



Na vyšší úrovni

Testovaný model Subaru Outback 2,5i Lineartronic

- **motor:** zážehový čtyřválec 2498 cm³
- **výkon:** 127 kW/173 k při 5600 ot./min.
- **točivý moment:** 235 Nm při 4100 ot./min.
- **rozměry:** délka 4790 mm, šířka 1820 mm, výška 1605 mm
- **rozvor náprav:** 2745 mm

Outback je vlastně Legacy na vyšším podvozku. Ale možná nevíte, že právě ono „zvýšení úrovně“ ve správné době přineslo Subaru skvělé výsledky prodeje a zajímavý ekonomický růst. Bylo to skoro před dvaceti lety (v roce 1995), kdy v Americe začínala éra obliby SUV. Subaru v té době měla na trhu model Legacy s výbornými parametry. Úprava tohoto modelu přinesla zrod Outbacku a ohromný úspěch na americkém trhu. Současná čtvrtá generace, která je na trhu od roku 2009, nyní přináší vylepšení v podobě nového benzínového motoru spojeného s převodovkou Lineartronic a změnu některých detailů v exteriéru i uvnitř vozu.

Text: Josef Židek

Co se změnilo v designu? Charakteristické rysy a tvary Outbacku zůstaly, jen byl trochu přičištěn výraz vozu. Na masce chladiče došlo k drobným úpravám, přední nárazník má výraznější linie a dominují mu mlhovky zasazené v robustních kontrastních plastech. Z profilu nepřehlédnete výrazné lemy blatníků, které signalizují terénní schopnosti Outbacku. Vyšší třídu vozu naznačují chromové lišty kolem oken nebo na zádi. Dobře působí i zpětná zrcátka se směrovkami v LED diodovém provedení.

V interiéru najdete řadu vylepšení, která pomáhají především řidiči. Multifunkční displej i navigace s vámi například komunikují v češtině, nově upraveny jsou přístroje, jejichž ukazatele jsou lépe čitelné a mají i vylepšenou povrchovou úpravu. Je zřejmá snaha Subaru o zvýšení cestovního pohodlí. Například



pohonem AWD, ale také zásluhou precizně vyladěného zavěšení kol, které využívá na přední nápravě McPherson s vinutými pružinami a na zadní nápravě dvojitý lichoběžník s vinutými pružinami a nově s funkcí automatického vyrovnávání světlé výšky. Pomůže vám také asistent pro rozjezd v kopci, který je spojen s elektronickou parkovací brzdou.

všechny modely jsou ve standardu vybaveny dvouzónovou automatickou klimatizací, volitelné je odvětrávání zadních sedadel. Pro výběr barev a variant interiéru sice není mnoho možností, můžete volit mezi bílou a černou a mezi kovovým a dřevěným dekorem, nicméně budete se tu cítit komfortně a příjemně.

U Subaru je třeba hledat to hlavní především pod kapotou, respektive pod karosérií. Trumfem vozů s hvězdami ve znaku je totiž plochý motor boxer a symetrický pohon všech kol ve spojení s vyladěným zavěšením kol. Díky tomu obvykle nenajdete chybu v jízdním projevu žádného modelu, i když Subaru používá pro různé modelové řady odlišná řešení. Outback je v nabídce se dvěma motory – dvoulitrovým dieselem s výkonem 150 koní, nebo benzínovým motorem 2,5 l s výkonem 173 koní. V testu jsme měli benzínovou verzi, která je k dispozici výhradně s novou bezestupňovou převodovkou Lineartronic. Nový benzínový motor je úspornější, ve spojení s automatickou převodovkou pak poskytuje zcela hladký průběh nástupu výkonu. Výsledek se dostaví především ve spokojenosti cestujících, pro něž je plynulá jízda i při zrychlování velmi příjemná a pohodlná. I když pro zapáleného motoristu to může znamenat menší radost z prudkého zrychlování, Outback je rozměrné auto pro více pasažérů, kteří budou určitě spokojenější. Řidiči si ovšem může užít plynulého a mohutného zátahu, který se podobá rozjezdu letadla před startem a vzbudí ve vás pocit, že zrychlování vůbec nikdy neskončí. Pro ruční řazení jsou tu pádla pod volantem, ale pravděpodobně nebudete mít často chuť je použít, protože budete s prací převodovky většinu času zcela spokojeni.

Outback poháněný benzínovým motorem využívá typ stálého pohonu všech kol s aktiv-

ním rozdělováním točivého momentu (diesellová verze využívá typ s centrálním diferenciálem s omezenou svorností a viskózní spojkou). U tohoto typu je neustále monitorován průběh točivého momentu a jízdní parametry všech kol spolu s daty zaznamenanými stabilizačním systémem VDC. Na změny systém okamžitě reaguje přerozdělováním točivého momentu mezi přední a zadní nápravu. Pokud je jízdní povrch normální a systém nezaznamenává ztrátu trakce, přerozděluje jednotka točivý moment tak, aby byla jízda co nejušpornější.

Jízdní vlastnosti Outbacku jsou výborné nejen díky spojení plochého boxeru se symetrickým

Chování Outbacku na silnici i ve zhoršených podmínkách (testovali jsme na namrzlé dálnici i zasněžené okrese) je tak přesvědčivé, že je můžeme hodnotit jako jedno z nejlepších, které jsme za poslední měsíce v redakci zažili. Když přidáte skutečný jízdní komfort pro cestující, máte tu výborné auto pro cestování na dlouhé vzdálenosti, a to v každém počasí. Pokud se v dalších letech dočkáme tak dlouhých a nepříjemných zimních měsíců jako letos, je skutečně o čem přemýšlet. Outback je v testované motorizaci k máni od 879 tisíc korun, v testované nejvyšší výbavě Executive pak za 1 019 000 Kč.

