



Předvánoční test Subaru Outback

Vozy se zaměřením na hotelové flotily, potřeby vinohradníků a vinařů, auta pro hospodské, provozovatele horských chalup a hotelů – prostě především limuzíny, dodávky a offroady, testujeme již osm let. A musím popravdě říci, že mě to baví. Ale až tentokrát poprvé za tu dobu jsem zalitoval, že už nesedím v redakci někdejší Motoristické současnosti, všeobecně zvané MOTOR – jako tehdy před sedmatřiceti lety. To bych měl na test šest, možná osm stran a mohl bych se o zážitcích a zkušenostech rozepsat. Teď jsem rád, že se mi dvoustranu povedlo rozšířit na tři stránky a nakonec na čtyři, a s těžkým srdcem vybírám ze tří stovek fotografií, které jsme za docela drsných podmínek pořídili během pěti dnů a dvanácti set kilometrů.

Tohle číslo je sváteční vánoční čtení a tak mi dovoďte napsat autotest trochu jinak, než jste zvyklí. Jako bych ve vzpomínkách zase jezdil s Pavlem Hartlem, zvaným Fellini, v počmáraném autě s číslem na dveřích a v kapsičce košile měl po soutěži svazek lístků na benzín, jaký mi zbyl po poslední Rallye Citta di Bassano v roce 1983. Nedaly se na italských pumpách vyměnit za nic jiného, než za benzín. Peníze z devizového limitu došly, nechal jsem si jen deset tisíc lir na parkoviště Tronchetto, abych si prohlédl v poklusu slavné Benátky.

Ale nechat tam pět plných nádrží? Nikdy! A tak jsem hladový prolítal škodovkou stovčáčkou s duralovou lyžinou křížem krážem cestou, ale spíš necestou Toskánsko, Piemont, Venetto, Dolomity i Friuli, dokud mi ještě lístky zbývaly.

Moje první osobní setkání se Subaru je o pár let mladší, i když taky pěkně fousaté. Bengt Axelsson a Göran Andersson se Subaru RX Turbo byli v letech 1986 až 1989 častými hosty na našich rallye. Byli rychlí, spolehliví a užívali života plnými hrstmi. A tak se stalo, že



Bengt potřeboval v Popradě trénovat na Rallye Tatra a Göran nějak nezvládal. Dodnes cítím sluchátka Peltor na uších (co bychom za ně v našich škodovkách dali!), vidím Tripmaster Halda před sebou a umím „medium vänster“ a „speedy snabb høger“ (střední levá a děsně rychlá pravá), jak jsem je psal za Görana na Hrabušicích, Dobšinské řadové a Helpe do rozpisu. Je to dávno...

Test úplně nového Outbacku modelového roku 2013 začal dlouhým a milým rozhovorem se Zdeňkem Zikmundem, marketing a sales manažerem Subaru ČR. Nemohl mi přeci nepřipomenout, že letos slaví Subaru



Na parkovišti Outback svou mohutností vyniká.

40. výročí pohonu všech čtyř kol, a to nikoli se spojkou připojovanou druhou nápravou, ale s trvalým symetrickým pohonem s mezinápravovým diferenciálem. V kombinaci s plochým boxerem je tato koncepce základem pozoruhodných jízdních vlastností vozu se skvělou ovladatelností a vysokou mírou stability zejména na nezpevněném či kluzkém povrchu a při jízdě vysokou rychlostí. Díky nim dovedl legendární Colin McRae Subaru Legacy RS, připravované v dílnách Prodrive, v roce 1993 k prvnímu vítězství v mistrovství světa na Novozélandské rallye. Pak jich následovala až do přerušení továrních sportovních aktivit v roce 2008 dlouhá, dlouhá řada včetně tří titulů mistrů světa a třech pohárů konstruktérů, i když Legacy později nahradily dobře ovladatelné menší Imprezy.

Typ Outback, tehdy ještě Legacy Outback, byl od svého uvedení na trhy v roce 1995/1996 strůjcem zrodu dnes tak populární kategorie crossoverů. Oproti běžnému Legacy nabídl o několik centimetrů vyšší světlou výšku a tedy lepší průchodnost, a ka-

roserii „obrněnou“ plastovými díly proti drobným úrazům v přírodě i ve městě. Auto do stepi, pouště i městské džungle.

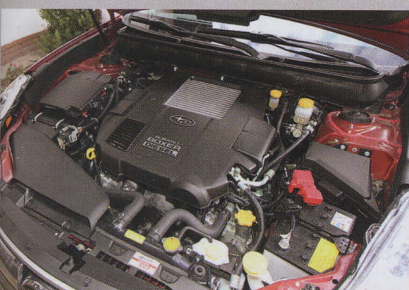
Když jsme v zamračených Stodůlkách k testovanému vozu v bordové metalíze přišli, jen letmo mě Zdeněk Zikmund upozornil na bezklíčkové odemykání (stačí, když máte klíč v kapse a lehce se dotknete kliky) a startování rozměrným tlačítkem START. Byl jsem první, kdo tenhle vůz s necelým tisícem najetých kilometrů dostal k testování, a musím říci, že jsem se k němu choval s patřičnou úctou.

První dojem byl, že řídím pravý koráb silnic. Přiznaná rozměrná kapota přede mnou

Během dvanácti set kilometrů přes jižní Moravu do Beskyd se pocit nezměnil, ale prohloubil. Přepřelňovaný diesel Subaru Boxer s protiběžnými písty ve všech režimech překvapoval velmi nízkou úrovní vibrací a kultivovaným, svižným chodem, jakoby to ani nebyl diesel. Jemu naopak odpovídal mohutný dynamický zátah. Díky výtečné odezvě na pedál plynu a svěžímu zrychlení vozu si právem zaslouží označení „sportovní diesel“. Motor 2,0l DOHC 16V s protiběžnými písty o objemu 1998 cm³, který nabízí výkon 110 kW (150 k) při 3 600 ot/min a nejvyšší točivý moment 350 Nm při 1 600 až 2 400 ot/min, splňuje požadavky emisní normy Euro 5



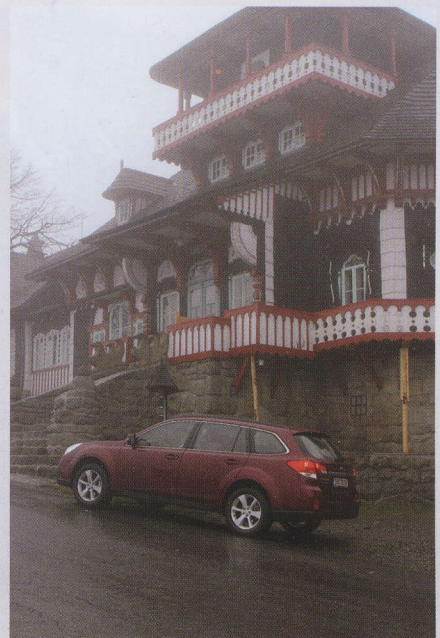
se sportovně působícím nasáváním k intercooleru (kupodivu když motorový prostor otevřete, je nad plochým motorem ještě spousta volného místa), dobrý výhled, klidný a tichý chod motoru – ale především pocit, že jedete v bezpečné, pevné, solidní limuzíně (byť je Outback praktický kombík).



a pro zeleně zaměřené zájemce je dobré zdůraznit, že díky použití filtru pevných částic (DPF) má extrémně nízký obsah pevných částic ve výfukových plynech. Outback měl snadno řaditelnou šestistupňovou manuální převodovku, která si s charakteristikou motoru velmi dobře rozuměla. Vůz je zpravený na rychlost do 200 km/h, ale jednak víc stejně nepotřebujete a téměř až k limitu zrychluje velmi ochotně a hbitě. Systém Symmetrical AWD s omezenou svorností spojuje centrální diferenciál s kuželovými koly. Pokud dojde k prokluzu předního nebo zadního kola, změní se základní rozdělení hnačícího momentu z poměru 50:50 viskózní spojkou tak, aby zůstala zachována co nejvyšší trakce.

Doplňkem řidičova talentu je stabilizační systém VDC (Vehicle Dynamics Control), který například umí přibrzďovat kola, aby zabránil bočnímu smyku či podobným potenciálně nebezpečným situacím.

Ze snímků vidíte, že jsme jezdili v dešti, mlze, plískanicích. Na Pustevnách již padal déšť se sněhem (a opravdu mi přišlo líto, že už pořádně nenasněžilo a nedalo mi tak mož-



V podhůří to ještě šlo, ale na Radhošti bylo fakt nevlídno. Nepotkali jsme ani nohu.

nost vyzkoušet výhody agilní čtyřkolky na sněhu), mlhou téměř nebylo vidět a cesta od Tanečnice k soše Radegasta byla ve stavbě, prakticky jen protažená buldozerem. Nikde žádná dopravní značka, tak jsme dost drs-

