

LIMUZÍNOU DO LESA

SUBARU OUTBACK 2.0D EXECUTIVE BOXER DIESEL LINEARTRONIC

Subaru opět boduje. Zakladatel kategorie allroadů přichází ve IV. generaci Subaru Outback s naftovým motorem Boxer poprvé v kombinaci s lineární převodovkou II. generace CVT Lineartronic. Změnami prošel i podvozek, který je nyní navzdory vysoké světlosti 20 cm ještě pevnější a stabilnější. Lehký facelift přidal na důstojnosti vnějšího vzhledu a na celkové útulnosti interiéru.

Nové optitronové ukazatele a multiinformační displej v českém jazyce v kombinaci s kvalitním audiem schopným přijímat hudbu i přes Bluetooth, USB nebo kabel umocňují pocit luxusní limuzíny. Cena vozu „atakuj“ milion korun, což tento model předurčuje pro manažery z horských oblastí. Mohou si dovolit často zajíždět do lesa i na nezapomenuté, podmačené, ale i zasněžené a neprohrnuté cesty nebo mimo ně, přičemž budou mít jistotu bezpečného návratu domů bez pomoci druhých.

Čistokrevný crossover

Subaru Outback kombinuje některé karosářské a jízdní prvky SUV (vyšší světlá výška a pohon

všech kol) s prvky MPV (interiér a způsob řízení). V čem se ale vymyká v porovnání s konkurencí, která crossovery vyrábí do městského prostředí nebo jen do lehčího terénu, je schopnost zdotlat jakýkoli terén.

Zvenku působí vůz mohutně a sebejistě, ale přece jen spíše jako rodinný než sportovní automobil. Nově upravený podvozek poskytl maximální pohodlí na silnici i mimo ni. Elektronický posilovač řízení nahradil hydraulické servo a posouvá tak Outback do kategorie limuzín. Při větších nerovnostech na vozovce se zdá být tužší, ale je třeba vzít v úvahu, že sedíte v crossoveru, nikoli v „rozmazlené“ limuzíně. Právě nastavení podvozku, vysoká světlá výška (20 cm) a příjemně vysoké posazení za volantem poskytují skvělý výhled a pohodlnou jízdu i v těžkém terénu. Automat se dodává s modernějším aktivním rozdělováním točivého momentu mezi přední a zadní kola v základním poměru 45:55 v součinnosti s mezinápravovým diferenciálem, jehož svornost zajišťuje elektronicky řízená lamelová spojka.

Lineartronic II. generace s dieslem

Evropou vyžádaný motor Subaru Boxer Diesel s protiběžnými písty byl poprvé v historii doplněn automatickou lineární převodovkou II. generace. Nová řídicí jednotka hladce přepíná

mezi plynule měnitelným variátorem a režimem řazení sedmi virtuálních převodových stupňů v reakci na intenzitu sešlápnutí plynového pedálu. Oproti kritizované převodovce I. generace (Forester) si nová generace zachovává bezproblémovou akceleraci při zachování stabilních otáček motoru. Při razantním sešlápnutí plynového pedálu (65 % +) se systém automaticky přepne do režimu řazení „virtuálních“ stupňů. Následuje sluchem zaznamatelná zvýšená intenzita motoru, zřetelná akcelerace a reakce otáček v souvislosti se změnou převodového poměru (zpravidla ve 4 100 ot./min). Při manuálním podřazování páčkou pod volantem dochází i k účinnému brzdění motorem před zatáčkou. Subaru Boxer je neuvěřitelně tichý, o chodu motoru řidiče informuje pouze ručička otáčkoměru.

Manažerský interiér

Testovaný vůz byl v plné výbavě, tedy s elektricky nastavitelným sedadlem s pamětí, koženým interiérem, prosklenou otevíratelnou střešou a přehlednými displeji v českém jazyce. Vnitřní prostor je větší. Zmizela tradiční bezrámová okna. Palubní deska je moderní a příjemná. Škoda, že výrobce nedokáže přesunout mechanické ovladače z tachometru a otáčkoměru na páčku stěračů nebo někam blízko informačního displeje. Do paměti lze již uložit až pět spárovaných mobilních telefonů. Ocenili jsme i bezklíčové zapalování Engine Start/Stop. Novinkou je elektronická ruční brzda, která se sama uvolní, pokud je řidič připoután bezpečnostními pásy. Praktické kameře sledující couvání chybí v této výbavě zvukové zadní sen-

zory. Kufr o objemu 526 litrů (šířka 109 a hloubka 107 cm) plně vyhovuje. Kladně lze hodnotit rychlé a snadné sklopení sedadel do jedné roviny, jež umožňuje nouzové přespání ve vozidle. Páté dveře se vyklápějí do poněkud nízké polohy, na což si musejí dát pozor řidiči vyšších postav.

Spotřeba, výkon a cena

U vozu Subaru Forester s benzinovým motorem, jehož redakční test byl zveřejněn ve LP 8/2013, byla vyzdvížena mimořádně nízká spotřeba. V případě modelu Outback tedy není třeba „bát se“ benzinové verze. Testovaný Boxer Diesel s autematem a podvozkem 4x4 vykazoval na silnicích I. třídy (do 100 km/h) spotřebu 5,6–5,8 l, při „sportovnější“ jízdě 6,6–6,8 l, ve městě překvapivě 6,5 l a na dálnici (do 140 km/h) v závislosti na kopcovitosti terénu 7,2–7,6 l. Z nuly na 100 km/h se vůz dostal za 10,2 s, zrychlení na křižovatce z nuly na 60 km/h je srovnatelné s konkurenčními vozidly. Výkon 110 kW/3 600 ot. a točivý moment 350 Nm/1 600–2 400 ot. není určen k závodění, ale k plynulé, pohodlné a tiché jízdě plně dostačuje. Boxer Diesel určitě snese připojení přívěsu na odvoz ulovené zvěře. Provozní hmotnost 1,7 t a celková max. hmotnost 2,1 t ukazuje na to, že větší komfort se bez vyšší hmotnosti neobejde.

Novou generaci Subaru Outback 2.0D Boxer Diesel Lineartronic výrobce nabízí ve třech úrovních výbavy – Active, Comfort a Executive. Katalogové ceny začínají na 899 000 Kč včetně DPH, příplatek za automat činí 30 000 Kč. Cena testovaného vozu Executive byla 1 080 500 Kč.

Oto Lasák

