



Do rohů nastupují boxeři, kteří vypadají téměř k nerozeznání podobně. Každý ale používá jiné palivo – jeden ke svému životu potřebuje benzin, druhý naftu. A od toho se odvíjí i jejich přístup k zápasu. Jenže kdo bude vítěz a kdo K.O.? Poradíme vám, na kterého vsadit peníze

Text: Honza Markovič Foto: Dalibor Konopáč

RING je volný



ně. Každý
ruhý naftu.
kdo K.O.?

SUBARU OUTBACK má za sebou decentní facelift, který se na povrchu projevuje jen minimálně. Lehkou úpravu dostaly přední maska chladiče, nárazník nebo světla. Na výběr jsou nové disky o velikosti 17 palců. Uvnitř se zase tlačítko ruční brzdy přesunulo z levé strany pod volantem na středový panel. Vůz se už naučil česky. Hlavní změny se ovšem odehrály v technice. Inženýři se podívali na podvozek, který dostal nové, tužší silentbloky a pružiny.

Nový je i benzinový motor o objemu 2,5 l, který nese označení FB25. V našem testu se postavil proti naftovému dvoulitru. Další jednotky už teď v nabídce Outbacku nenajdete. Oba motory jsou samozřejmě typu boxer, mají tedy písty postaveny proti sobě. Cenově se přitom příliš neliší. Za zážehovou jednotku zaplatíte v základu 879 000 Kč,

vznětová přijde na 899 000 Kč, tedy jen o pouhých 20 000 Kč více. Volba srdcem? Ani náhodou.

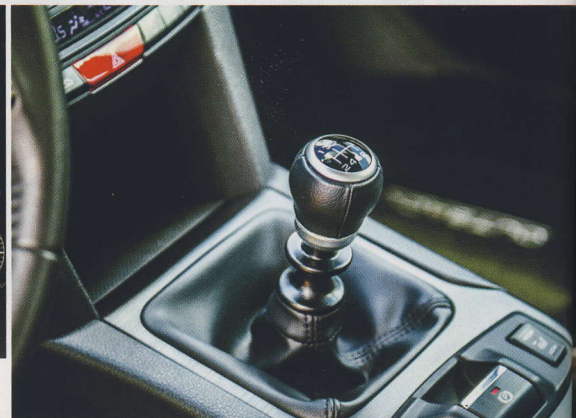
Tak malý cenový rozdíl naznačuje, že tu nepůjde jen o jiné motory. Benzinový agregát je totiž spojen s automatickou bezestupňovou převodovkou Lineartronic druhé generace, která je také letošní novinkou. Manuál k němu nemáte šanci získat. Turbodiesel k testu přijel se šestistupňovým manuálem, ačkoli i zde si můžete nově CVT pořídit. V takovém případě je ale potřeba připlatit dalších 40 000 Kč.

VARIÁTOR, NEPŘÍTEL DYNAMIKY

Benzin o objemu 2,5 l je spolu s automatem nejlevnější možnou volbou, což působí poněkud zvláště, ale budí. Výkon 173 k a maximum točivého momentu 235 Nm jsou rozhodně příjemné hodnoty, které by mohly slibovat slušnou dynamiku.



Barevný displej mezi budíky potěší, stejně tak česká lokalizace. Interiér je strohý, ale hodnotně zpracovaný



A agregát chodem. F zřejmě ne ry dost dle do posledn

Variátor protože po čínají i vyš statě potv pohyboval na okresní ba na 8 l b musel dáva To je na čt a pohání v poměrně d ré šestivál

Přitom řidiči za je u benzinky

edy jen o pouhých
ani náhodou.
ačuje, že tu nepů-
agregát je totiž
řivou převodov-
e, která je také
u nemáte šanci
se šestistupňo-
ůžete nově CVT
e potřeba připlatit

DYNAMIKY

u s automatem nej-
obí poněkud zvláš-
tímum točivého
ě příjemné hodno-
ou dynamiku.



Jenou z novinek letošního roku je u Outbacku tlačítko parkovací brzd, které se přesunulo z levého místa pod volantem na středový panel. Najdete tu i ovladače dvoustupňového vyhřívání sedadel



A agregát potěší při běžném používání i tichým chodem. Přes protiběžné písky v interiéru samozřejmě nečekejte ani vibrace. Subaru vyrábí boxery dost dlouho na to, aby jejich chod vyšperkovalo do posledního detailu.

Variátory nepatří mezi mé oblíbené převodovky, protože potlačují schopnosti motoru a často zapříčiňují i vyšší spotřebu. To se mi u Outbacku v podstatě potvrdilo. Při běžném cestování jsem se pohyboval kolem 10 l, ve městě to bylo i 11 l. Jen na okresních silnicích klesla spotřeba na 8 l benzínu, přičemž jsem si musel dávat pozor na lehkou nohu. To je na čtyřválec, ačkoliv je silný a pohání vůz o hmotnosti 1,6 t, poměrně dost. Za tolik jezdí některé šestiválce.

Přítom dynamika, která bude řidiči za jeho časté návštěvy u benzinky k dispozici, nijak

oslnivá není. Atmosférický motor má sice lineární zátah, ale není to typ agregátu, který by vás přišpendlil do sedadla. Pokud někdo bude chtít přesedlat do Outbacku z jiné značky, která nabízí přeplňované motory, určitě se mu tato jednotka nebude líbit. Variátor, ačkoliv je vybaven páčkami pod volantem, zrychlování ještě sabotuje. Jak by se s benzinovým Outbackem krásně jezdilo, kdyby byl vybaven manuální převodovkou!

INZERCE

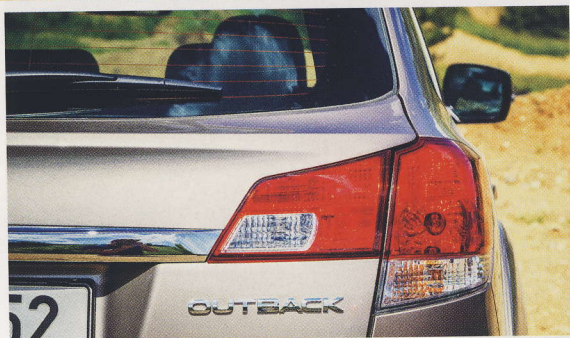
Pro tento automobil
používejte Goodyear
EfficientGrip Performance

www.goodyear-cz.cz

MADE TO FEEL GOOD.



Poctivá světlá výška 200 mm a mezinápravový diferenciál dělají z naftového Outbacku spolehlivý stroj do lehkého terénu

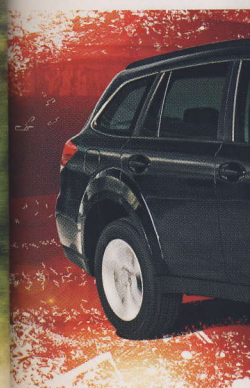


Do kufu naložíte v základní konfiguraci 526 litrů nákladu. Páté dveře se ovládají elektricky. Zvedají se ovšem poměrně pomalu



DIESEL SYM

Přestože chá...
s hvězdnou obl...
zin, moje symp...
okamžitě. Moto...
manuální převov



ombinovaná spotřeba paliva


SUBARU
Confidence in Motion

N
SUB
SUB

ovy diferenciál dělají
oj do lehkého terénu



DIESEL SYMPAŤÁK

Přestože chápu, že řadu patronů automobilky s hvězdnou oblohou ve znaku stále baví pálit benzin, moje sympatie si dieselový boxer získal téměř okamžitě. Motor spolupracující s poměrně přesnou manuální převodovkou se šesti stupni má v rukávu

stáj složenou ze 150 k. To je sice méně, než kolik má jeho benzinový kolega, pěkných 350 Nm je ale cítit. Navíc co se hluku týká, nepanuje mezi oběma boxery velký rozdíl. Dokonce se nafták při vyšším zatížení projevuje lépe – třeba při rychlém cestování po dálnici.

→ text pokračuje na straně 42

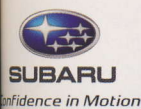
INZERCE



ombinovaná spotřeba paliva 6,3 l/100 km, emise CO₂ 166 g/km.

www.emilfrey.cz | koncertpro4kola.cz

[ZAVÁDĚCÍ CENY]
JEN U NÁS
CONTINUO
[PLYNULE]



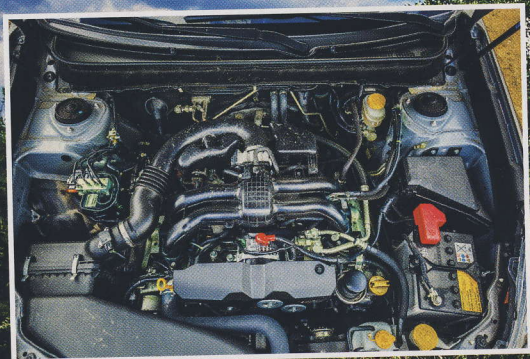
NOVINKA: BOXER DIESEL + AUTOMAT

SUBARU EMIL FREY STODŮLKY
SUBARU EMIL FREY ČERNÝ MOST

Pekařská 638/5, 155 00 Praha 5, tel.: 255 720 111
Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14, tel.: 281 000 561



Autorizovaný prodejce a servis


SUBARU Outback 2.5i Lineartronic

MOTOR | zážehový atmosférický čtyřválec,
2498 ccm, 173 k / 5600 ot.min⁻¹,
235 Nm / 4100 ot.min⁻¹

PREVODOVKA | bezestupňová
automatická, pohon všech kol –
mezinápravová spojka

JÍZDA | 0–100 km/h 10,7 s, 198 km/h,
kombinovaná spotřeba 7,6 l/100 km

ROZMĚRY | 4790 × 1820 × 1605 mm,
rozvor 2745 mm

POHOTOVOSTNÍ HMOTNOST | 1607 kg

ZAVAZADELNÍK | 526/1726 l

ZÁKLADNÍ CENA | 879 000 Kč

★★★★☆



PROHLÉDNĚTE
SI DALŠÍ FOTKY
Z TESTU

[WWW.AUTO4X4.CZ/
KATALOG/](http://WWW.AUTO4X4.CZ/KATALOG/)

“OBĚ MOTORIZACE JSOU Z PRVNÍ LIGY”

SUBARU Outback 2.0D

MOTOR | vznětový čtyřválec,
1998 ccm, 150 k / 3600 ot.min⁻¹,
350 Nm / 1600–2400 ot.min⁻¹

PŘEVODOVKA | šestistupňová manuální,
pohon všech kol – mezinápravový
diferenciál

JÍZDA | 0–100 km/h 9,7 s, 195 km/h,
kombinovaná spotřeba 5,9 l/100 km

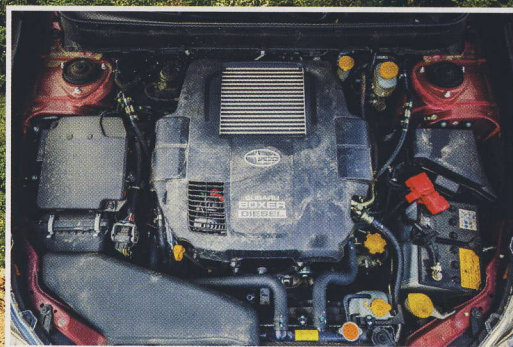
ROZMĚRY | 4790 × 1820 × 1605 mm,
rozvor 2745 mm

POHOTOVOSTNÍ HMOTNOST | 1646 kg

ZAVAZADELNÍK | 526/1726 l

ZÁKLADNÍ CENA | 899 000 Kč

★★★★☆





Vzhled Outbacku se pro rok 2013 změnil jen minimálně. Rozdíly ale poznáte při jízdě mimo asfalt

Dynamiky u naftového motoru není málo. Svižné rozjezdy přicházejí hladce, ale silně. Turbo efekt tu nenajdete. Je pravda, že v hodně nízkých otáčkách se motor dusí, ale to je spíše chyba občasného nešikovného zařazení, které dlouhodobý uživatel eliminuje. Nad 1500 otáček jednotka ožije a táhne pěkně až ke 3000. Z předjíždění tak dělá rychlou záležitost, stejně tak při rozjezdech na semaforech. A mnoho za to nežadá. Já jsem jezdil v průměru za 6,5 l, ve městě za 7,5 l a mimo ně i pod 6 l.

SYMETRICKÝ, ALE JINÝ

Jiná vůně paliva a převodovka ale není vše, čím se testované vozy liší. Každý totiž přijel s trochu jinak řešeným pohonem všech kol. Naftový model s manuálem byl vybaven systémem využívajícím mezinápravový diferenciál a viskózní spojku, benzin získal elektronicky řízenou spojku, tedy systém

s aktivním rozdělováním točivého momentu. Rozdíly určitě poznáte, zejména pokud přeseďte okamžitě z jednoho vozu do druhého.

Měl jsem navíc to štěstí, že jsem si mohl Outbacky vyzkoušet už v únoru, kdy Česko na pár dní zasypala solidní sněhová nadílka. Valentýnský výlet za lyžováním na Monínci jsem chtěl zakončit večerí v Táboře. Nejkratší cesta vedla přes klikatou silnici s lákavým nápisem „Cesta se v zimě neudrzuje!“. Co víc si přát?

U dieselu s manuálem je okamžitě znát, že mezinápravový diferenciál pracuje naprosto jistě. To v praxi přináší třeba na sněhu především závalu, Subaru se poslušně stočí do zatáčky a pod plynem na uježděném bílém povrchu vystříhne nádherný drift, který za pár sekund překazí elektronika. Bohužel, nejde úplně vypnout, ale přesto mi nechala prostor.



BR
CHR
NÁŠ
TER
SLUS

To automat
by vozu a podl
cích ovšem tr
na sněhové p
jsme oba vozy
s diferenciále
na kopec pok
měl trochu p
Vše se v někt
bilizace, kter
rychleji a dů

JEDNO B

Na Subar
te žádnou p
okna za 30
varianty – A

o momentu. Roz-
ud přisednete
ého.
em si mohl Out-
Česko na pár dní
Valentýnský
em chtěl zakončit
redla přes klika-
esta se v zimě

žité znát, že
e naprosto jisté.
především zába-
atáčky a pod ply-
u vystřihne nád-
překazí elektroni-
ale přesto mi



BRNĚNÍ CHRÁNÍCI PROTI NÁSTRAHÁM TERÉNU VOZU SLUŠÍ

To automatický benzín pečlivě monitoruje pohyby vozu a podle toho zasahuje. V extrémních situacích ovšem trochu nestíhá. To se potvrdilo nejen na sněhové pokrývce, ale i při svezení na jaře, když jsme oba vozy vyvezli do terénu. Zatímco Outback s diferencíálem neměl problém vyšplhat se na kopec pokrytý šotolinou, benzín se spojku už měl trochu potíže a přední kola si znatelně hrábla. Vše se v některých situacích snaží zachraňovat stabilizace, která u automatického Subaru zasahuje rychleji a důrazněji.

JEDNO BALENÍ

Na Subaru je mi sympatické, že u něj nenajdete žádnou příplatkovou výbavu kromě střešního okna za 30 000 Kč. Na výběr jsou jednoduše tři varianty – Active, Comfort a Executive. K testu

přijely ty nejvyšší, zahrnující kůži, multimediální systém s navigací, kola velikosti 17" nebo bezklíčový přístup do vozu. Zkrátka luxus. Zde už ale cena také lehce překročila hranici milionu korun.

Pro někoho možná strohý, na první pohled ale velmi kvalitně zpracovaný interiér za to stojí. A to nemluvím o pohodlných sedadlech, rozmáchlém prostoru na zadních místech nebo velkém kufro schopném pojmout v základu 526 l.

Na Outback se navíc pěkně kouká a poctivá světlá výška (200 mm) nebo brnění chránící vůz proti nástrahám terénu automobilu sluší. Moje doporučení je jasné, turbodiesel s manuálem dává u tohoto modelu největší smysl i proto, že je vybaven diferencíálem. Pokud bych se ale měl vrátit k alegorii z úvodu článku, K.O. nebude ani benzinový boxer. Oba jsou totiž z první ligy. ■