



Kouzlo plynulosti

Subaru jde svou cestou a mimo to často bývá průkopníkem nových řešení. Nyní jako první spojilo diesel a pohon všech kol s variátorovou převodovkou.

Subaru dlouhodobě řeší připomínky zákazníků k nízkému počtu převodových stupňů svých klasických automatických skříní. Ačkoliv sportovní BRZ nabízí i šestistupňový automat, modely s pohonem všech kol se musejí spokojit nejvýš s pětistupňovým. Boxerům s plochým průběhem výkonových křivek to sice bohatě stačí, ale zákazníci lákají jednoduchá čísla.

Mezi ně patří počet převodových stupňů a tomuto požadavku vyšlo Subaru elegantně vstříc variátorovou převodovkou Lineartronic (CVT). Ta jich totiž umožňuje přednastavit prakticky libovolný počet, lineartronic v různých verzích

nabízí 6, 7 nebo 8 virtuálních rychlostí. Kromě toho přidává výhodu většího celkového rozsahu převodů. Konvenční automaty dosahují kolem 5 : 1, pro variátory není problém ani 7 : 1.

Průkopnictví spočívá v historicky první aplikaci CVT pro turbodiesel plus pohon všech kol. Pro Subaru to není krok do úplného neznáma – vysoký točivý moment na všechna kola již přenáší lineartronic v turbobenzinovém Foresteru XT. Ten má zesílený hydrodynamický měnič, poněkud odlišnou funkční logiku proti verzi pro atmosférické benzinu a pohání i naftový Outback Lineartronic.

Ten jako všechna automatizovaná Subaru 4x4 dostal místo mezinápravového diferenciálu vícemalovou rozdělovací spojku. A umí nejen aktivně pomáhat s rozjezdy z místa, ale i předcházet nekontrolovanému přetočení po korekci nedotáčivého smyku uvolněním pedálu plynu – v kritický okamžik zůstane zadní pohon sepnutý a motor stále brzdí všemi koly.

Nastartování opět připomnělo, že Subaru zatím protihlukovou izolaci nešetří. Nýtování plochého dieselu je zvenčí patrně výrazně, ale uvnitř o typu paliva téměř nevíte. Tedy až do protúrování, které několik detonací do kabiny přece jen

pustí. Jinak ochota k vytáčení se benzínu takřka vyrovná.

Klidné akcelerace potvrdily starou pravdu, že i variátor podobně jako jiné automaty s hydrodynamickými prvky potřebuje k přesvědčivé funkci dostatek newtonmetrů v nízkých otáčkách. Vůz se i „na půl plynu“ sbírá velmi přičinlivě a motor se při tom drží pod dvěma tisíci otáček, takže neruší konstantní zvukovou kulísou, protože prakticky není slyšet. Ve vyšších rychlostech už je trochu znát, že se převodovka šetří, a pružné akcelerace jsou pocitově vlnnější. Velmi elegantně ovšem výrobce vyřešil obavy z předčasněného opotřebení při prudkých star-

Outback si jako poslední subaru ponechává v přeplňovaných verzích legendární prúdch na kapotě

Zavazadelník nehoní objemové rekordy, je ale skvěle přístupný



TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Outback 2.0D Lineartronic

Plochý přeplňovaný vznětový čtyřválec
 • Objem 1998 cm³ • Výkon 110 kW při 3600/min • Točivý moment 350 N.m při 1600-2400/min • Převodovka bezstupňová variátorová • Elektronicky řízený pohon všech s vícelamelovou spojkou • Nádrž 65 l • Rozvor 2745 mm • Vnější rozměry 4790 x 1820 x 1605 mm • Pohotovostní hmotnost 1624 kg • Největší rychlost 195 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 9,7 s • Spotřeba 6,3 l na 100 km • Výroba Gunma, Japonsko.

Základní cena

cca 939 000 Kč

HODNOCENÍ

- + Účelný design, citelná kvalita
 Vyvážená a komfortní jízda
 Funkční spojení CVT s dieselem
 Reálně nízká spotřeba
- Reakce CVT na prudké změny režimu
 Dynamika ve vyšších rychlostech



Z přístrojového štítu zmizela indikace zařazeného stupně, zato přibily nové kontrolky převodovky



Ovládání se neliší od klasického automatu, nechybí ani inteligentní brzdění motorem, manuální režim a sportovní řazení páčkami pod volantem

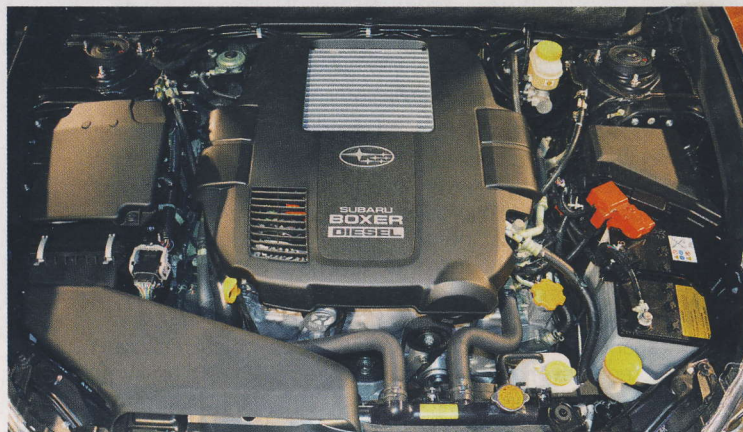
tech z místa. Stejně jako u benzinového turbu i zde při sešlápnutí plynu na více než 65 % převodovka putuje po předvolených virtuálních stupních a jakoby odřazuje. Je to pocitově mnohem přirozenější sekundárním efektem jistě bude také rovnoměrnější opotřebování uzelů variátoru.

Intenzivní vývoj, který Japonci čerpují CVT jakožto levnější náhradě klasického automatu, je znát. Druhá generace lineartroniku si nechá být více než první a na prudké změny režimů reaguje rovněž citelně živěji – přestože v tomto ohledu a klasickým automatem zaostává. Technici si stále kladou otázky

ohledně výdrže takového řešení, zejména když jej na jednom konci týrá 350 newtonmetrů a na druhém pohon všech kol, ale empirika zatím dává lineartroniku za pravdu.

Subaru se ovšem nespokojilo s přestavěním poháněcí soustavy. Přeladění se totiž dočkal i podvozek, který je nyní pružnější a zejména tišší bez ztráty stability. A dostal výkonnější zadní brzdy. To dále vyladilo beztak velmi solidní jízdní projev, jenž udává tón v kvalitě kompromisu mezi silnicí a lehkým terénem, kde se outback rovněž cítí jako doma. Takže mise byla splněna, více v druhé polovině května v autosalonech!

-lac-



Variátorové převodovce jde narámně k duhu charakteristika vznětového boxeru, který většinu síly odevzdává již ve spodní třetině otáčkového spektra

Foto archiv