



V RYCHLOSTI

Cena od 900 000 Kč
V prodeji nyní

Subaru Legacy Outback 2.5 CVT

PRVNÍ DOJEM

Crossover automaticky neznamená „nepoužitelný v terénu“.

★★★★☆

CO SI BUDEME nahlávat, crossovery a SUV jsou do terénu vhodné jako zubní protéza na louskání pistáciových oříšků. Ale jako každé zobecnění, i tohle může být ošemetné. Subaru Legacy Outback nevypadá jako stroj, který by chtěl trávit většinu svého života mimo silnice. Oproti základnímu kombíku má jen o pět centimetrů vyšší světlovýšku a několik černých plastů navíc, což jej ještě nedeleguje do role drsného auta.

Jenomže jak se mohl přesvědčit Vojta v Land Cruisera a pár dalších bratrů v off-roadu (vybavených Jeepem Cherokee a Nissanem Terrano), Outback se občas zastavil, někdy musel obejít náročnější pasáž jinou cestou, ale jinak se pořád držel zbylé trojice jako neodbytná pijavice. A vyvolával nechápavé kroucení hlavou, jak je tohle možné. Pokud nezůstal zavěšený někde za břicho, nebylo možné se jej zbavit a kolečka se pořád otáčela. Variátor uložený v testovacím voze se podle všech předpokladů do

terénu nehodí – při sjezdu z kopce se s bezestupňovou převodovkou velmi špatně brzdí motorem. Jenže Subaru nabízí také šest „pevných“ stupňů, takže jediné, na co si lze stěžovat, je nepřijemný monotónní hluk při prudší akceleraci. Mimoto neškube a vůz se rozjíždí naprosto hladce, také díky použití klasického hydrodynamického měniče, který vás ale obírá o část výkonu a snižuje jinak dobrou účinnost převodového ústrojí. To se společně s dvouapůl-litrovým boxerem podepsalo pod spotřebu ve městě nad 12 litrů. Mimo něj se dostanete pod 9, takže celkem počítejte s asi 10 litry na stovku. Legacy jsme v Autocar u několikrát rozebírali, takže sůl do otevřené rány s tvrdými plasty a zastaralou navigací už sypat nebudeme. Ale vůbec poprvé tu máme Outback na vyšším podvozku, a protože jsem se svezl i v dieselovém kombíku, můžu srovnávat. Podle očekávání se auto o něco více naklání, ale tlumiče a stabilizátory drží pohyby karoserie pod kontrolou lépe, než je tomu kupříkladu v podobně vysokém Foresteru. Také schopnost pohlcovat nerovnosti je nadprůměrná, ale dobrý dojem z vysoké kvality jízdy kazí pazvuky přicházející ze zadní části kabiny. Subaru si i přes použití elektrického posilovače udrželo cit



CVT využívá řetěz, a nikoli řemen.

ve volantu, takže se příjemně řídí, je prostorné, překvapivě umí překonávat náročnější místa, než byste řekli, ale model 2.5 Lineartronic stále není nejlepší volbou z této modelové řady. Diesel s manuálem je ve stejné výbavě o deset tisíc levnější, jezdí za polovic a charakteru Outbacku sluší jako pásy tanku.

MIRO MIHÁLIK

LÍBÍ SE NÁM

- Schopnost nenechat se v terénu jen tak zastavit
- Dobrá kvalita jízdy
- Kultivovaný motor

NEMŮŽEME VYSTÁT

- Vyšší spotřebu ve městě
- Specifické chování variátoru
- Nelze vypnout ESP

FAKTA

TO NEJDULEŽITĚJŠÍ

SUBARU LEGACY OUTBACK 2.5 LINEARTRONIC COMFORT

Cena	1 030 000 Kč
Nejvyšší rychlost	198 km/h
0-100 km/h	10,4 s
Spotřeba	8,4 l/100 km
Emise CO ₂	194 g/km
Hmotnost	1608 kg
Motor	plochý čtyřválec, 2457 cm ³
Výkon	167 koní v 5600 ot./min.
Toč. moment	229 Nm při 4000 ot.
Převodovka	bezestupňová CVT



Dech mu dojde v terénu teprve potom, co jej někde pověsíte za podvozek.

Praha, 5. února 2010:

Subaru Outback a Jirka Kolbaba patří od února 2010 dohromady. Cestovatel a fotograf si svůj vůz vybral z nabídky modelů japonského specialisty na vozy s pohonem všech kol. Outback, který byl na český trh uveden ke konci loňského roku, se tak stal novým plechovým miláčkem populárního a poutavého vypravěče o cestování.

