas zimného testu bez náznaku snahy o úspornú jazdu nám priemerná spotreba neprekročila hranicu siedmich litrov na stovku, čo je pozoruhodný údaj.

A kde hľadať priamych konkurentov? Asi najbližšie je tu Volkswagen Passat, či Opel Insignia a v prípade, že sa bavíme o týchto

autách s pohonom všetkých kolies, bezpredmetný je i argument o cene. Pretože tá je v takom prípade viac než porovnateľná. Podobne je na tom i ponuka priestoru, kde by Subaru mohlo hrať dokonca prvé husle. Už na pohľad široké, ale i pomerne vysoké Legacy ponúka nadštandardne priestornú kabínu a to dokonca i vzadu, kde sa opäť vďaka šírke usadia i traja ľudia bez problémov. Veľká škoda je detailov výbavy, kde napríklad displej audia a strohého palubného počítača >>



**ZÁKLADNÉ TECHNICKÉ ÚDAJE:**

**Subaru Outback 2.0 D**

**MOTOR**

Typ	naftový štvorvalec konštrukcie boxer
Zdvihový objem	1998 cm <sup>3</sup>
Víťanie x zdvih	86x86 mm
Kompresný pomer	16,3
Výkon	110 kW/150 koní pri 3600 ot./min.
Krútiaci moment	350 Nm pri 1800 - 2400 ot./min.

Blok motora kombinácie hliníka a liatiny, hliníková hlava valcov, štyri vačkové hriadele poháňané reťazou, trikrát uložený kľukový hriadeľ, 4 ventily na valec, variabilná geometria lopatiek turbodúchadla, medzichladič stlačeného vzduchu, vysokotlakové vstrekovanie paliva common rail.

**PREVODOVÉ ÚSTROJENSTVO**

Prevodovka	6MT
Pohon	stály 4 x 4
Redukcia	X

Stály pohon všetkých štyroch kolies Symmetrical All Wheel Drive s medzinápravovým diferenciálom s viskóznou spojkou, ABS, EBD, ESP.

**KAROSÉRIA**

Rázvor	2750 mm
Dĺžka x šírka x výška	4730 x 1780 x 1505 mm
Objem batožinového priestoru	486 l
Palivová nádrž	65 l

**HMOTNOSTI**

Pohotovosťná	1646 kg
Celková	1966 kg
Max. hmotnosť prívesu	1700/750 kg
Max. zaťaženie gule	82 kg
Nosnosť strechy	80 kg

**PODVOZOK**

Štandardný rozmer pneumatík	225/45 R 18
Brzdy P/Z	kotúčové s vnútorným chladením/kotúčové
Pneumatiky testovaného vozidla	Bridgestone Blizzak LM22V225/45 R18

Nezávislé zavesenie predných kolies typu McPherson, vzadu nezávislé viacprvkové zavesenie, vpredu aj vzadu plynné teleskopické tlmiče a skrútné stabilizátory.

**JAZDNÉ VÝKONY**

0 - 100 km/h	9,3 s
Maximálna rýchlosť	206 km/h

**SPOTREBA PALIVA**

Mesto	7,9 l/100 km
Mimo mesta	5,3 l/100 km
Kombinovaná	6,3 l/100 km
Priemerná počas testu	6,7 l/100 km

**OFF-ROAD PARAMETRE**

Nájazdový uhol vpredu/vzadu	výrobca neuvádza
Prechodový uhol	výrobca neuvádza
Svetlá výška	150 mm
Brodivosť	výrobca neuvádza
Kríženie náprav	výrobca neuvádza

**ZÁRUKA**

Technika	3 roky/100 000 km
Na vozidlo	3 roky/100 000 km
Prehrdzavenie karosérie	12 rokov
Lak	3 roky
Mobilita	asistenčné služby

**SERVIS**

Prehliadky	po 30 000 km
Výmena oleja	po 15 000 km

**CENY:**

Základná cena Subaru Legacy 2.0 D 6MT AB	28 490 €
Cena testovaného vozidla	34 990 €
ABS + EBD	✓
Airbag predný/bočný/okenný	✓/✓/✓
Elektricky nastaviteľné a vyhrievané zrkadlá	✓
Automatická prevodovka	X
Elektrické ovládanie okien	✓
Centrálne zamykanie	✓
Automatická duálna klimatizácia	✓
Tempomat	✓
Elektricky nastaviteľné sedadlo vodiča	✓
Vyhrievané predné sedadlá	✓
Kožené čalúnenie	X
Xenonové svetlomety	✓
Navigačný systém	X
Disky kolies z ľahkých zliatin	✓ (17")
Metalický lak	527 €
Elektricky ovládané strešné okno	X

**jazdné vlastnosti na ceste i snehu**  
 **priestor pre posádku**  
 **kultúra motora**  
 **spotreba paliva**



**plastová palubovka**  
 **displej audia**  
 **jediná výbava**



pôsobí takmer retro dojmom.

Naopak najvyššiu latku nasadzuje Subaru Legacy v zmysle jazdných vlastností a komfortu. Dokonalá presnosť riadenia a skoro neexistujúce nakláňanie mohutnej karosérie je takmer neveriteľné. Človek sa dokonca musí zadívať na profil cesty v prechode z jednej ostrej zákruty do druhej aby veril, že je kapota s jej povrchom nepretržite rovnože. V takomto prípade by človek očakával tvrdé a pritom nekomfortné pruženie. No opak je pravdou. Legacy si hravo poradí dokonca i so

slovenskými „necestami“, ale i panelovkou, či nespevnenou cestou. A to bez akejkolvek ujmy na komforte posádky. Pocitovo i počutelne, alebo lepšie povedané nepočutelne. Vo verzii Sport je tu navyše štandardné osemnáspalcové nízko profilové obutie.

O pohone všetkých kolies hádam nie je nutné sa v prípade Subaru rozpisovať. Napriek minimálnym investíciám do propagácie ide stále o jeden z najprecíznejších a predovšetkým najreálnejšie prakticky pracujúcich systémov stáleho pohonu 4x4. Na snehu a skutočne šmyklavom podklade, kde je väčšina „podobných“ systémov pasívna až kým nepridáte plyn, tu je to inak a je to cítiť v akejkolvek situácii. V praxi totiž na pravý pedál v šmyku šliape málokto.

**X** Text: Štefan Malák  
 Foto: autor

