



SVATBA JAKO ŘEMEN

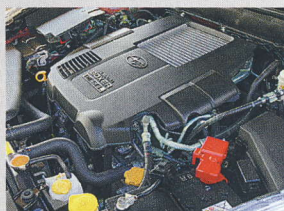
Diesel pod kapotou Subaru Outback řekl „ano“ bezestupňové převodovce. Láska jako trám nebo italská domácnost?

Z diesellových verzí subaru se outback dostal s CVT „do chomoutu“ jako první, forester to čeká až později. „Svatba“ přišla na 40 000 Kč, trochu vyšší je spotřeba a také servisní náklady, jinak ale již následují téměř samá pozitivní a jistoty? Z velké části ano.

Jedná se o harmonický pár, řemen rychlostní skříně neslyšíte a ani diesel není žádným hřmotným chasníkem. Rovnoměrně táhnoucímu dieselu s malým turboefektem je bezestupňová převodovka dobrou partnerkou. Jako věno přináší lepší komfort obsluhy, což oceníte zejména při popojíždění po městě. Drobný turboefekt dieselu téměř nepocítíte a odpadá i potýkání se s nepřesnými drahami manuální převodovky.

Prodlevy typické pro skříně CVT jsou díky elektronickému řízení omezeny na minimum.

Až na rozjezdy se její projev velmi blíží klasickému „automatu“. Zrychlení je shodné s manuální verzí a dynamika neméně dobrá. Bezestupňová převodovka se sedmi virtuálními převodovými stupni je pilná hospodyňka. Není problém jezdit do 6,5 l/100 km, tedy přibližně za o půl litru více než s manuálem. Ve městě je to při 8,6 l/100 km přibližně o litr více. Průměr 7,2 l/100 km je na velikost vozu, stálý pohon všech kol a samočinné řazení stále dobrý výsledek.



Diesel ve spojení s převodovkou CVT má o půl litru vyšší spotřebu, komfort obsluhy za to ale stojí.

Text: Vladimír Löbl
Foto: Václav Novák



„Cvakat“ předvolené rychlosti převodovky CVT si lze prostřednictvím páček na volantu.

TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr horší lepší

SUBARU OUTBACK 2.0 D LINEARTRONIC EXEC.

Motor	vznětový, B4, 1998 cm ³
Výkon	110 kW (150 k) při 3600/min
Točivý moment	350 Nm při 1600-2400/min
Zavazadlový prostor	0,526/1,677 m ³
Nejvyšší rychlost	195 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,7 s
Spotřeba	7,6/5,6/6,3 l/100 km
Emise CO₂	166 g/km
Cena/testovaný vůz	1 079 000/1 080 500 Kč

Konkurence: Honda CR-V, Volkswagen Passat Alltrack

auto motor sport **HODNOCENÍ** ★ ★ ★ ★ ☆

+ sladení motoru s převodovkou, spotřeba paliva, trakce, prostorný interiér	Pohon	7	9
- tvrdší tlumení, vyšší cena test. verze, lacinější plasty v interiéru	Podvozek	6	
	Komfort		
	Interiér	8	
	Cena/výbava	6	

RADOST AŽ NA KOST

S malými hot-hatchi se roztrhl pytel: Peugeot 208 GTI a Renault Clio RS se musí o výsluní podělit i s Fiestou ST.



Nejostřejší fiesta se jim nedokáže vyrovnat výkonem, její 1,6l ecoboost má pouhých 134 kW (Francouzi ze stejného objemu dostanou 147 kW). Jenže radost z jízdy se nedá určit podle technického průkazu. „Estéčku“ rozhodně síla nechybí, klapka ve výfuku a přenáší do kabiny výborně „nafixlovaný“ brumlavý zvuk (výraznější paradoxně v nižších otáčkách) a navíc po faceliftu fiesta vypadá jako miniaturní aston martin. Přidejte optimální zpřevodování přesného manuálu, zdravou chuť po otáčkách, rychlé reakce na plyn usnadňující meziplyny a zátaž od nějakých 1800/min. Co chtít víc?

Navíc si výkon můžete na okreskách užít. Citlivé řízení reaguje snad i na telepa-

tické povely k zatočení, auto má spoustu přilnavosti (občas i jako tříkolka) a dohnať ho k nedotáčivému smyku chce opravdu brutální zacházení. Tužší nastavení sníženého podvozku způsobuje drncání, ale ostré rázy se k řidičovu pozadí usazenému ve skvělých recarech nepřenese. A odhlučnění kabiny vyhoví i delším cestám.

Ford u Fiesty ST nezopakoval sebevědomé ceny Focusu ST. Na základní verzi ST vám postačí akčních 459 150 Kč, francouzští kohouti jsou sice lépe vybavení, ale také dražší. Jenže k tomu, abyste se bavili, kožená sedadla nepotřebujete. S „estéčkem“ je totiž každá cesta cílem.

Text: Martin Příbyl
Foto: Václav Novák

TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr horší lepší

FORD FIESTA ST (ST+)

Motor	přepln. zážehový, R4, 1596 cm ³
Výkon	134 kW (182 k) při 5700/min
Točivý moment	240 Nm při 1600-5000/min
Zavazadlový prostor	0,276/0,960 m ³
Nejvyšší rychlost	220 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	6,9 s
Spotřeba	7,9/4,8/5,9 l/100 km
Emise CO₂	138 g/km
Cena/testovaný vůz	529 790/584 490 Kč

Konkurence: Peugeot 208 GTI, Renault Clio RS, VW Polo GTI

auto motor sport **HODNOCENÍ** ★ ★ ★ ★ ☆

+ hravý podvozek, spontánní motor, řízení, řazení, ostré brzdy, skvělá sedadla, sport. režim ESP	Pohon	7	9
- horší komfort pérování, cena závisí na akční nabídce	Podvozek	6	10
	Komfort	6	
	Interiér	6	
	Cena/výbava	7	



Příjemný zvuk a zátaž 134kW ecoboostu vás budou stát 8,8 l/100 km.



Debut v současné fiestě slaví zadní kotoučové brzdy, a hned s červenými třmeny!