

LINEÁRNÍ OUTBACK



- **TECHNIKA, JÍZDNÍ VLASTNOSTI, IMAGE**
- **NEVÝRAZNÝ MOTOR, KRÁTKÉ SEDAČKY**

NOVÁ GENERACE LEGACY/OUTBACK SE NA NÁŠ TRH DOSTALA KONCEM MINULÉHO ROKU A PŘINESLA CELOU ŘADU NOVÝCH PRVKŮ A DEFINITIVNĚ SE ODŘÍZLA OD MINULOSTI I DESIGNEM. PÁTÁ GENERACE SE SNAŽÍ OD TÉ MINULÉ ODLIŠIT OPRAVDU CO NEJDŮKLADNĚJI.

kteřá má teď víc místa jak vpředu, tak i vzadu. Velikost kufru se dostala na hodnotu 526 litrů (+61 l).

Interiéry Subaru snad s výjimkou Tribecy nehyjí závratnými desénovými kreacemi a Outback se tohoto trendu beze zbytku drží – čitelné tvary a kombinace materiálů, žádný přehnaný luxus, dědictví strohé minulosti je tu znát, ale je to víc zdání než realita, protože i Outback v našem případě v nejvyšší výbavě Comfort nabízí ve standardu třeba DVD navigaci, parkovací kameru, bezklíčkový přístup a startování apod. Z technických prvků je pro řidiče určitě zajímavá elektrická parkovací brzda nebo asistent rozjezdu do kopce. Kdybych měl kabině vytknout jen jednu jedinou věc, pak to určitě budou po „japonsku“ krátké sedáky jinak příjemných sedaček, které Evropanovi jen stěží podepřou celá stehna. Nebo dvě – tou druhou je ovládání palubního počítače kolíčkem na přístrojovém štítu...



➤ Kdoví proč si Japonci myslí, že Legacy potažmo Outback vypadá nejlépe s „korejskými“ předními světlými protaženými do blatníků. Blesko mi hlavou, když jsem loni poprvé viděl novou generaci tohoto modelu. Vždyť předchozímu designu se dalo stěží něco vytknout. Ale Evropan míní a Amerika mění, takže v tom asi bude něco, co z Tribecy původní udělalo Tribecu aktuální... Každopádně tradiční zákazník Subaru, který nedal dopustit na Imprezu sedana a musel skousnout velký třesk v podobě hatchbacku, a přesto zůstal šesti hvězdám věrný, se nad tím už asi ani nepozastaví. On totiž Outback (bavme se teď jen o něm, protože testem prošel právě ten, i když změny jsou víceméně shodné pro Legacy) zase pokročil dál v technice, velikosti a prostornosti, takže design určitě nebude to nejdůležitější, co se s výměnou generací proměnilo.

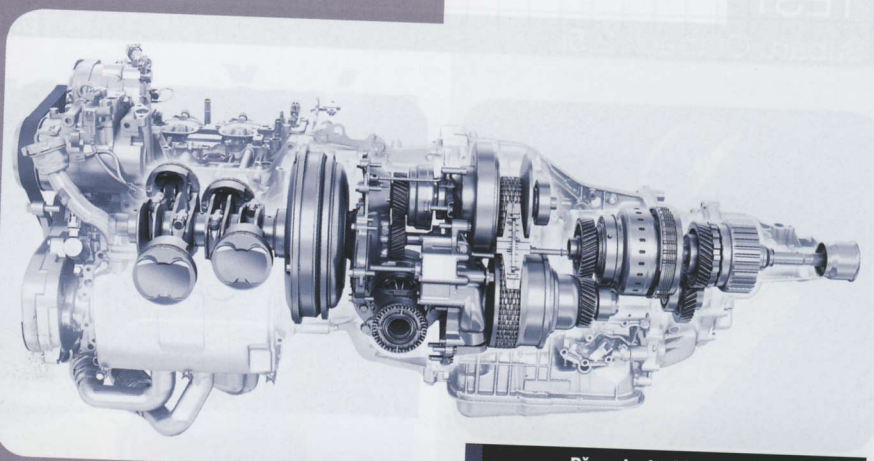
Jestliže začneme klasicky od rozměrů, tak Outback povyrosl ve všech směrech – délka +55 mm, šířka +50 mm a výška dokonce o 80 mm. To vše na rozvoru delším o 7,5 centimetru. Vytěžil z toho pochopitelně prostor pro posádku,

TURBO JEN PRO NAFTU

Technicky je na tom Outback jinak než dřív. Nezmysel sice symetrický pohon všech kol, ale co ano, jsou benzinové turbomotory, které byly vždy charakteristickým znakem Subaru. Současná nabídka tak z přepřítovaných agregátů čítá už pouze diesel a tomu sekundují 2,5litrový čtyřválec a vrcholný šestiválec 3,6R. Velkou novinkou pohonu je také nová variátorová převodovka Lineartronic, která umí plynule měnit převodový poměr nebo řadit sekvenčně. Subaru také u této generace poprvé od šedesátých

SUBARU OUTBACK 2,5i

Motor	zážehový čtyřválec, DOHC/4
Zdvihový objem	2457 cm ³
Vrtání x zdvih	99,5x79 mm
Kompresní poměr	10,0:1
Max. výkon	167 k (123 kW)/5600 ot./min.
Max. točivý moment	229 Nm/4000 ot./min.
Převodovka	CVT
Nápravy vpředu/vzadu	McPherson/lichoběžníková
Brzdy vpředu/vzadu	ventilované kotouče / kotouče
Pneumatiky	225/60 R17
Délka x šířka x výška	4775x1820x1605 mm
Rozvor	2745 mm
Provozní hmotnost	1608 kg
Nádrž	65 l
Zavazadlový prostor	526 l
Maximální rychlost	198 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	10,4 s
Kombinovaná spotřeba	8,4 l/100 km
CENA	od 900 000 Kč



» Převodovka Lineartronic



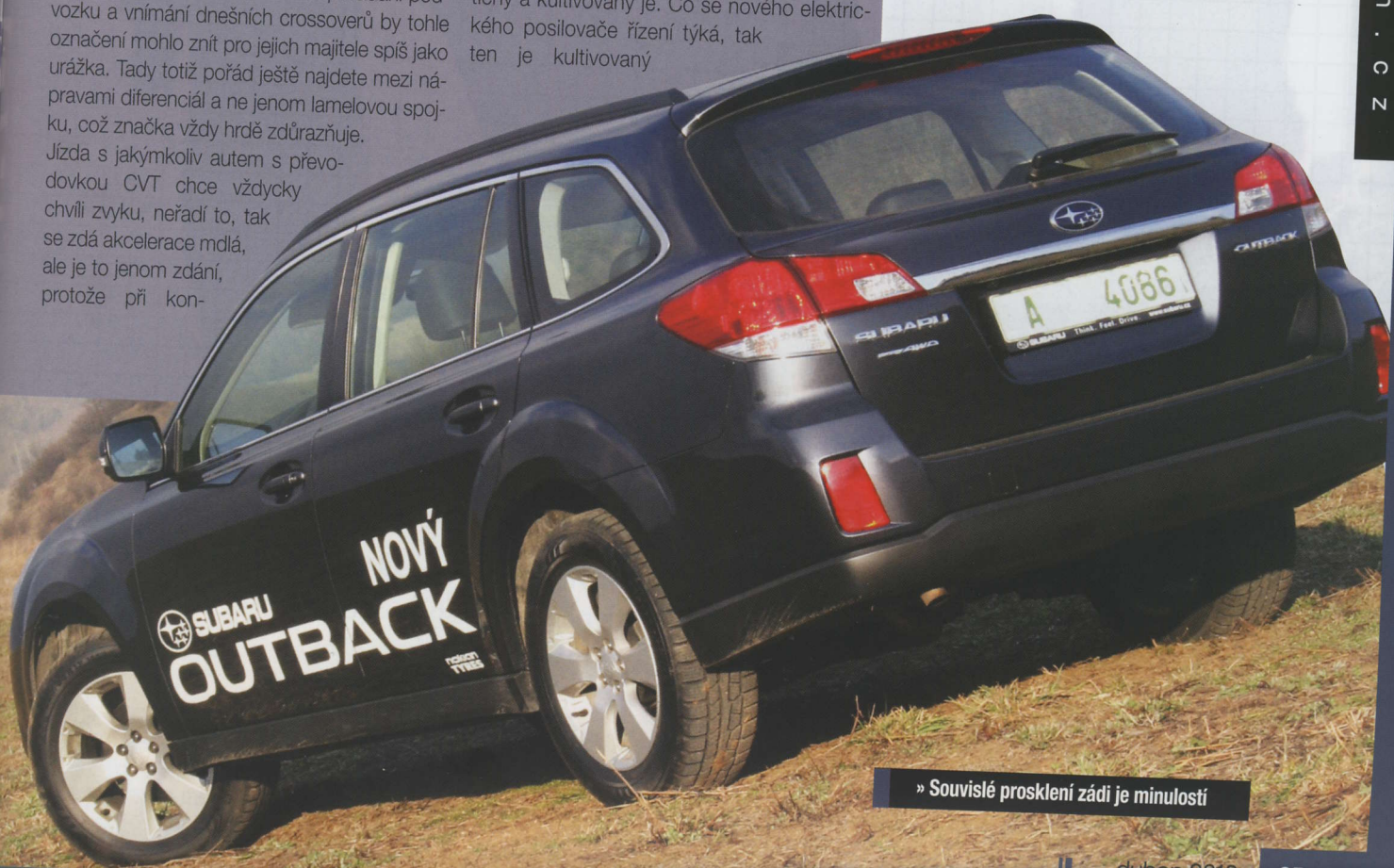
let přešlo na nové uložení motoru v odrušeném kolébkovém rámu, ke kterému jsou upevněny i hlavní komponenty zavěšení přední nápravy.

BEZ ŘAZENÍ NEBO SEKVENČNĚ

Outback jsem si vyzvedával za slunečného počasí s předzvěstí jara a vůbec by mne nenapadlo, že během jednoho týdne bude všechno jinak a okusíme jeho vlastnosti i na namrzlém zasněženém povrchu. Outback jako vyšší bratr Legacy byl pro Subaru vždy vstupenkou do segmentu SUV, případně dnes populárnější do segmentu crossoverů, i když vzhledem k uspořádání podvozku a vnímání dnešních crossoverů by tohle označení mohlo znít pro jejich majitele spíše jako urážka. Tady totiž pořád ještě najdete mezi nápravami diferenciál a ne jenom lamelovou spojku, což značka vždy hrdě zdůrazňuje. Jízda s jakýmkoliv autem s převodovkou CVT chce vždycky chvíli zvyku, neřadí to, tak se zdá akcelerace mdlá, ale je to jenom zdání, protože při kon-

stantních otáčkách auto zrychlí ještě lépe než třeba s běžným automatem, i když třeba u Outbacka Lineartronic proti manuálnímu šestikvaltu ztrácí 0,8 sekundy z doby nutné pro dosažení 100 km/h. K dobru zase hovoří nižší spotřeba (není problém ji udržet pod 9 litry), tak si vyberte podle preferencí. Jízda s novým Outbackem je díky nově uloženému motoru o poznání tišší a skoro nepostřehnutelný je i klopný moment jinak patrný u plochých motorů. Vlastně prakticky v celém rozsahu otáček o motoru skoro nevíte – tak tichý a kultivovaný je. Co se nového elektrického posilovače řízení týká, tak ten je kultivovaný

také, ale možná až příliš a zpětná vazba od kol je tak spíše hypotetická. To ovšem nic neznamená pro velmi přesné vedení vytyčeného směru jízdy a čitelného chování zejména v zatáčkovitých úsecích, kde exceluje i pohon všech kol a dovoluje rychlejší a jistější průjezdy. Outback se i přes své nezanedbatelné rozměry cítí velmi dobře ve městě, kde přichází ke slovu propracovaný podvozek. Ani parkování není problematické, i když se zmenšila plocha prosklení zadní části, tak v našem případě vše usnadňuje couvací kamera. Zklamáním pro turbomilné zákazníky bude projev 2,5litrového motoru, který na tak velké auto přeci jen ztrácí síly a v kategorii aut za milion nenabízí jinak závatnou dynamiku. Trochu oživit si jízdu můžete využitím sekvenčního řazení páčkami pod volantem, ale sportovní pocity určitě nečekejte. V této konfiguraci je Outback spíše pohodlným cestova-



» Souvislé prosklení zádi je minulostí