

Test: Subaru Outback 2.0D Lineartronic



Japonské Subaru je jednou z těch značek, která si vždy zachovala svou tvář. Ač jsou v současnosti na výrobce automobilů kladeny různé tlaky, Subaru zůstalo svoje a kompromisy dělá jen úplně minimálně. Jedním z nových prvků, který by se dal teoreticky nazvat ústupkem, je výroba diesellového motoru. Plochý boxer diesel dostal do vínku jako první crossover Outback a už tehdy se jednalo o úspěch. My jsme vyzkoušeli aktuální generaci s neobvyklým pohonným ústrojím, které se objevilo teprve loňský rok. Zmíněný vznětový boxer je zde napojen na bezestupňovou převodovku Lineartronic.

I přes tuto poměrně neobvyklou kombinaci, nezapomnělo Subaru na svůj původ a k dispozici je stále permanentní pohon všech čtyř kol. Středový diferenciál bychom hledali marně, ale k máni je systém s několika-lamelovou spojkou, předávající točivý moment zadní nápravě. I když zní princip funkce podobně jako například konkurenční Haldex, nenechte se mýlit. I za běžného provozu přenáší systém MPT nezanedbatelnou část momentu na zadní kola, čímž zlepšuje trakci a hlavně eliminuje skokové přiřazování pohonu všech kol.

V praxi funguje systém rozdělování točivého momentu naprosto čitelně a přirozeně. Přehzene-li například řidič nájezdovou rychlost v zatáčce, už při prvním náznaku nedotáčivosti, aniž by však zasahovala stabilizace, přeneše se síla na zadní kola a ta vtlačí vůz do požadované stopy. Vše se děje úplně plynule bez náhlého šubání, které by mohlo vyvádět zád z rovnováhy.

Slůvkem plynulá by se obecně dala nazvat jízda v Outbacku. Díky zvýšenému podvozku a relativně vysokému profilu pneumatik, které mají rozměr 225/60, nese se vůz po silnici plavně a posádka je od vnějších vlivů dobře izolována. Teprve výraznější příčné nerovnosti připomenou, že zavěšení Outbacku není až tak měkké. Ne snad, že by nezvládalo nástrahy silnic s nadhledem, ale rozhodně při tom nepůsobí jako žvýkačka, jak by se mohlo zdát na první pohled.



Po městě může tužší odpružení působit snad i malinko nemístně, ale kromě drobných rázů se díky kvalitnímu odhlučnění do interiéru nic nepřenese. Odměnou za tužší jízdu ve městě potom budiž svezení mimo zástavbu, kde se z Outbacku stává ideální cestovní náčiní. Vůz poslušně drží stopu, v přímém směru je jistý, a příjemné překvapení připraví i v zatáčkách. Zde se karoserie nemá tendence příliš naklánět a Outback se dá vodit s obdivuhodnou lehkostí. Dokonce s takovou lehkostí, že pocitově zahodí i svých 1700 kilogramů provozní hmotnosti. Mile překvapuje i řízení. Nedá se sice říci, že by skrz něj proudilo k řidiči příliš informací, ale za velký plus považují nastavení posilovače, který dává odpor skutečně „tak akorát“.

Nic z toho by ovšem nešlo bez zmíněného motoru s převodovkou, které spolu s pohonem všech kol tvoří unikát na trhu. Čtyřválcový dvoulitr pod kapotou má s pomocí turba, indikovaného kapličkou na kapotě, pěkný výkon 150 koní, kombinovaný s točivým momentem 350 Nm. Ten je dostupný již od 1600 otáček, kde se také motor probere k životu. Jeho neodmyslitelným parťákem je i bezestupňová převodovka Lineartronic. Stejně jako u dříve testovaného Foresteru s výkonným benzínovým dvoulitrem, dokazuje Subaru i zde, že naladit tento druh převodovky prostě umí.

Už od prvního rozjezdu, drží převodovka s plynule proměnným převodem motor stále v těch správných otáčkách. Po městě se agregát jen zřídka roztáčí nad dva tisíce a budete-li chtít jen udržovat rychlost, spadnou otáčky dokonce pod 1500. Zde však nelze očekávat žádné zrychlení, takže i drobný impuls plynem opět pobídne motor o několik set vyš. Zcela jiná situace nastává, je-li třeba využít dynamiku na plno. Kromě režimu, kdy převodovka mění převod plynule, umí i řadit sedm virtuálně přednastavených rychlostí. Ve chvíli kdy řidič sešlápne plynový pedál zhruba do dvou třetin jeho dráhy, celé pohonné ústrojí výrazně změní svou tvář. Převodovka „podřadí“ a vytočí motor klidně





až k červenému poli, přičemž zde dojde ke klasickému padnutí otáček, vlastnímu běžným převodovkám. Toto chování výrazně zlepšuje vnímání zrychlení, protože zatímco jiné bezstupňové převodovky jen roztočí motor a zvolna mění převod (přičemž se pocitově žádná velká akcelerace nekoná), ta v Outbacku se zachová jako klasický automat. K dispozici je samozřejmě i manuální režim, který dovoluje řídit virtuální rychlosti ručně pomocí pádel pod volantem.

Sladění motoru a převodovky je ve výsledku jedním z nejlepších, které lze v dané kategorii najít. Kromě uživatelské přívětivosti, velmi rozumného nastavení a dalších aspektů, nelze mu upřít ani velkou dávku účinnosti. Motor zvládá pružné zrychlení i předjíždění s lehkostí a i když nepředvede žádné sportovní výkony, limitované i líným projevem v otáčkách nad čtyři tisíce, dynamiku je nutno hodnotit jako nadprůměrnou. O to více potěší i rozumná spotřeba. Během testu se nám zpravidla dařilo držet apetit pod sedmi litry na sto kilometrů, při delších klidných přesunech padala spotřeba i na šest a půl litru. Asi jedinou nevýhodou, kterou lze motoru vytknout, je tak jeho poněkud hluchý projev při vyšší zátěži. Alespoň, že při volnoběžných otáčkách o sobě dává motor vědět jen minimálně.

Dojem o cestovatelském zaměření vozu se dále prohlubuje při pohledu na exteriér i interiér. Zvenku působí Outback nesmlouvavě robustním dojmem a i světlá výška a slušné nájezdové úhly napoví, že se nezálečně příležitostných výletů do terénu. Celá karosérie je kolem dokola poctivě oplastovaná, takže při případných karambolech dostanou zabrat v první řadě plastové kryty, plechové díly až po nich.

V podobně robustním a ne vždy zcela elegantním duchu, nese se i interiér. Zde bychom moderní design a materiály hledali marně. Vše je jednoduché, účelné, a bohužel se tu a tam nepodařilo vyhnout několika málo ergonomickým prohřeškům. Škoda je například ovládání palubního počítače, umístěného v kapličiце uprostřed palubní desky. Jeho ovládání by šlo celé obstarat z volantu, místo toho se však provádí postaru z budíků. Tlačítka pod volantem, určená k nastavení parametrů vozidla, tak přišla poněkud vniveč. Docela dostačující je displej rádia umístěný na vrcholu středového panelu, o poznání hůř působí přihrádka pod ním, jejíž otevření vyžaduje skutečně hodně síly a grifu.

Pochválit se musí pětice opravdu plnohodnotných míst k sezení. Přední i zadní pasažéři usedají do sice obvykle vypadajících, zato však pohodlně polstrovaných sedadel a každý si najde své místo pro nohy i pro hlavu. Za zadní třímístnou lavicí se nachází prostorný zavazadelník o objemu 526 litrů, u kterého potěší třídílné přihrádky, schované pod podlážkou. Sklopením zadních sedadel si lze přijít až na 1726 litrů nákladového prostoru, což je velmi slušná hodnota.

Ve výsledku mi nezbyvá, než hodnotit Outbacka aktuální generace nadmíru kladně. Vůz má netradiční a skvěle vyladěné pohonné ústrojí, funkční a schopný podvozek do všech situací, a také velmi dobré vyhlídky na občasné cesty mimo silnici. To vše navíc dokresluje více než přijatelná spotřeba, zřídka kdy šplhající přes sedm litrů. Malinko rozporuplně může působit vnitřní prostor. Na jednu stranu prostorný a velkorysý hned k pěti pasažérům, na druhou stranu vzhledově strohý a s několika ergonomickými prohřešky.





A co na to všechno cena? Výbava Comfort byla obdařena ještě pakem Cross Line, obsahujícím pár outdoorových prvků a střešní lyžiny, ze kterých lze v několika málo krocích udělat nosníky. Za toto všechno žádá Subaru ve svém ceníku celkem 989.000 korun. Pokud byste zatoužili po lepší výbavě, doplněné například navigací nebo koženým čalouněním, dělá to už 1.099.000 Kč. Kdo se místo bezestupňového Lineartronic spokojí s klasickým šestistupňovým manuálem, což je dle mého velký krok zpátky, může si od finálních cen odečíst rovných 50 tisíc.

Plusy:

- sladění motoru a převodovky
- spotřeba
- velmi dobře nastavený podvozek
- prostornost a variabilita interiéru
- systém pohonu všech kol



Mínusy:

- strohý design a místy provedení interiéru
- neergonomické ovládání palubních přístrojů
- hlučnější chod motoru při vyšší zátěži



foto&text Dominik Valášek



Technická data • Subaru Outback 2.0D Lineartronic

Motor:

Typ motoru: přeplňovaný, vznětový
 Válce / ventily na válec: 4 / 4
 Zdvihový objem (ccm): 1998
 Nejvyšší výkon (kW / ot/min): 110 / 3600
 Nejvyšší toč. moment (Nm / ot/min): 350 / 1600

Provozní vlastnosti:

Maximální rychlost (km/h): 195
 Zrychlení 0 - 100 km/h (s): 9.7
 Spotřeba - město/mimo/kombi (l/100 km):
 7,3 / 6,5 / 6,9

Rozměry a hmotnosti:

Zavaz. prostor: 526
 Objem nádrže: 65
 Pohotovostní hmotnost (kg): 1699
 Délka (mm): 4790