



NA VRCHOLU SOUČASNÉ GENERACE MODELOVÉ ŘADY OUTBACK NAJDETE MODEL 3.6 R, KTERÝ POHÁNÍ UNIKÁTNÍ ŠESTIVÁLEC S PROTIBĚŽNÝMI VÁLCI O VÝKONU 191 KW. AUTOMOBIL JSME DŮKLADNĚ PROVĚŘILI V DOBĚ, KDY SE ZIMA DRŽELA SVÉ VLÁDY UŽ POUZE S VYPĚTÍM VŠECH SIL A JARO UŽ VÍC NEŽ NESMĚLE HLÁSILO PŘÍCHOD – PROSTĚ V IDEÁLNÍCH PODMÍNKÁCH PRO TOTO LUXUSNÍ RODINNÉ KOMBI DO KAŽDÉHO POČASÍ.

# Požitekář

➤ Čtvrtá generace modelové řady Legacy má vedle klasického sedanu a praktického kombi opět v nabídce terénní verzi Outback, která představuje komfortnější a dražší alternativu klasickému SUV Förster, nebo naopak levnější a menší protějšek luxusnímu SUV Tribeca, pokud hovoříme o verzi 3.6 R, která je předmětem tohoto testu. Legacy poslední generace dostalo v USA ocenění za interiér roku, což je pro typického uživatele evropských modelů možná trochu nepochopitelné, ale jen do chvíle, než si v tomto automobilu všechno vyzkouší a osahá. Interiéry všech subaru, alespoň co já si pamatuji (...to znamená od roku 1995, kdy jsem si poprvé vyzkoušel první generaci Imprezy...), se vždy vyznačovaly velmi dobrou ergonomií ovládání, přehlednou palubní deskou a optimální pozicí volantu vůči sedadlu řidiče. Dříve se japonským interiéřům vyčítala hlavně strohost a uniformita, dnes se však mohou pochlubit vysokou úrovní zpracování a mají i svou este-

tickou hodnotu. Také interiér nového Outbacku působí velmi přívětivě a v případě top modelu 3.6 R i luxusně. Stejně je to s výbavou, neboť šestiválcová verze se dodává na český trh výhradně v nejlepším provedení Comfort, které má standardně mimo jiné audiosystém se dvěma tunery, procesorem Dolby Prologic II a deseti reproduktory, navigační systém vybavený osmipalcovou dotykovou obrazovkou s LED podsvícením, parkovací kameru, elektricky nastavitelná a vyhřívaná sedadla řidiče (v 10 směrech s pamětí) i spolujezdce (v 8 směrech), připojení mobilního telefonu přes rozhraní bluetooth, xenonové světlomety, dvouzónovou klimatizaci či bezklíčový přístup.

Nový Outback je opět větší než jeho předchůdce, prodloužil se rozvor, zvětšil se rozchod kol, což přináší lepší jízdní vlastnosti i prostornější interiér. Subaru s tímto modelem definitivně opouští bezrámová skla v bočních dveřích (Forester a Impreza už je nemají dávno), zato si ale polepšili



všichni cestují vpředu i vzadu. Vpředu se zvětšil prostor v úrovni loktů, vzadu je díky vybrání v zadní části opěradel předních sedadel více místa pro nohy a narostl i zavazadlový prostor, který má v pětimístném uspořádání objem 526 l, což je o 67 l více než u předchůdce. U předchozí generace nemusela každému vyhovovat sedadla, nyní si už není na co stěžovat. Prodloužil se sedák a také tvar opěradla mnohem lépe kopíruje zádové partie, což přispívá k tomu, že se vaše tělesná schránka zbytečně nevyčerpává na dlouhých cestách. Navzdory tomu se mi interiér předchozí generace zdál útulnější a ve své době oproti tehdejší konkurenci také hodnotnější. Současná generace působí v mnoha ohledech trochu lacině, což je způsobeno hlavně použitými materiály. Na Outbacku je prostě vidět orientace automobilky na severoamerický trh, což je s ohledem na objemy prodeje na starém kontinentu a v zámoří logické.

Motorový program současného Outbacku tvoří tři pohonné jednotky typu boxer: Turbodiesel kombinovaný s ručně řazenou šestistupňovou převodovkou má zdvihový objem 2,0 litru a výkon 110 kW, atmosféricky plněný zážehový čtyřválec 2,5 litru s proměnlivým časováním ventilů (i-AVLS) nabízí až 123 kW v kombinaci s ručně řazenou šestistupňovou převodovkou nebo bezestupňovým automatem (CVT) Lineatronic. Testovaný 3.6R, který je předmětem dnešního testu, disponuje největším výkonem 191 kW a točivým momentem 350 N.m. I když volič samočinné převodovky tohoto modelu vypadá úplně stejně jako u verze Lineatronic, včetně dvojice pádel pod volantem pro manuální režim převodovky, jedná se o klasickou pětistupňovou samočinnou převodovku. Ta je u Subaru kombinována s planetovým mezinápravovým diferenciálem se sníženou







svorností prostřednictvím lamelové spojky, který rozděljuje točivý moment na přední a zadní kola v poměru 45:55 na rozdíl od verze s ručně řazenými převodovkami, které mají klasický mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou a rozdělením točivého momentu 50:50.

I když předchůdce disponoval třílitrovou verzí této pohonné jednotky a zdvihový objem narostl prodloužením zdvihu, příliš se nezměnily vnější rozměry motoru. Naproti tomu se díky použití systému časování ventilů (AVCS) zlepšil průběh točivého momentu, jehož nejvyšší hodnota je nyní k dispozici v nižších otáčkách. U tohoto šestiválce nadchne především hladký běh a zcela plynulý nárůst výkonu až k červenému poli otáčkoměru, respektive do chvíle přefazení. Jeho celkový projev pak lze stručně charakterizovat výrazem „suverénní“. Bohužel, ve srovnání s oběma čtyřválcí má šestiválec také suverénně nejvyšší spotřebu. I když oproti předchozí třílitrové verzi se hodnoty spotřeby snížily, pořád je tato verze ve své třídě nejméně hospodárná. Výrobce udává kombinovanou spotřebu 10 l na 100 km, což se vám může podařit jen v případě, že důsledně přemýšlíte o každém sešlápnutí plynu a otočný ovladač systému řízení SI-Drive máte v režimu „Intelligent“. Standardní průměrná spotřeba se však spíše pohybuje okolo hodnoty 12 litrů, ve městě pak bude úspěch, když vám palubní počítač ukáže průměr pod 15 litrů. Pokud SI-Drive budete využívat i v režimech „Sport“ a především „Sport Sharp“, očekávejte v prvním případě atakovaní hodnoty 20 litrů a ve druhém její bezproblémové překonání. Zejména nejostřejší režim s mimořádně rychlou reakcí na sešlápnutí plynu je však velice působivý a tak trochu i návykový. Naštěstí je Outback trochu vyšší a komfortněji odpružený, což vás v zatáčkách „lehce upozorní“ na skutečnost, že sedíte v rodinném terénním kombi a ne Impreze STi. Velmi přesvědčivé jsou odpo-





vidajícím způsobem dimenzované brzdy i řízení s vyváženým silovým účinkem i rychlou odezvou. Na silnici nejsilnější Outback poskytuje přiměřenou porci zábavy, kterou ostatně podpoří i elektronika nechávající řidiči a jeho schopnostem prostor a zasahující v opravdu mezních situacích.

Při jízdě mimo silnici se lze spolehnout na světlou výšku 200 mm, která se díky tlumičům s automatickým vyrovnáváním světlé výšky nemění ani při zatížení, což mimochodem umožnilo také zvýšit nosnost vozidla. Outback 3.6R samozřejmě nemá terénní redukci, přičemž ani první rychlostní stupeň ani stálý převod neumožňuje zrovna pomalou jízdu, takže v terénu je třeba být maximálně obezřetný i s ohledem na delší převisy vpředu i vzadu. Trakci zlepšuje

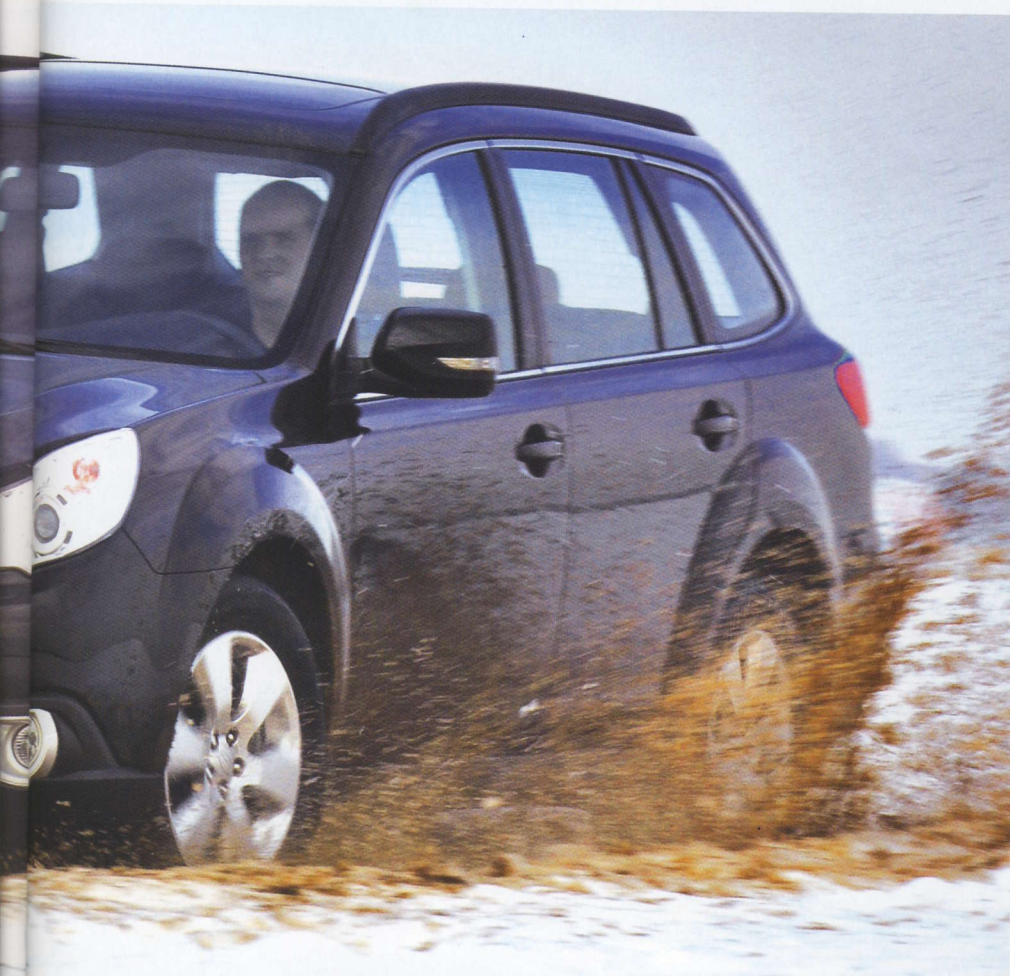
pouze asistent pro rozjezd v kopci o sklonu nejméně 5 procent, který vozidlo přibrzdí do okamžiku, než šlápnete na plynový pedál. Chvályhodná je také nejvyšší povolená hmotnost brzděného přívěsu 2 000 kg.

Subaru Outback 3.6R není automobil pro každého. S vyššími provozní náklady se dobrý hospodář asi těžko vyrovná, takže majitel musí být trochu velkorysý. Za to se mu tento Outback odmění mimořádně kultivovaným a zároveň i dynamickým projevem na silnici, solidní tažnou silou a vysokou mírou komfortu, což samozřejmě umocní i maximální výbava jediné nabízené varianty Comfort.



Text: Jiří Kaloč

Foto: autor



**Jízdní vlastnosti**  
**Bohatá výbava**  
**Komfortní odpružení**



**Vyšší spotřeba**  
**Pouze v nejvyšší výbavě**

## ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

### Subaru Outback 3.6 R Comfort

#### MOTOR

Typ	zážehový šestiválec
Zdvihový objem	3630 cm <sup>3</sup>
Vrtání x zdvih	92,0 x 91,0 mm
Výkon	191 kW/260 k při 5600 1/min
Točivý moment	350 N.m při 4400 1/min

#### PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Převodovka	pětistupňová samočinná
Pohon všech kol s planetový mezinápravovým diferenciálem (p:z 45:55)	
Redukce	✗
Stálý převod	3,083

#### KAROSERIE

Rozvor	2745 mm
Délka x šířka x výška	4775 x 1820 x 1605 mm
Rozchod kol	1540/1540 mm
Průměr zatáčení	11,0 m
Zavazadlový prostor	0,526-1,677 m <sup>3</sup>
Palivová nádrž	65 l

#### HMOTNOSTI

Provozní	1699 kg
Celková	2100 kg
Max. hmotnost přívěsu	2000 kg
Max. zatížení tažného zařízení	80 kg
Max. zatížení střechy	82 kg

#### PODVOZEK

Standardní rozměr pneumatik	225/60 R17
Brzdy p/z	kotoučové s vnitřním chlazením vpředu i vzadu
Pneumatiky testovaného vozu	Nokian Hakkapelitta R Sport Utility

Vpředu nezávislé zavěšení kol, vzpěry McPherson, dvojitá příčná ramena, stabilizátor, vinuté pružiny. Vzadu nezávislé zavěšení kol, dvojitá lichoběžníková ramena, stabilizátor, vinuté pružiny

#### JÍZDNÍ VÝKONY

0-100 km/h	7,5 s
Maximální rychlost	230 km/h

#### SPOTŘEBA PALIVA

Město	14,4 l/100 km
Mimo město	7,5 l/100 km
Kombinovaná	10,0 l/100 km
Emise CO <sub>2</sub>	232 kg/km
Průměrná spotřeba v testu	13,1 l/100 km

#### OFFROAD PARAMETRY

Nájezdový úhel vpředu/vzadu	18°/23°
Přechodový úhel	20°
Světlá výška	200 mm
Brodivost	✗
Křížení náprav	✗

#### ZÁRUKA

Technika	3 roky nebo do 100 000 km
----------	---------------------------

#### SERVIS

Prohlídky	15 000 km nebo 1 rok
-----------	----------------------

#### CENA

Základní cena bez DPH	1 180 000 Kč
-----------------------	--------------