



## Umění přesvědčit

Na první pohled odvážná specifikace funguje na silnici i v terénu. A na pár nedostatků si snadno zvyknete.

**Filip Rakovan**

**PRO** Prostornost, kvalita, jízdní vlastnosti  
**PROTI** Převodovka zazmatkuje, komfort je vykoupen omezenou dynamikou

**Subaru Outback 2.5i Lineartronic**  
Motor: čtyřválec, boxer, Objem: 2457 cm<sup>3</sup>, Výkon: 167 koní v 5600 ot./min., Točivý moment: 229 Nm v 4000 ot./min., Zrychlení 0–100 km/h: 10,4 s, Maximální rychlost: 198 km/h, Hmotnost: 1533 kg, Spotřeba: 8,4 l/100 km, Cena: 1 030 000 Kč

**L**EGACY KOMBI s manuálem a dieselem jsem označil za nejlepší z nových velkých Subaru. Jaké tedy může být to samé auto, ovšem s benzínovým 2,5litrem, o pět centimetrů vyšší světlou výškou a bezstupňovou automatickou převodovkou? Rozhodně ne špatně, jak by se mohlo díky glorifikaci naftového protikladu zdát.

Je to řada let, co první Outback zakládal populární kategorii terénně laděných kombíků – a celý ten čas můžeme bez obav označit jako zraní.

Stále smekáme před symetrickým pohonem všech kol, robustností konstrukce, výtečným plochým čtyřválcem. Vězte, že nový Outback narostl do všech stran, ta tam je intimní kontaktost minulých řad, vpředu čekají na řidiče široká a pevná sedadla a vzadu posezení srovnatelné s ředitelskou limuzínou. Kufr narostl na 526 litrů, a sklouznou-li

sedáčky do roviny, převezete v Outbacku přes metr a půl dřeva. Značný pokrok se odehrál i v materiálech, které lze dnes srovnávat bez uzardění s evropskou konkurencí, a k dispozici je vybava, jež díky své štedrosti nesnese kritiku. Technická novinka, bezstupňová převodovka Lineartronic, přenáší 167 koní výkonu a 229 Nm točivého momentu a první dojem z tohoto spojení je – ticho. Absolutní ticho, kterým pohonné ústrojí v jakýchkoli otáčkách směrem do interiéru působí. Motor má dostatek síly na to,

aby Outback na silnici nezaostával, byť přes slibný papírový objem agregátu nejde o žádného sprintera. Automatika řadí zodpovědně, ale pružné zrychlení je termín, na který můžete za volantem tohoto Subaru zapomenout. Stovka na tachometru, plný plyn a...

Hučení a jinak nic. Při pevném startu elektronika podrží otáčky a Scooby odhodlaně vystřelí z místa, ale za jízdy je snaha dostat kombi do tempa marná. Pokud chcete více řídit a méně se kochat, myslíte už před podpisem objednávky na manuál. Pod volantem sice trčí pádla, kterými lze lehce zasahovat do jízdy, ale stále v rámci poplatnosti bezstupňovému CVT. Zatáčky, sucho nebo déšť, přilnavost a ovladatelnost Outbacku jsou doslova učebnicové. Volant se prezentuje spíše jako odměřený než upovídaný společník, ale náklony hmoty a přenosy sil do zadku řidiče dostatečně informují o tom, co se děje. Jednomu by až

začala chybět klasická ruční brzda, s táhlem brzdiče se ve vracečkách počítat nedá.

Nerovnosti asfaltu jsou pečlivě filtrovány. A v terénu, který nemusí být právě lehký, jsou limitujícím faktorem gumy, ruměncem ve tváři Audi Allroad nebo Volva XC70 je na místě. Spotřeba není tak hrozná, jak by mohl skeptik čekat, na čtvrtku nádrže jsem ujel jen o padesát kilometrů méně než s dieselem a vychází mi průměr deseti litrů na sto.

Chyby? Jsou, ale nic zásadního. Navigace funguje výborně, ovšem ovládání není zrovna intuitivní. Modrý proužek uprostřed středové konzoly je nevkusný, a protože je Outback mimo asfalt vážně machr, chybí mi drsně výrazné oplastování karoserie. Rychlým pohledem přes rameno tedy říkám, že Legacy kombi 2.0D se mi líbilo víc, uznávám ale, že konzervativního zákazníka zaměřeného na komfort a pohodlí nepřesvědčím. **5/20**



**REVOLUCE**  
Konec stížností na materiály, kvalitu nebo vybavu

