



Na Naftovou Notu

Subaru Outback pro modelový rok 2013 jsme vám představili již v minulém vydání, a to ve verzi s výkonným benzínovým motorem 2,5i a bezstupňovou převodovkou Lineartronic. Tentokrát jsme otestovali Outback v druhé variantě, s dieselem 2,0D a manuální šestistupňovou převodovkou.

Text: Josef Židek

Naftová motorizace, která je určena především pro evropský trh, jenž stále více volá po úspornějším a ekologičtějším provozu automobilů, byla dosud k dispozici jen v této kombinaci motoru a převodovky, na začátku května ale Subaru spustilo prodej i verzi spojující diesellový motor s převodovkou Lineartronic, o níž jsme již psali i v minulém čísle AutoforDrive.

O Subaru Outback bylo již mnohé řečeno v minulém testu, ale pro pořádek si připomeňme, co je u tohoto modelu letos nového kromě nového benzínového motoru 2,5i a převodovky Lineartronic. Především u Suba-

ru ještě dále pilovali zavěšení kol, jehož výsledkem bylo zesílení silentbloků v předních ramenech a v uložení zadních podélných ramen. Na vzhledu se projevily drobné změny a úpravy, které se týkaly barevné palety laků karoserie, sladění barev v interiéru, nový design kol a kosmetické úpravy na přední masce a nárazníku. K většímu uživatelskému komfortu přispěje nové menu multimediálního systému, které s vámi komunikuje v češtině. Také bylo přemístěno ovládání elektronické parkovací brzdy na středovou konzoli, což si vyžádalo změny také v umístění dalších ovladačů, např. VDC.

Testovaný model Subaru Outback 2,0D

- **motor:** vznětový čtyřválec 1998 cm³
- **výkon:** 110 kW/150 k při 3600 ot./min.
- **točivý moment:** 350 Nm při 1600 – 2400 ot./min.
- **rozměry:** délka 4790 mm, šířka 1820 mm, výška 1605 mm
- **rozvor náprav:** 2745 mm

Vzhledem k tomu, že diesellový motor bude zajímat českého zákazníka mnohem víc než benzínový, soustředíme se právě v tomto testu nejvíc na Boxer Diesel. Naftový motor typu boxer představilo Subaru světu poprvé v roce 2008. Ploché motor s protiběžnými písty zajistí výborné konstrukční vlastnosti



vozu a spolupráci s pohonem všech kol (nízké těžiště, kompaktní rozměry), turbodmychadlo potřebný výkon a lepší odezvu na pedál plynu.

V reálném testu se dieselový motor projevval nadměrnou tichou a kultivovaně, překvapivě živě vzhledem k výkonu a hmotnosti vozu. Řazení šestistupňovým manuálem není vždy úplně hladké, přesto je řízení Outbacku v této konfiguraci velmi příjemné a zábavné. Dosta- tečná vzdálenost, kterou jsme v testu ujeli, nám umožnila vyzkoušet všechny styly jízdy. Průměrná spotřeba během testu byla 7,4 l/100 km, pro úspornou jízdu vřele doporučujeme tempomat, který dokázal hodnotu snížit až na 6,8 l/100 km.

Opět jsme měli možnost ocenit výborný podvozek, skvělou jízdní stabilitu díky symetrickému pohonu všech kol, vzhledem k delšímu cestování také mimořádně prostorný zavazadelník (526 litrů) a vysoký komfort v kabině díky ideálně konstruovanému klima- tizačnímu systému. Trochu horší byla čitelnost na displeji při navigování, ale velmi nás potěšila dobrá práce tempomatu a velmi pohodlná sedadla.



Pro Subaru Outback s dieselovým motorem v nejvyšší výbavě Executive byla stanovena cena 1 039 000 Kč, pokud se spokojíte se základním výbavovým stupněm, pak činí základní cena 899 tisíc korun.

TROCHA TECHNIKY NAVÍC

Motory jsou u Subaru vždycky lahůdkou pro odborníky. Ostatně inženýři automobilky nedělají žádné kompromisy a hledají vždycky nejlepší řešení. Také proto jsou jejich vozy určeny řidičům, kteří mají pro jejich schopnosti využití.

Subaru Boxer Diesel má blok válců z hliníkové slitiny se zmenšenou roztečí mezi válci (odpovídá hodnotám zážehového šestiválce). Tím je zachována kompaktnost motoru. Horní část bloku válců je polouzavřená, v hlavních ložiscích je použit kompozit s kovovou maticí, mezi vrtání válců byly doplněny přídavné chladič drážky. Do pístů jsou zabudovány chladič kanálky, do kterých se vstříkuje olej pomocí olejových trysek. Ojnice s asymetrickým profilem umožňuje přesnější montáž.

Klikový hřídel je u motoru se střídavým uložením válců kratší a lehčí, čímž se snižuje hlučnost. Start za nízkých teplot zlepšují keramické žhavicí svíčky namísto kovových. Ventilový rozvod DOHC používá kompaktní ventilová vahadla s rolničkami, sací potrubí je namísto hliníku vyrobeno z umělé pryskyřice (snižuje hmotnost o 1,5 kg). Systém vysokotlakého rozvodu paliva common rail přivádí palivo do potrubí pod tlakem 180 MPa. Turbodmychadlo má variabilní geometrii lopatek, je umístěno pod motorem a je přímo spojeno s katalyzátory. Pro snížení hlučnosti je použit pouze jeden tlumič výfuku. Pro řízení emisí je použit filtr pevných částic uzavřeného typu (pevné částice se spalují přímo uvnitř filtru). Motor používá systém recirkulace výfukových plynů (ochlazené se přivádějí zpět do spalovací komory).

