



Text: Petr Hanke Foto: Michal Šafránek

Subaru Outback 2.0D Lineartronic

Subaru konečně přispěchalo s nabídkou samočinně řadící převodovky pro svůj vznětový motor. A nutno říci, že vlastnosti Outbacku to posunulo na novou úroveň.

OUTBACK, CROSSOVER mezi kombi střední třídy a SUV, prošel v loňském roce celkovou modernizací, která se zaměřila na podvozek, výbavu a lehce také na vnější vzhled. Až v letošním roce se ale do nabídky tohoto modelu dostala jedna důležitá kombinace, a sice vznětový motor spojený s bezestupňovou převodovkou Lineartronic, která byla až dosud vyhrazena pouze zážehovým motorům.

Subaru pro vznětový boxer použilo silnější verzi převodovky, která je známá například z Foresteru XT s přeplňovaným zážehovým motorem. Současně jde o modernizované provedení této skříně, jež se vyznačuje rozšířeným rozsahem poskytovaných převodových poměrů, což je vlastnost, která je hlavně ve spojení s dieselem velice vítaná.

Jízda s Outbackem se vznětovým agregátem ve spojení se samočinnou převodovkou byla příjemným zážitkem. V automatickém režimu, který bude jistě nejčastější volbou, zaujala především celková sametovost. Lepší odhlučnění a současně přirozená vyváženost plochého motoru typu boxer v kombinaci s bezestupňovou převodovkou poskytovaly velice jemný projev. Poklidná jízda držela otáčky motoru velmi nízko, vše bylo prosté jakýchkoliv rážů nebo škůbání. Jízda v tomto směru dokonce chvílemi připomínala elektromobil nebo hybridní vůz.

Vtipné však bylo chování převodovky při sportovnějším stylu jízdy, kdy je plynový pedál sešlápnutý na více než 65%. V tom okamžiku

Specifikace

Motor	vznětový čtyřválcový boxer, 1998 cm ³ , turbo
Výkon	150 k@3600 min ⁻¹
Točivý moment	350 N.m@1600–2400 min ⁻¹
0–100 km/h	9,7 s
Maximální rychlost	195 km/h
Spotřeba	6,3 l/100 km
Cena	939 000 Kč

převodovka přechází do skokového řazení sedmi přednastavených převodových poměrů, což dodává jízdě více emocí, protože spolu se zvyšující se rychlostí stoupají i otáčky motoru. Sedm převodů je připraveno také pro manuální řazení pomocí páček na volantu.

Po zmiňované modernizaci působí Outback tvrdším dojmem, nezalekne se proto ani sportovnějším stylu jízdy – a to i přes jeho světlou výšku přesahující 20 cm. Ostatně, jak by také ne, když dostal nové tlumiče, tužší silentbloky vpředu i vzadu, včetně pevnějšího uložení zadní nápravy do karoserie, ale také přední stabilizátor s větším průměrem. Nad tím vším samozřejmě stojí tradiční celková koncepce s krátkým a plochým motorem vpředu a symetricky uspořádaným pohonem všech kol.



Vlevo: Spojení vznětového motoru a bezestupňové převodovky dokáže zaujmout.



Výsledkem je značná ochota zatáčet a citelně omezené naklánění karoserie při sportovnějším stylu jízdy. Aktivně řízený pohon všech kol se snaží v rámci svých možností zajistit maximální neutralitu, a tak když budete chtít, budete na zatáčkovitých silnicích bezpochyby patřit mezi nejrychlejší. Na dálnicích to samozřejmě již tak žhavé není, ale celkově vzato nelze říci, že byste za volantem pociťovali nedostatek síly.

Přidání samočinně řadící převodovky ke vznětovému motoru a její vynikající a neotřelá naladění se skutečně povedly. Již nyní je jasné, že Subaru toto nastavení použije i v ostatních modelech s převodovkou Lineartronic. Současně je už také jisté, že spojení Boxer Diesel a Lineartronic se v následujících letech postupně dostane i do dalších modelů Subaru. **x**

Verdikt

- +** sametové spojení motoru a převodovky
- tato kombinace zatím jen v Outbacku

evo rating: ★★★★★