

SUBARU OUTBACK

Facelift Outbacku pro rok 2013 přináší hodně technických novinek, které nejsou na první pohled vidět, včetně jedné světové premiéry. Poprvé je propojen plochý dieselový čtyřválec s automatickou převodovkou.



Subaru už nějakou dobu věnuje hlavní pozornost víceúčelovým automobilům, a tak se není čemu divit, že po představení modelu XV, nové generaci Foresteru, přichází s omlazením Outbacku. Tedy zvýšeným a oplastovaným Legacy kombi. Nemusíte sáhodlouze zkoumat fotky, já vám to prozradím. Z pohledu designu Outback přináší drsnější ztvárnění oplastování okolo mlhovek na předním nárazníku a jinou masku chladiče a tím výčet vnějších změn vlastně končí. Pak ještě nové barevné kombinace v interiéru a jiné zpracování přístrojového štítu. Pak už musíme pod karoserii. Inženýři nám prozradili, že lehce zrevidovali uložení náprav a naladění podvozku, ale nejzásadnější novinkou je instalace bezestupňové převodovky Lineartronic k přepínanému plochému vznětovému čtyřválcí. Ne, není to Lineartronic, který byl představen spolu s dvoulitrem, ale nový, který se poprvé ukázal s přepínaným benzinem u Foresteru. Důvodem je vyšší točivý moment turbodieselu. Proto musela být přepracována řídicí elektronika, zesílena hlavní skříň i měnič točivého momentu. Došlo k navýšení rozpětí převodových stupňů, zkrátila se rozteč řetězu, díky kterému se snížily vibrace, a přidán byl olejový chladič pro převodovku. Změnila se také funkčnost převodovky Lineartronic oproti základní, která je spojena s atmosférickým motorem. Subaru pro tuto kombinaci upravilo nejen převodovku, ale udělalo několik změn i na dvoulitrovém přepínaném plochem čtyřválcí. Opět jde o drobné technické úpravy vnitřností, které nezvyšují výkon, ale zlepšují využití potenciálu točivého momentu, který se posunul do nižších otáček a snižuje spotřebu paliva. Jde o upravené ojnice, písty nebo blok motoru. A jak funguje spojení dieselu a převodovky Lineartronic. Musím říct, že mě nepřestane překvapovat kultivovanost boxeru uvnitř v interiéru. Odhlučnění je téměř dokonalé. Z venku motor slyšíte, ale uvnitř to vypadá, jako byste nastoupili do úplně jiného vozu. V nízkých otáčkách ho vůbec neslyšíte, a že vám klapě pod kapotou diesel, to poznáte až ve vyšších otáčkách. Nejvíce mě zaujala schopnost měnit převodové stupně i v automatickém módu. Ale není tomu tak vždycky. Převodovka Lineartronic je chytrá, protože když šlápnete na plyn jen



zlehka, neřadí. Jen se zvyšují otáčky a pracuje jako variátor u skútru. Pokud však plyn překročí 65% své cesty k podlaze, začne převodovka sama řadit. Zvládne to dokonce sedmkrát. Cítíte jen mírné škunutí. Je extrémně rychlé, krátké a jemné. Outback v této kombinaci začíná s dynamikou podstatně dříve. K tomu, aby dal najevo svůj dynamický potenciál, mu stačí už 1500 otáček a pro svižnou příjemnou jízdu nepotřebujete překračovat 2500 otáček. Velmi dobrá je také reakce na plyn. Tady reaguje překvapivě podstatně rychleji než u základní verze se zážehovým motorem. Obrovským benefitem, za který dávám palec nahoru, jsou reakce na podřazování. Lineartronic se nemůže rovnat žádná dvouspojka ani klasický automat. Nejen v automatickém režimu pro prošlápnutí plynu, ale také v manuálním sekvenčním režimu.

SPECIFIKACE

Motor/objem: přepínaný plochý čtyřválec/1998 cm³
Maximální výkon: 110 kW (150 kJ)/3600 ot./min
Točivý moment: 350 N.m/1600-2400 ot./min
Převodovka: bezestupňová Lineartronic
Maximální rychlost: 195 km/h
Zrychlení 0-100 km/h: 9,7 s
Kombinovaná spotřeba: 6,3 l/100km
Pohotovostní hmotnost: 1646 kg
Cena modelu: 939 000 Kč

Zvláště, když jsem začal s Outbackem zacházet agresivněji na brzdách před zatáčkou. Žádné prodlevy, ale rychlé sekání kvalitě dolů. Když se přenesete přes design interiéru a typickou vlastnost Subaru se nezalíbí prvoplánově, budete maximálně potěšeni.

A to jsem se ještě nezmínil o jízdách vlastnostech. Subaru má výhodu v nízkém těžišti, které se ještě více projevuje v tomto mírně zvýšeném kombi s pohonem všech kol. Někdo kritizuje, že Subaru najelo na tužší odpružení. Nemyslím si, že by bylo nějak extrémně tuhé. Nový Outback zvládne filtrovat nerovnosti, ale už se tolik nenaklání a navíc je schopnější v zatáčkách na asfaltu. Můžete si s ním bez problémů dovolit i rychlejší průjezdy zatáčkami. Konstrukteři zesílili přední stabilizátor, upravili pouzdra v jednotlivých partiích zavěšení a novou charakteristiku dostaly i tlumiče. Ty zadní mají navíc funkci automatického vyrovnávání světlé výšky pro vyšší nosnost vozu.

I když to není vidět na první pohled, Subaru Outback 2013 prošlo zásadními technickými změnami, které přinesly drobná vylepšení. Pohon všech kol je standardem a s novou kombinací turbodieselu a Lineartronicu posunul Outbacka zase o kousek dále.

Jakub Rejlek

MINI PACEMAN S



MINI se neustále snaží rozšiřovat modelovou řadu, ale osobně musím konstatovat, že nic nepřekonalo klasický MINI v hatchbackovém podání. Dalším, už sedmým kouskem, je dvoudveřové kupé odvozené od crossoveru Countryman nebo chcete-li Paceman. Přední část je po A-slopkách téměř totožná s praktickým crossoverem, zbytek už je odlišný. Střešní linie padá více dolů a boky se naopak výrazněji zvedají. Zadní světlomety jsou větší a ovalné.

Nechybí oplastování spodní části karoserie, které je tak typické pro crossovery. Uvnitř nic nového z pohledu MINI. Osobně si za volantem připadám jako kapitán nějakého parníku. Výrazně postavené a široké čelní okno nedává tušit, že sedíte v kupé. Stačí když se ale otočíte za přední sedačky. Dvojice luxusních a profilovaných křesel rozdělených středovou multifunkční konzolou vypadá hodně dobře. Místa je dostatek a z celého interiéru mám velmi

dobrý pocit. Jak ze zpracování, tak také z použitých materiálů. Pak je jízda. Tuhost a obratnost klasického hatchbacku mám rád, ale u nových modelů MINI cítím pouze prkeno. I Paceman na nerovnostech poskakuje jako kozel, ale když se na něj zatáče zatlačí, tak dokáže zhoupnout karosérii. Tak nějak získávám pocit u novinek MINI jde čím dál tím více o zábavu za volantem. MINI je stále módním doplňkem. Z tohoto pohledu je Paceman povedenou záležitostí.

Jakub R