

Talentovaný tahoun

Subaru Outback si vydobilo respekt kvalitou, spolehlivostí i jízdními vlastnostmi. Naftový dvoulitr zhospodárnil tahání přívěsů.



Ač outback míří do „výslužby“, ergonomičnost přístrojové desky stále vyhovuje. Navigace je vyhrazena nejvyšší výbavě.



Navzdory poměrně dlouhé karosérii subaru disponuje velkým rejdem



Montáž přídavného zrcátka je snadná, ABS však nemá funkci stabilizace přívěsu

Zpočátku to vypadalo, že se test neuskuteční. Referenční přívěs značky Pongratz totiž váží 2000 kg a Subaru Outback 2.0D smí podle technické dokumentace táhnout nejvýše 1700 kg. Vzhledem k robustnosti konstrukce, symetrickému pohonu všech kol, výkonu 110 kW a točivému momentu 350 N.m má rozhodně na víc. Výrobce byl jen přehnaně opatrný, na paměti měl bezpečnost a životnost, na níž si Subaru právem zakládá. Na zvláštní povolení dovozce je možné přípustné zatížení zvýšit na 2000 kg s výhradou sklonu vozovky do 8 %. Přívěsy do hmotnosti 1700 kg výrobce povoluje tahat až do 12 %.

Na rozdíl od mladšího foresteru s šestistupňovou přímo řazenou převodovkou musí naftový motor v outbacku vystačit

s pětikou. V provozu absence šestky nijak zásadně nevadí, pětka je totiž poměrně rychlá, pružný čtyřválec snadno překlene větší rozdíly mezi rychlostními stupni a méně časté řazení většina uživatelů spíše ocení. Vadit může spíše dlouhá jednička, celkový převodový poměr 13,455:1 komplikuje rozjezd s přívěsem v kopci a klade vysoké nároky na spojku. Zápach spaliny ovšem řidič neucítí, motor totiž není třeba vytáčet, protože výborně táhne odspodu. Stačí dát řídicí elektronice pohonné jednotky chvíli na to, aby zhodnotila danou situaci a přizpůsobila se zvýšeným nárokům.

Motory od Subaru mají neortodoxní, ale velmi precizní a technicky vyspělou konstrukci. Místo uspořádání válců v řadě nebo do V je totiž mají umístěny protilehle.



Méně zkušená řidička dala při rozjezdu v kopci spojkovému obložení zabrat

Auto Bild **allrad**



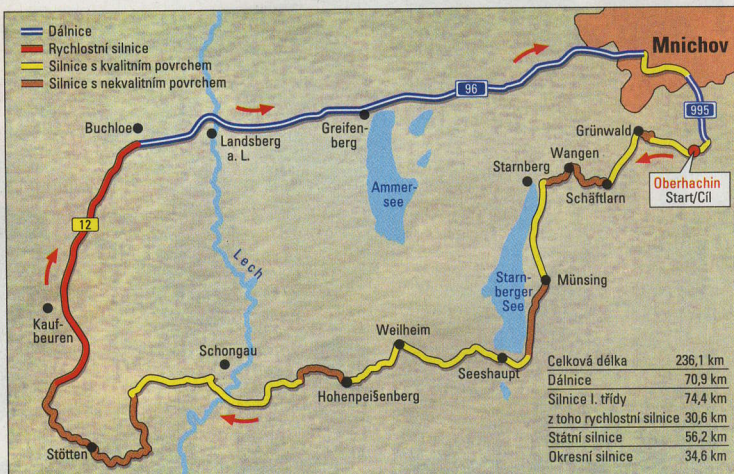
Symetrický pohon všech kol předurčuje subaru k tahání přívěsů. Nový turbodiesel zvýšil ekonomičnost provozu.



Foto Auto Bild Allrad

To přináší řadu výhod, vedle nízké zástavbové výšky hlavně snížení těžiště prospívající směrové stabilitě, výborné vyvážení a výhodný průběh točivého momentu. Dvoulitrový turbodiesel má dostatečný výkon, především si však nechá leccos líbit. Pokud však v kopci necháte pětku, podřadte na trojku a neklesajte pod 2000/min.

K tajemstvím úspěchu Subaru patří nízká hmotnost, i se střešním oknem znamenajícím zhruba 100kg přívaček patří Outback 2.0D k nejlépeším dosud testovaným tahounům. Výhoda při jízdě sólo se ovšem mění, pokud cestujete se soupravou. Jestliže se totiž přívěs třeba vlivem bočního větru rozkývá, cloumá outbackem víc, než byste čekali. Subaru ovšem díky vyzrálému podvozku obstálo, i na nekvalitním povrchu jezdí klidně, kola citlivě našlapují.



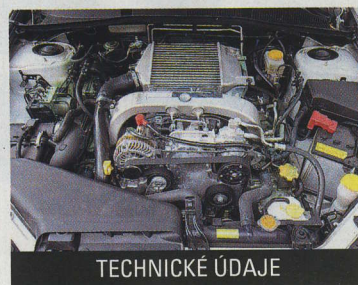
Testovací trasa se odehrávala v blízkém okolí Mnichova - oblasti předcházející německým Alpám. V praxi to znamenalo hlavně silnice bohaté na výrazná stoupání a klesání, čili ideální místo pro náročný zátěžový test. Celková trasa měřila 236 kilometrů a byly při ní dodržovány maximální rychlostní limity platné pro jízdu s přívěsem. Přesněji řečeno - automobil se nehnal rychleji než 83 km/h. Kontrola testu a dotankování nádrže se odehrávalo na čerpací stanici na 106. kilometru okruhu. Trasa svým profilem obstarávala rozpětí nadmořské výšky cca 450 až 1000 metrů.



Zavazadelník nabízí dobrý přístup, víko se zvedá do dostatečné výšky

Outback je pohodlné kombi vhodné i pro delší cestování. Posádka z něj zpravidla nevystupuje unavena, velký podíl na tom má účinné potlačení vibrací, odhlučnění a nízké neodpružené hmoty v zavěšení kol. Posádka ocení pohodlná sedadla, kolem nichž zbylo dost místa ve všech směrech. Sedí se totiž o něco výše, než u kombi střední třídy bývá zvykem. Výhled do všech směrů přispívá k bezpečné jízdě, stejně jako snadné upevňování přídavných vnějších zrcátek.

Navzdory náročnému testu s těžkým přívěsem Pongratz PHL 4030/20 T-AL outback vystačil s 12,05 litru nafty na 100 kilometrů. Na dálnici spotřeba dokonce klesla na 11,8 litru a bez přívěsu subaru nárokovalo pouze 7,4 l. Vytvořilo tak nový rekord této rubriky. **-ab/zv-**



TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Outback 2.0D

Motor	zážehový čtyřválec, boxer
Zdvihový objem	1998 cm ³
Výkon	110 kW při 3600/min
Točivý moment	350 N.m při 1800/min
Vnější rozměry	4730 x 1770 x 1545 mm
Rozvor	2670 mm
Světla výška	190 mm
Pneumatiky	215/55 R 17
Pohotovostní/užitečná hmotnost	1604/426 kg
Největší rychlost	200 km/h
Kombinovaná spotřeba	5,8 l na 100 km

Přívěs Pongratz PHL 4030/20 T-AL

Vnější rozměry	5350 x 2150 x 2590 mm
Efektivní délka ramene	3255 mm
Brzděný/nebrzděný přívěs	3500/750 kg
Hmotnost včetně nákladu	2000 kg
Rozměry pneumatik	185/65 R 14

Naměřené hodnoty bez přívěsu

Zrychlení 0-100 km/h	10,5 s
Pružnost 60-100 km/h na čtyřku	9,0 s
Pružnost 80-120 km/h na pětku	12,0 s
Spotřeba v testu	7,4 l na 100 km

Naměřené hodnoty s přívěsem

Zrychlení 0-60 km/h	10,2 s
Zrychlení 0-80 km/h	17,4 s
Pružnost 60-80 km/h	13,8 s
Spotřeba v testu	12,1 l na 100 km

ZÁKLADNÍ CENA 938 800 Kč

HODNOCENÍ

Naftové Subaru Outback je vynikající vůz na dlouhé cesty i do lehčího terénu. Přívěs do 1700 kg zvládá hravě, se dvěma tunami v zádech nežeňte motor příliš do otáček hlavně při rozjezdech v kopcích. Jednička je dlouhá a spojka pak trpí. Lehké subaru občas bojuje s výkyvy přívěsu. Od října se prodává nástupce se šestkou.