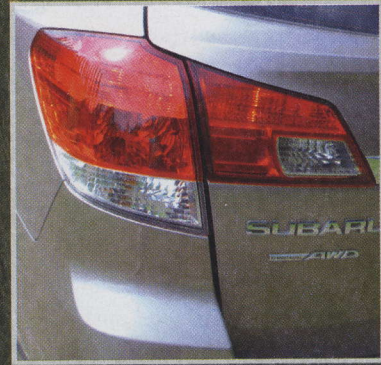
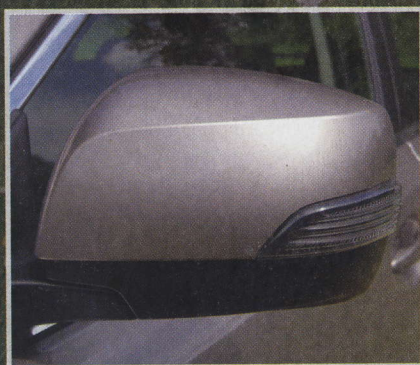
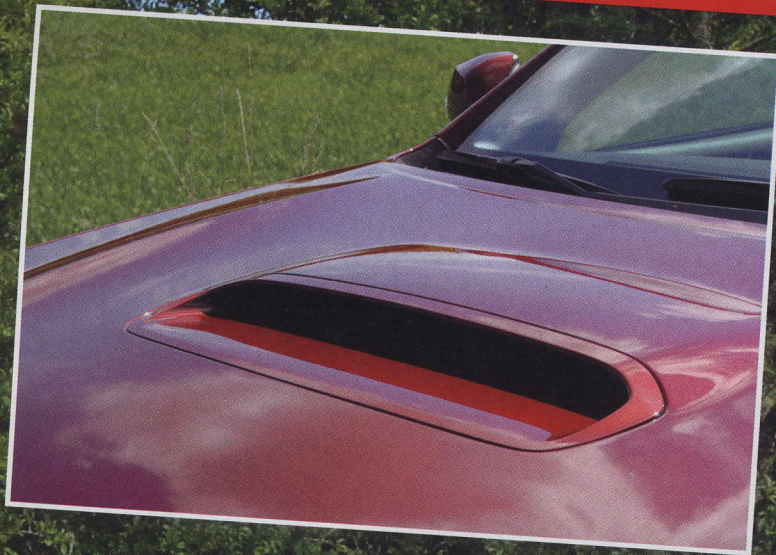


TEST

SUBARU OUTBACK

S VŮNÍ BENZINU I STRÍDMĚ NA NAFTU





Text a foto: Martin Felix

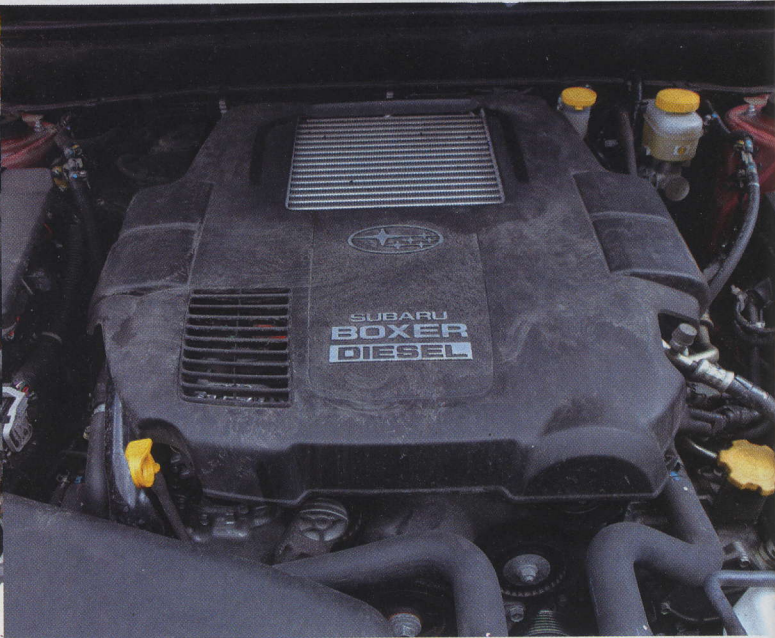
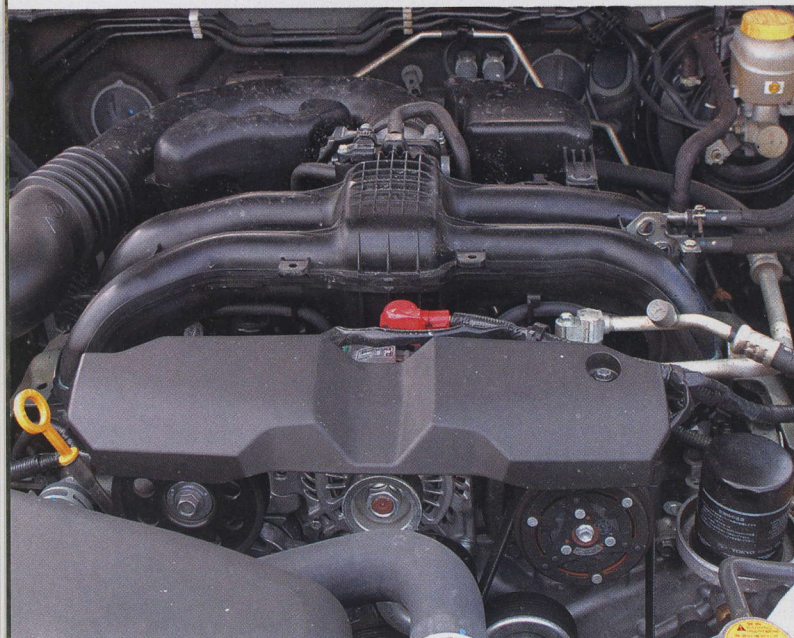
Subaru Outback je terénním derivátem populárního Legacy, které doprovází již od jeho druhé generace a vytrval do současné páté. Ani normální Legacy nemá potíže s průchodností, pohybujeme-li se po zpevněných cestách, Outback je však díky oplastování a nadprůměrné světlé výšce 200 mm ještě o něco otrlejší. Protože jsme ho ještě v Transport magazínu nepředstavovali, zkusili jsme tentokrát hned dvě provedení, a sice benzinový atmosférický motor o obsahu 2,5 litru s bezstupňovou převodovkou Linetronic a dvoulitrový diesel s manuálem.

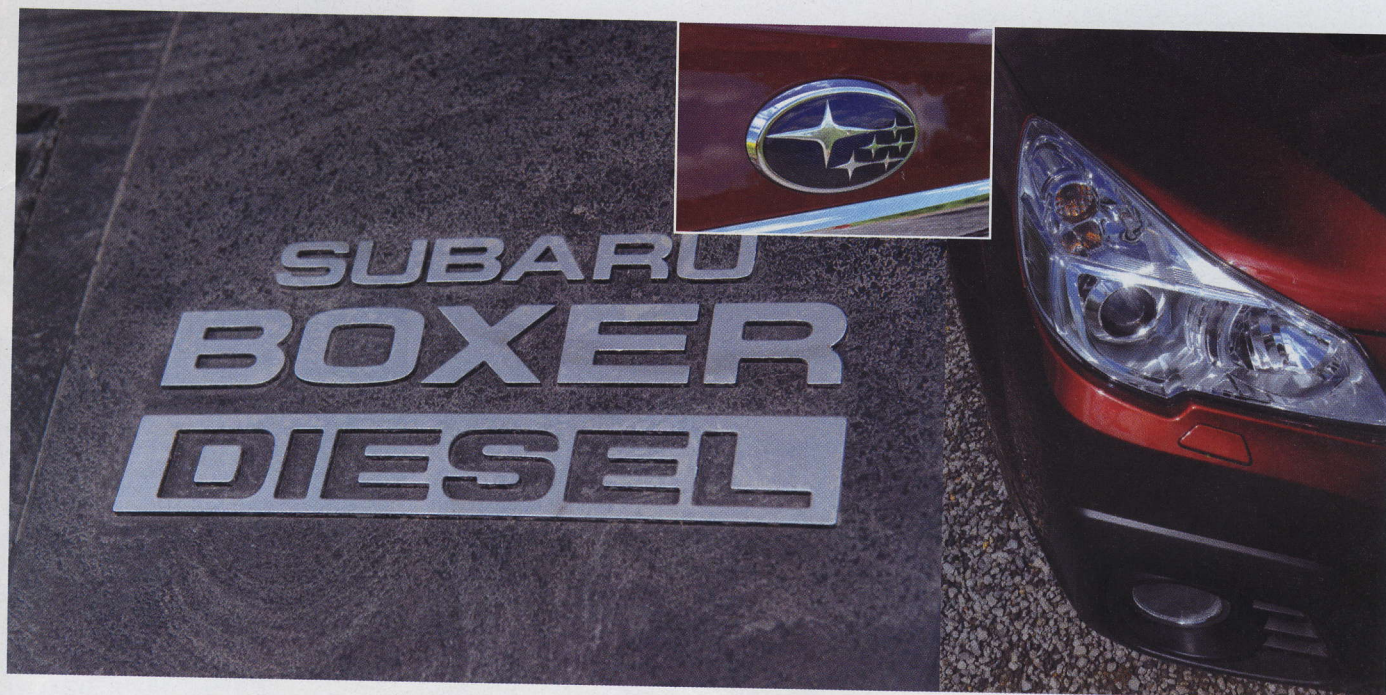


Subaru si nikdy nezakládalo na líbivých tvarech, dokonce by se dalo říct, že si spíš zakládalo na tom, že zákazníci si jejich auta kupují především kvůli skvělé technice a neodradí je ani nenápadný vzhled. A že jsme se slovem nenápadný byli velmi decentní. Jestliže se minulá generace od této tradice odchýlila a byla až nezvykle elegantní, současný Outback je především mohutný, přišel o klasická bezrámová okna a celou svou osobností vyjadřuje, že ho nemůže vůbec nic překvapit. Dieselová verze je ještě o něco brutálnější, protože ji na první pohled odlišuje mohutný nasávací otvor vzduchu na kapotě. Střešní ližiny mají v základu obě.



Interiér Outbacku díky nejvyšší výbavě nepostrádal ani v jedné variantě nic podstatného. Kožená křesla jsou pohodlná, místa je dost ve všech směrech a i zadní sedadla pojmu vzrostlé osoby. Palubní přístroje jsou přehledné, chválíme ukazatel teploty, který prý technicky nedotčené uživatele natolik znervózňuje, že ho automobilky raději vypouští. Navigace i palubní počítač se v letošním roce naučily česky, což je dobrá zpráva, horší je jejich méně logické ovládání, když třeba údaj o průměrné spotřebě a dojezdu zobrazený na malém displeji ve středu pod čelním sklem měníte kolíčkem vedle rychloměru. Ale hned druhý týden se s tím naučíte žít.





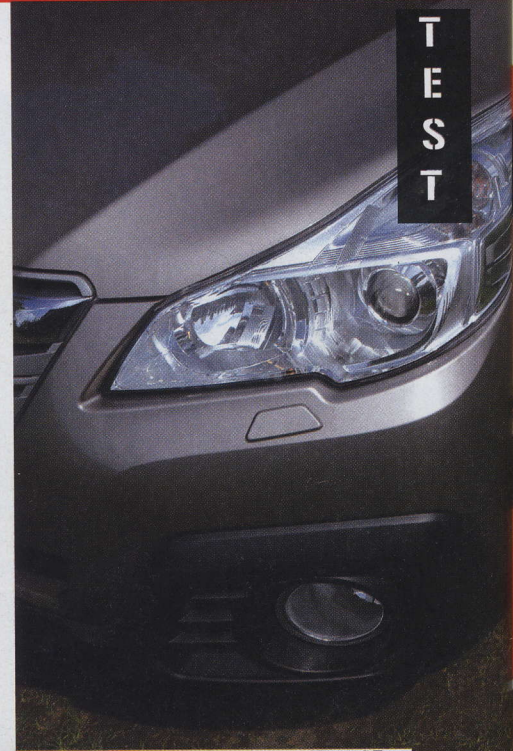
A protože u subaru jde v první řadě vždy především o to, jak jezdí, opustíme podružnosti týkající se vzhledu a doplňků. Nabídka motorů není nijak extrémní, benzinový šestiválec opustil evropské kolbiště a ze zážehových motorů zbyl pouze dvouapůllitrový čtyřválec, ovšem zcela nové konstrukce. Na našem trhu je v nabídce výhradně s bezstupňovou převodovkou. Tu můžete mít i s naftovým motorem, kterým je přeplňovaný čtyřválcový boxer, v našem případě to však byl manuál. Benzinový agregát o výkonu 127 kW/173 k je příkladně kultivovaný a s Lineatronicem si dobře rozumí, tedy poté, co si s ním porozumí i řidič. Druhá generace tohoto převodového ústrojí je kompaktnější a účinnější než její první verze a měla by být bohatě dimenzovaná minimálně na 200 tisíc kilometrů. Za tím stojí i použití řetězu, který spojuje dvojici řemenic tvořících základ variátoru. Charakterizovat převodové ústrojí Lineatronic jde opravdu nejlépe slovem lineární. Nic se zde neděje s nějakým přerušením nebo dokonce rázy, a to ani v případě, když používáte ruční změnu šesti přednastavených převodových poměrů. V nižších a středních otáčkách je to tak trochu jako v tramvaji, při kickdownu se motor roztočí k červenému políčku a s využitím maxima točivého momentu vůz plynule zrychluje. Na stovku mu to trvá 9,9 s a ručička tachometru se zarazí 2 km před dvoustovkou. Je to pohodlné a zákazníci prý nic jiného nechtějí. Já jsem si to ani po týdnu úplně nezamiloval, třebaže už dávno nejsem ve věku, kdy by mi chyběly starty s protáčejiícími koly. Ty s převodovkami CVT opravdu nejdou.

Zato osvědčený diesel s protilehlými válci, výkonem 110 kW/150 k a manuální převodovkou přinesl pouze samá pozitiva. Maximální rychlost je o zanedbatelné 3 km/h menší, zrychlení o dvě desetinky vteřiny lepší. Hladkým chodem je tato pohonná jednotka stále o krok před konkurencí. Těžko se vám v jiném dvoulitrovém dieselu stane, že se při volnoběhu musíte přesvědčit pohledem na otáčkoměr, jestli náhodou motor nezhasl. Manuál sice pravou ruku zaměstná víc než automat, ale šest stupňů lze radit po krátkých a přesných drahách. A spotřeba? Slibovaných 7,6 l/100 km jsem u benzinové verze překročil o dva litry a jezdil

zhruba za devět a půl. Na tak velké auto se stálým pohonem všech kol to sice i tak jde, ale s dieselem to bylo o rovně tři litry méně, což už zaslouží poklonu.

S jízdními vlastnostmi budete spokojeni u obou provedení. Systém stálého pohonu s Lineatronicem se díky aktivnímu rozdělování točivého momentu obejde bez mezinápravového diferenciálu. Nepřetržitě sleduje provozní podmínky všech čtyř kol, točivý moment a údaje z VDC a na náhlé změny povrchu okamžitě reaguje přerozdělením hnacího momentu mezi kola přední a zadní nápravy. Pro manuální převodovku tutéž práci zastává centrální





diferenciál s omezenou svorností a viskózní spojkou. Výsledek je vždy stejný – naprostá jistota i za komplikovaných povětrnostních podmínek. Přes vysokou stavbu se ani v zatáčkách outback téměř nenaklání, daní je trochu tvrdší odpružení, kterému se zcela nedaří rozžehlit všechny nástrahy děravých silnic.

V obou subaru si dle očekávání budete připadat jako v poctivém autě, které vás nikde nenechá na holičkách. Cenově obě varianty vyjdou skoro na stejno, když za naftovou variantu si připlatíte nějakých dvacet tisíc. V obou případech s nejvyšší možnou výbavou, která by nám zabrala další stránku, však lehce překonáte hranici jednoho milionu korun.

