

Až na vrcholky hor

Kdo nemá hluboko do kapsy a chce nechat vyniknout podvozkové kvality outbacku naplno, necht' zkusí vrcholný **šestiválec 3.6** ve špičkové verzi Comfort.

■ Subaru = rallye, sport a také pohon 4 x 4. Kromě kultovní Imprezy STI se zmíněný sportovní feeling promítá snad do každého vozu se souhvězdím ve značce. Ani nový outback není výjimkou. I přesto, že proti minulosti slušně povyrosl a zmohtněl. Ač se to nezdá, na kontě už má třináctiletou úspěšnou kariéru.

Do další generace vstupuje v novém, modernějším a větším kabátku. Obliny nahradily ostřejší kontury, z outbacku jde nyní víc respekt. Na svědomí ho má rovněž vyšší světlá výška, 200 milimetrů hravě pokoří kdejaké terénnější se tváří SUV. Ramenatější karoserie přidala na délku 45 mm, do šířky vyrostla o 50 a do výšky o 70 mm. Rozvor protažený o 75 mm potěší hlavně zadní pasažéry, kteří mají místa na kolena o 62 mm víc. Ani jejich hlavy se nemusí bát kontaktu se střešou. Bonus 40 mm proti minulosti chválíme, vytváří velmi vzdušný interiér. V zájmu vyšší bezpečnosti a tuhosti skeletu zmizela typická bezrámová okna dveří.

Vnitřek zaslouží pochvalu za zmíněnou prostornost a pohodlná sedadla. V těch předních se nám žilo výborně i na dlouhých cestách, všestranné elektrické nastavování umožňuje nalézt ideální polohu rozličným postavám a tuhost vyplní lze regulovat bederní opěrkou. Vzadu

máte k dispozici dělenou lavici, jejíž opěradlo lze aretovat v několika polohách. S motorem 3.6R se pojí nejvyšší specifikace Comfort, zahrnující spoustu jinde příplatkových prvků výbavy: DVD navigační systém s barevnou obrazov-



Elektronická parkovací brzda do subaru nepatří, ESP bohužel nelze vypnout. Neschází ovšem hill-holder.

kou, bluetooth handsfree, kožené čalounění, elektrické ovládání vyhřívaných sedadel, hi-fi audiosystém, střešní okno... Přehršle výbavy potěší, úsměv však zmrazí okleštěná personifikace omezující se pouze na výběr barvy a dokoupení originálního příslušenství. V tomto mají evropské značky tradičně výhodu.

Nafouklá karoserie s sebou nese rovněž výhodu velkého zavazadlového prostoru. Outback nabídne v základu výborných 526 litrů, po sklopení opěradel do

roviny máte k dispozici až 1677 l. To už stačí na pořádnou dovolenkovou výbavu či stěhování menší garsonky.

A ani v plném obsazení se Subaru Outback 3.6R nezadýchá. Šestiválec se má hlavně ve vysokých otáčkách čile k životu. Maximálních 350 N.m je k dispozici až ve 4400/min, pro dynamickou jízdu se vyplatí boxer točit a před tím přepnout do režimu Sport, nebo dokonce Sport Sharp. Po elektronické modifikaci motormanagementu SI-Drive se dostaví rychlejší reakce na přidání plynu, pocitově vůz vyrazí vpřed jako chrt. Musíte ho však také náležitě živit. Se spotřebou pod deset litrů na 100 km nepočítejte, na větší žízeň jsou však subaristé zvyklí. Náš průměr se zastavil na 11,9 l, ve městě pak shořelo v protiběžných válkách patnáct litrů. Svůj podíl na faktu nese kromě ztrát vlivem pohonu všech kol také pouze pětistupňová samočinná převodovka. Ve srovnání s dvouspojkovými ústrojími neřadí tak rychle a bere si palivový příplatek. Šestka by na dálnici srazila otáčky a tím také spotřebu.

Koncepce motoru boxer přináší kromě pozitivního zvukového doprovodu také výhodu nízkého těžiště. Díky tomu se mohutné kombi v zatáčkách vyrovná nejednomu sportovnímu hatchbacku a v lehkém terénu vás na holičkách rozhodně ▶



Motor 3.6 nahradil dřívější třílitr. Boxer b



Samočinná převodovka má jen pět stupňů, ručně lze řídit jen tlačítky pod volantem



Foto V. Novák

Vůz vypadá robustně a díky rámcům dveří je tužší než dřív. Světlost 200 mm by kombíku mohlo závidět leckteré SUV.



Nejen na sněhu outback exceluje. Pohon 4 x 4 funguje u 3.6R na bázi variabilního rozdělení točivého momentu VTD, poměrem 45 : 55 upřednostňuje zadní nápravu.



Otočným kolečkem můžete měnit charakteristiku motoru a převodovky ve třech krocích – Intelligent (hospodárnost), Sport (dynamická jízda) a Sport Sharp (maximální akcelerace)



Bíle podsvícené přístroje vynikají čitelnou grafikou, chybějící teploměr motoru nahrazuje kontrolka zahřátí



ěží kultivovaně a skvěle zní, spotřeba je vyšší.



Kokpit nepůsobí tak útulně jako u audi či volva, ale je přehledný. Výbava Comfort zahrnuje také barevnou navigaci a hi-fi audio s průměrným zvukem.



Pohodlná sedadla kryje sériové kožené čalounění. Vzadu se nikdo netisnil ani v jednom směru, sklon opěradla lze regulovat.



Proti minulosti se vůz natáhl o 45 a zvýšil o 70 mm, rozvor je delší o 75 mm. Metalízu máte v ceně.



Zavazadlový prostor o slušném objemu 526 litrů potěší stejně jako praktické přihrádky na drobnosti pod podlázkou

nenechá. Světlost totiž dosahuje 200 mm, břichem o zem hned tak nechytne. Koho láká off-road, musí dát pozor jen na slabší přechodový úhel daný delším rozvorem a nechráněný spodek.

U provedení 3.6R je použit specifický systém 4 x 4 (více v rámečku na protilehlé straně). Stálý pohon všech kol s variabilním rozdělením hnacího momentu přispívá ke špičkové trakci a jistotě na všech površích, příznivé rozložení hmotnosti s nízkým těžištěm daným koncepcí motoru se zase stará o agilitu vozu. V duchu úspor dostalo nové Subaru Outback elektrický posilovač řízení, jenž sice pracuje citlivě a přesně, ale zpětná vazba dřívějšího hydraulického serva byla lepší. Je třeba sžít se s vlažnějším nástupem brzd, účinné jsou ale víc než dostatečně.

Špičková verze Subaru Outback není pro chudé – kromě výdajů za benzin si na pořízení nachystejte 1 180 000 Kč (+ 160 000 Kč proti 2.0D). Za konkurenční švédské Volvo XC70 T6/210 kW však připlatíte hodně přes dvě stě tisíc korun, na luxusnější Audi Allroad 3.0 TFSI/213 kW si připravte o dalších sto tisíc víc.

L. Hlisenkovský

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Outback 3.6R

Zážehový šestiválec DOHC • Objem 3630 cm³ • Výkon 191 kW při 5600/min • Točivý moment 350 N.m při 4400/min • Převodovka automatická pětistupňová • Pneumatiky 225/60 R 17 • Nádrž 65 l • Rozvor 2745 mm • Vnější rozměry 4775 x 1820 x 1605 mm • Zavazadlový prostor 0,526/ 1,677 m³ • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1662/438 kg • Největší rychlost 230 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 7,5 s • Spotřeba 10,0 l na 100 km.

ZÁKLADNÍ CENA 1 180 000 Kč

HODNOCENÍ

Subaru Outback 3.6R je rychlý multitalent do každého počasí. Za všech okolností se chová suverénně - na silnici se nenechá zahanbit a díky velké světlé výšce se s ním můžete vydat i do terénu. Jen musíte počítat s vyšší spotřebou paliva, silný benzinový šestiválec a stálý pohon všech kol je potřeba dostatečně vydatně živit. Na první pohled vyšší cenu ospravedlňuje bohatá výbava, konkurence je dražší.

Volba moudrých

Subaru si na vlastním **turbodieselu** zakládá - a ví proč. Do outbacku se hodí dokonale a ani levnější specifikace Active není rozhodně na ostudu.

Na předchozích stranách jste měli možnost poznat protipól tohoto subaru. Z opačného konce ceníku se na něj dívá lacinější provedení outbacku ve výbavě Active s turbodieselem 2.0D, za které importér požaduje 880 000 Kč. Nenároční mohou ušetřit dalších čtyřicet tisíc, když zvolí základní specifikaci Trend (bez xenonů, ostříkovačů světlometů dešťového senzoru, vyhřívání sedadel...).

Turbodiesel platí za mnohem lepší volbu než benzin, a nejde jen o finance. Ani po promrzlé noci vás nepřivítá traktorovým zvukem, naftu v žilách identifikujete jen podle delšího žhavení. Papírovými hodnotami 110 kW a 350 N.m sice zapadá do koloritu konkurence, kultivovanost a bleskovými reakcemi na plyn se jí však vzdaluje - nebrzdí jej totiž setrvačnost vyrovnávacích hřídelů. Boxer se srdnatě sbírá už z nízkých otáček a delší zpřevodování mu nevadí (při 50 km/h točí na čtyřku jen 1250/min). Naopak jde na ruku hospodárnosti - bez větších problémů lze jezdit do šesti litrů na 100 km, po týdnu nám svítí na palubním počítači údaj 6,7 l. S ohledem na dynamický styl jízdy, zimní pneumatiky a sníh klobouk dolů.

Outbacku ostřejší jízda sedí, dá se říct, že k ní trochu provokuje. Za normálních

okolností oceníte pohodlí a komfort tiché jízdy, když s vámi chce někdo závodit, rychle ho vyvedete z omylu. Naftové kombi umí zatopit pod kotlem a v zatáčkách má proti konkurenci navrch. Precizní jízdní vlastnosti a hravost má na svědomí nízké těžiště, rozumná hmotnost jen 1646 kg a stálý symetrický pohon všech kol s viskózní spojkou i centrálním diferenciálem s omezenou svorností (poměr sil 50 : 50). Škoda jen tužšího řazení šestistupňové převodovky. Nový elektrický posilovač řízení by mohl být komunikativnější.

Turbodiesel se do nového outbacku perfektně hodí. Je silný, tichý i kultivovaný a nezruinuje rozpočet jako žíznivé benzinové ekvivalenty. Ideální multitalent do hor, města i na cestování. A navíc se sympatickou sportovní image.

L. Hlisenkovský

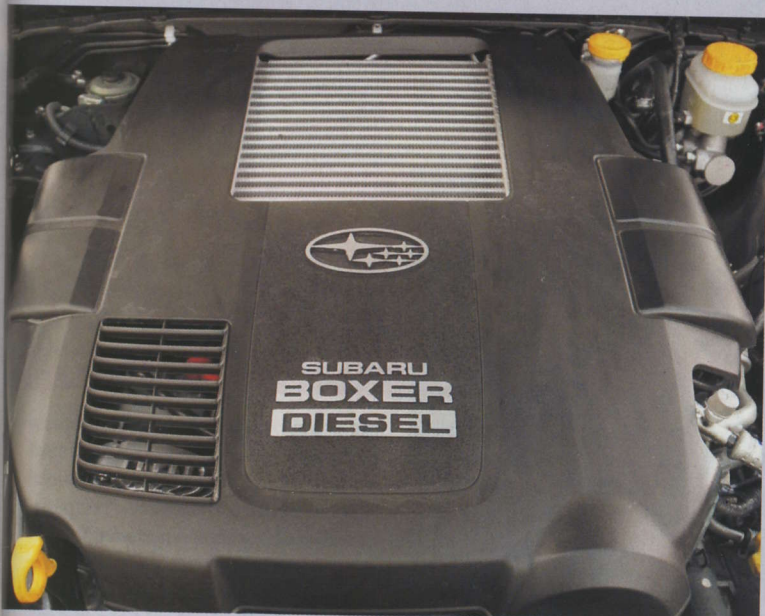
HODNOCENÍ

Turbodieselový outback je kombi snů – robustní, prostorné, úsporné a rychlé s terénními vlohami. Motor má dost síly na dynamickou jízdu i v plném obsazení, účty za palivo vás rozhodně nezruinují. Levné provedení navíc dává větší smysl než špičková verze a nabídne rozumný mix výbavy za férovou cenu.



Zvětšení karoserie dalo vozu více "offroadový" šmrnc

V precizních jízdních vlastnostech se odráží lehkost, stálý pohon 4 x 4 pracuje v poměru 50 : 50



Na turbodiesel přejeme ódy díky úspornosti, reakcím, kultivovanosti i charakteristice



Světlost 200 mm se hodí v terénu, musíte jen dát pozor na spoře chráněný spodek



Konvenční rámové dveře sledují trend bezpečnosti, zvyšují tuhost



Obyčejné látkové čalounění se nám líbilo víc než klouzavá kůže

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Outback 2.0D

Přepíňovaný vznětový čtyřválec DOHC • Objem 1998 cm³ • Výkon 110 kW při 3600/min • Točivý moment 350 N.m při 1800-2400/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Pneumatiky 225/60 R 17 • Nádrž 65 l • Rozvor 2745 mm • Vnější rozměry 4775 x 1820 x 1605 mm • Zavazadlový prostor 0,526/1,726 m³ • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1646/439 kg • Největší rychlost 195 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 9,7 s • Spotřeba 6,4 l na 100 km.

ZÁKLADNÍ CENA

840 000 Kč

NENÍ ČTYŘKOLKA JAKO ČTYŘKOLKA

■ Přestože outback narostl také do výšky, agilitu by mu mohli konkurenti stále jen závidět. Kromě nízkého těžiště daného motory boxer se stará o precizní jízdní vlastnosti stálý pohon všech kol. Nejde však o identická zařízení - v závislosti na motoru a převodovce jsou k dispozici tři typy centrálního diferenciálu:

4 x 4 s aktivním rozdělováním točivého momentu (2.5i Lineartronic): Systém sleduje jízdní situaci, moment motoru a údaje ze stabilizačního systému. Na změny adheze reaguje plynulým přerozdělením hnacího momentu mezi přední a zadní nápravu a za běžných podmínek ho dělí tak, aby ztráty byly co nejmenší.

4 x 4 s proměnlivým rozdělováním točivého momentu (3.6R): K distribuci hnací síly napomáhá planetový převod rozdělující točivý moment mezi přední a zadní nápravu v poměru 45 : 55, v zájmu dynamičtější jízdy jsou upřednostňována zadní kola.

4 x 4 s centrálním diferenciálem s omezenou svorností a viskózní spojkou (2.5i a 2.0D): Systém spojuje centrální diferenciál s kuželovými koly a základním rozdělením momentů 50 : 50 a viskózní spojkou pro diferenciál s omezenou svorností. Pokud dojde k prokluzu, viskózní spojka rozdělí hnací moment tak, aby zůstala zachována ideální trakce.

