

VSTŘÍČ NOVÝM ZÁKAZNÍKŮM



Outback nabízel téměř vše, co je aktuálně takzvaně „in“. Je to kombi, má pohon všech kol, větší světlou výšku a naftový motor. Jedna věc ale chyběla. Kdo chtěl diesel s automatem, měl až dosud smůlu.

Text: Lukáš Dittrich Foto: autor

LETOŠNÍ ROK se u Subaru nese hlavně ve znamení příchodu nové generace modelu Forester, pozadu však nezůstal ani Outback. Provedení modelového roku 2013 doznalo řady změn (na ně se podrobně podíváme v letním dvojčísle) a může se pochlubit jednou důležitou novinkou. Až dosud totiž japonská automobilka nabízela Outback v kombinaci s diesellovým boxerem a manuální převodovkou. Kdo chtěl automat, měl buď smůlu, nebo musel sáhnout po benzinové jednotce, případně zamířit ke konkurenci. Jenže to se změnilo. Nově je dostupný Outback 2.0D také s převodovkou Lineartronic.

KDE SE VZALA?

Subaru opět vsadilo na bezestupňový automat Lineartronic. Dosud používaná verze určená pro nepřehlíhaný benzinový motor by se s přidělem vysokého točivého momentu nevyporádala, proto

INZERCE

Pro tento automobil
používejte Goodyear
EfficientGrip Performance

www.goodyear-cz.cz

GOODYEAR
MADE TO FEEL GOOD.

muselo dojít k několika úpravám. Konkrétně se například jedná o zesílenou skříň převodovky nebo nový měnič točivého momentu a optimalizovanou charakteristiku hydraulické kapaliny. Je celkem logické, že stejnou převodovku najdeme také u vrcholné verze Subaru Forester XT.

Bezestupňová převodovka bude podle tiskové zprávy poskytovat velké pohodlí (protože de facto neřadí) a také bude nabízet širší rozsah převodových poměrů, což by pro změnu mělo zefektivnit provoz, tedy vůz by měl mít nižší spotřebu paliva. Subaru vybavilo nový Lineartronic také sedmi virtuálními stupni pro manuální režim řazení pomocí pádel pod volantem. Všechno to zní slibně, ale jak to funguje v praxi?

VELMI CHYTRÁ FINTA

Z neznámého důvodu jsem byl ke kombinaci diesellového motoru a bezestupňové převodovky skeptický, ale první kilometry za volantem mě celkem rychle vyvedly z omylu. Automatický naftový Outback je velmi pohodlný, uvnitř vládne příkladné ticho a samozřejmě bezestupňová převodovka při normální jízdě svou plynulostí komfortní charakter ještě podtrhuje. Tohle se bude určitě líbit.



Co je u
zováno ne
maximáln
svým proj
šší inžený
chování el
než 65%, z
klasická sa
konstantní
virtuálních
a nejdůleži
vytváří doj

Popsané
příčem z vý
běžnou a b
zmínka o t
ní volby pře
dovka reag



& K, a.s.
Videňská
prodej@su
www.suba



SUBARU OUTBACK 2.0D LINEARTRONIC

MOTOR | vznětový čtyřválec, 1998 ccm,
150 k / 3600 ot.min⁻¹, 350 Nm / 1600-2400 ot.min⁻¹
PŘEVODOVKA | bezestupňová automatická,
pohon všech kol - mezinápravová spojka
JÍZDA | 0-100 km/h za 9,7 s, 195 km/h,
kombinovaná spotřeba 6,3 l/100 km

Co je u bezestupňových převodovek většinou kritizováno nejvíce, jsou momenty, kdy řidič požaduje maximální zrychlení, ale automobil v tu chvíli působí svým projevem prostě a jednoduše jako skútr. Japonští inženýři ovšem přidali chytrou fintu, která takové chování eliminuje. Sešlápnete-li pedál plynu na více než 65%, změní automat chování a začne řadit jako klasická samočinná převodovka. Místo aby držel konstantní otáčky, volí některý z přednastavených virtuálních převodů. V praxi to funguje výborně a nejdůležitější na tom všem je, že to také dokonale vytváří dojem, že máte ve voze běžný automat.

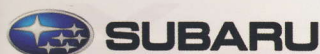
Popsané řešení bych se nebál označit za chytré, přičemž výsledkem je povedený kompromis mezi běžnou a bezestupňovou převodovkou. Už také padla zmínka o tom, že řidič má k dispozici možnost manuální volby převodů pomocí pádel pod volantem. Převodovka reaguje rychle, a především si tvrdohlavě

nedělá, co chce, jako tomu bylo třeba v testu Juka Nismo, který najdete o několik stránek dále.

K praktické stránce věci doplním ještě dva faktické údaje. Díky širšímu rozsahu převodových stupňů točí motor při dálničních 130 km/h přibližně 2200 ot./min. Spotřeba se během prvních kilometrů pohybovala mezi 7-8 l a nakonec skončila na 7,4 l/100 km. Výsledek to není vůbec špatný. Mimočodem dojezd na plnou nádrž přesahuje hranici 800 km.

Kombinace naftového boxeru, bezestupňové převodovky a modelu Outback se povedla. Výsledkem je velmi příjemný a pohodlný allroad, který dost možná přitáhne další zákazníky. Do showroomů by novinka měla dorazit během druhé poloviny května. Příplatek za Lineartronic se bude pohybovat okolo 40 000 Kč. Později (ne dříve než za rok) se začne Lineartronic montovat také do naftového Foresteru. ■

INZERCE



C & K, a.s.
Václavská 100, Brno
prodej@subarubrno.cz
www.subarubrno.cz

547 136 215
602 487 429
602 727 516

Subaru XV 2.0i XS: A nejlepším se stává...



PŘEČTĚTE SI
CELÝ TEST NA
www.auto4x4.cz/
XV-20i/

Tento model jsme už probrali ze všech stran, nicméně na jednu motorizaci zatím nedošlo. Konkrétně je řeč o benzinovém dvoulitru spojeném s manuální převodovkou – a jak se ukázalo, platí v tomto případě ono obehrané „to nejlepší na konec“.

Text: Lukáš Dittrich Foto: Tomáš Novotný



Když Subaru XV vstupovalo na trh, všichni předem pasovali do role největšího favorita verzi osazenou naftovým boxerem. Také já jsem ji považoval z nějakého důvodu automaticky za to nejlepší, co bude k dispozici. Vždyť diesel rovná se solidní dynamika a velmi nízká spotřeba. Jenže druhou stránkou věci je také nejvyšší pořizovací cena a pro někoho možná nervy z naší české, nepřilíživé kvality nafty, což může mít za následek poměrně drahé opravy. Možná právě proto se například u takové Toyoty těší nemalému zájmu benzinová RAV4. A jak jsem se přesvědčil během tohoto testu, také benzinové XV může být dobrou, ne-li přímo výbornou alternativou.

Dvoulitrový boxer nabízí maximální výkon 150 k a vrchol točivého momentu 196 Nm. Jen pro srovnání: diesel produkuje

SUBARU XV 2.0i XS

MOTOR | plochý zážehový čtyřválec, 1995 ccm, 150 k, 196 Nm
JÍZDA | 0–100 km/h za 10,5 s, 187 km/h, 7,4 l/100 km v testu
ZÁKLADNÍ CENA | 609 000 Kč
★★★★☆

podobný výkon, ale má podstatně vyšší točivý moment. To znamená zrychlení na stovku lepší o 1,2 s a maximální rychlost vyšší o 11 km/h. Ovšem v praxi vám bude benzinové XV připadat zaručeně rychlejší.

Pokud se ptáte na důvod, pak mohu nabídnout úplně jednoduchou odpověď. XV je s benzinovým boxerem a manuální převodovkou mnohem zábavnější. Motor zvyšuje zátah postupně a to nejlepší nabízí až kolem 6000 ot./min, kdy se dostavuje také téměř sportovní zvuk. Na dvojku zvládne klidně i 100 km/h. V kombinaci s tuhým podvozkem a pohonem všech kol si užijete na okresních silnicích pravou sportovní zábavu ze staré školy nezkažené turby. Kromě toho je motor při běžné jízdě tišší a kultivovanější. Má to však jeden háček...

Tedy by podle očekávání mělo přijít klasické „ale“ v podobě příliš vysoké spotřeby. Nechte však předsudky stranou, protože spotřeba zase tak vysoká není. Po městě se lze vejít do 10 l, mimo město jsem se pohyboval těsně pod hranicí 7 l, na okresní silnici spotřeba spadla dokonce k šestilitrové hranici. Diesel by byl samozřejmě úspornější, ale ani tyto hodnoty rozhodně nejsou špatnou vizitkou. Právě naopak.

Benzinové XV má v záloze ještě jeden trumf. Testovaný vůz dorazil do redakce ve výbavě Executive, s cenovkou 734 000 Kč. Za 739 000 Kč dostanete diesel, ale jen v nejzákladnější výbavě Active. Pokud chcete výbavu srovnatelnou s dieselem, připravte si rovných 105 000 Kč navíc. Respektive pokud chcete diesel, více než 100 000 Kč zaplatíte bez ohledu na výbavu vždycky. Takže než po něm sáhnete, určitě si dobře spočítejte, zda se vám vůbec někdy tato částka na nižší spotřebě vrátí, případně zda vám ten „zátah odspodu“ za to stojí. Pro mě osobně je XV 2.0i s manuálem to nejlepší XV, jaké si můžete pořídit. ■

BMW Kdy

*Kabriolet
a asistent
Ale kdo ch
Text: Luká*

Náš mag
přeplně
mi na ka
over, v posle
v našich test
častěji objev
bily a rodinn
pohonem vš
teď honem n
nout, kdy nap
vůbec), jsme
letu se systém
je trochu zvl
ovšem BMW

Takto vyb
koupit kabrio
tedy automo
la 5 m, s obr
a stejně obří
vo, které tent
vystihuje? M
si jisti, že o p
mít za volant
Zvláště jakm
chu. Náš kon
totiž dostal b
gramu Indiv
je všechno m