

Polštářek či žiletku?



Subaru Legacy Outback prodělalo modernizaci, po níž se v ČR sveze výhradně s dvoulitrovým dieselem s manuální převodovkou či zážehovým dvouapůllitrem s variátorovou skříň Lineartronic (diesel ji nyní do nabídky rovněž dostává). První kombinace je papírově úspornější, druhá zase levnější, což platí i pro servis. S manuální převodovkou se pojí klasický mezinápravový diferenciál, automat dostal aktivní rozdělovací viskózní spojku. Facelift přinesl kromě decentních optických změn tužší podvozek a drobné

úpravy ergonomie. Přestěhoval se například spínač parkovací brzdy, přístroje dostaly optitronovou optiku.

Hmotnosti obou agregátů se podobají, stejně jako celkové vyvážení a jízdní vlastnosti. Benzinový čtyřválec je nově zástupcem řady FB s rozvodem DOHC, spojeným s druhou generací lineartroniku. Proti předchůdci EJ se zdvih díky asymetrickým ojnícím zespolu přiblížil k vrtání, takže boxer posílil v nižších otáčkách, omezil spotřebu a zklidnil projev. Sametovostí předčí jakýkoliv řadový čtyřválec

a jeho odstup od vibrací i frenetická reakce na plyn oslní. Po generační změně se sice už nevytáčí tak samozřejmě, vynahrazuje to ovšem spodovější charakteristikou.

Diesel za studena chvilku lehce nýtuje, k rušivosti má ovšem daleko a ochotou k vytáčení si s benzinem nezádá. Charakteristiky přidávají k výhodám dieselů ještě malou vnitřní setrvačnost a rovnoměrné podání síly. Rozsah použitelných otáček směrem nahoru vyrostl, zatímco dole už se činí někteří modernější konkurenti lépe.

To určuje i rozdíly při jízdě – odolná spojka žádá silný stisk a turboefekt zase chvíli zvyku. Kombinace přirozených vůlí v poháněcím řetězci s poměrně tuhým řazením chce navíc cit.

Spodový atmosférický benzin s bezestupňovou převodovkou díky okamžitým reakcím exceluje při městské a příměstské jízdě, pro razantní a úsporný diesel jsou zase doménou dynamické dálkové cesty. Role si samozřejmě mohou vyměnit, ale plížení v kolonách dieselu svědčí méně než dálniční honičky benzínu.



Spodověji laděnému benzínu začíná červené pole již kolem 6000 otáček, v praxi to ale ničemu nevádí



Diesel se naopak na poměry naftových motorů vytáčí skvěle, o čemž svědčí doporučené okamžiky odrazení



Facelift ubral výrazně řezanému interiéru trochu strohosti a přidal lepších materiálů, některé spínače našly vhodnější místa



Subaru Outback si můžete vybrat s benzinovým či dieselovým pohonem, ostatní vlastnosti se budou v tomto případě vzácně podobat.



Šestistupňový manuál nahrazuje redukci, proto má velmi krátkou jedničku, zatímco variátor Lineartronic prokluzuje při obtížných rozjezdech tak dlouho, jak je třeba



Zavazadlový prostor sice nehoní absolutní rekordy a má poměrně vysoko podlahu, nicméně okouzlí přístupností a skladností. Pro každodenní použití je skvělý.



TECHNICKÉ ÚDAJE	Outback 2.5i Lineartronic	Outback 2.0D
Motor	B4, benzin	B4, diesel, turbo
Zdvihový objem	2498 cm ³	1998 cm ³
Výkon (kW/min)	127/5600	110/3600
Točivý moment (N.m/min)	235/4100	350/1600-2400
Pohon všech kol	el. připojitelný	trvalý
Převodovka	CVT	6 MT
Pneumatiky	225/60 R 17	
Rozvor	2745 mm	
Vnější rozměry (mm)	4790 x 1820 x 1605	
Objem zavazadelníku	0,526-1,726 m ³	
Světla výška	200 mm	200 mm
Pohotovostní/užitečná hmotnost	1532/508 kg	1571/514 kg
Brzděný/nebrzděný přírvek	1800/750 kg	1700/750 kg
Největší rychlost	198 km/h	195 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,9 s	9,7 s
Spotřeba (na 100 km)	7,6 l	5,9 l
Základní cena	879 000 Kč	899 000 Kč

Outbacku ubralo zvýšení podvozku jen drobek z vyváženého, suverénního silničního projevu a skvělé přilnavosti. Daní za lepší výhled a světlost je vnímavost vůči sérii krátkých nerovností, výkonný podvozek se ale předvede na šotolině. Oba se v krajních situacích činí podobně, diesel však dostal tolerantnější ESP, které bohužel nelze zcela vypnout.

Zatímco poctivý mezinápravový diferenciál umí trvale přelévát většinu síly na zadní kola a dovolí korigovat klouzavé zatáčky plynem, viskózní

spojka vůz do řízené přetáčivosti nestáhne. Navíc se kvůli životnosti při zvýšené zátěži po chvíli rozezne. To ji pasuje do role občasného pomocníka s vyproštěním či rozjezdem na kluzkém povrchu, funkčně srovnatelného s haldexem. Zlepšuje „jen“ jistotu mobility, nikoliv řídicí potěšení.

Diesel, hýřící točivým momentem, roztáčí velká kola snáz a stříději. Pozoruhodná je zejména městská spotřeba 6,4 l/100 km, relativizující nevhodnost „manuálního“ dieselu do města. Ani na okreskách (5,4 l) a dálnici (7,2 l)

nafta nemizí příliš rychle. U benzinu více záleží na typu zátěže. Ve městě koketuje s deseti litry (9,7 l), naopak na okreskách, kde se trvale drží ve spodní třetině otáčkoměru, klesá průměr pod šest (5,9 l) a blíží se dieselu. Na dálnici však musí opustit neefektivnější pásmo, při tempomátové stotřicítce v každém stoupání zvyšovat otáčky a výsledkem je průměr 9,2 l na 100 km. Ten sice ve světě velkých benzinových čtyřkolek obstojí, na vznětového bratra ale nemá.

Ladislav Čermák



Navigace se naučila česky a zná i nezapadléjší kouty, slušel by jí ale jemnější displej a trochu rychlejší reakce při přepočítávání trasy



ESP nejde úplně vypnout ani v jednom případě, s manuální převodovkou a mezinápravovým diferenciálem se mu ale spolupracuje lépe než s rozdělovací viskózní spojkou

HODNOCENÍ

■ Kdo častěji podniká dlouhé cesty a tyká si s volantem, pro něj je jasnou volbou vznětový outback s manuální skříň. Městští plavci s klidnějším stylem by měli okusit spíš benzinový automat, který kromě výše zmíněných výhod také lépe odolává častějším kratším trasám. Ovšem na dálnici mu dříve dochází dech.



Zatepla na volnoběh téměř nerozeznáte druh paliva podle sluchu, rozdíly se projeví až při protůrování

Klíčovou výhodou aktuální generace je nadbytek prostoru na zadních místech i pro zavazadla

