



# Hádej třikrát

Foto Jiří Kubš

## Základní údaje

### MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Plochý vznětový čtyřválec typu boxer uložený vpředu podélně. Zdvihový objem **1998 cm<sup>3</sup>**. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **110 kW** při 3600 ot./min, točivý moment **350 N.m** při 1600-2400 ot./min. Pohon všech kol s elektronicky ovládanou lamelovou spojkou. Variátorová bezestupňová převodovka. Nejvyšší rychlost **195 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **9,7 s**. Emise CO<sub>2</sub>, 166 g/km. Spotřeba město/mimo město **7,6/5,6 l/100 km**. **Kombinovaná spotřeba 6,3 l/100 km**

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2745 mm. Délka x šířka x výška **4790 x 1820 x 1605 mm**. Provozní/uzitečná hmotnost 1726/479 kg. Objem palivové nádrže 65 l. Pneu 225/60 R17.

**Objem kufru 526/1726 l**

### ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let nebo 200 000 km, 3 roky na lak, 12 let na neprozrazování karoserie.

**Základní cena 1 079 000 Kč**

### KONKURENTI 4x4

Audi A6 allroad 3.0 TDI/150 kW **1 459 900 Kč**  
Škoda Superb Combi 2.0 TDI/125 kW L&K **1 064 900 Kč**

VW Passat Alltrack 2.0 TDI/130 kW **954 900 Kč**

Volvo XC70 D4/133 kW Sumnum **1 419 400 Kč**

Verze s automatickou převodovkou

### TESTOVALI JSME

Outback 2.0D Lineartronic SM 42/13

### HMOCENÍ

- + Dobře sladěný hnací řetězec
- Nízká spotřeba
- Výborné jízdní vlastnosti
- Trakce, průjezdnost terénem
- Prostorný interiér
- Komfortní sedadla

- Tužší odpružení
- Mělký kufr
- Lacinější dojem z interiéru

## Co je na mně nového? Co je na mně unikátního? Čím porušuji tradici? Odpovídá Subaru Outback modelového roku 2014.

**Ž**e by děja vu? Vždyť stejné subaru se po stránkách Světa motorů prohánělo v loňském čísle 42. A psali tam o modernizaci. Krátce nato se ale začalo terénní kombi prodávat v decentně upravené podobě pro rok 2014, a tak jsme za volant jedinečné kombinace plochého dieselu boxer, variátoru CVT a pohonu 4x4 usedli ještě jednou. Tím máte zodpovězenou druhou otázku – takové puzzle techniky jinde nenajdete.

První dotaz vyřeší jen znalec. Maska chladiče se leskne v novém lakování, designéři také lehce pozměnili světlometry a oplastování karoserie – na prahových nástavcích najdete sérii prolišť. Nová jsou kola, nejvýraznější změna ale představují vyšší a masivnější střešní ližiny vtípné a praktické konstrukce.

Prostřední, tenčí část lze jednoduše vytočit do strany a příčně ukotvit. Během vteřiny tak máte kompletní střešní nosiče.

A jak je to s tou tradicí? Subaru si vybudovalo slávu a respekt stálým symetrickým pohonem všech kol s třemi diferenciály. Pod ekologickým tlakem ale zavedlo diesel, variátor Lineartronic a taková kombinace vyžaduje odlišný přístup. Proto v testovaném spojení (a také u benzínu 2.5i, dodávaného výhradně s CVT) najdeme účinný, přesto méně sofistikovaný pohon všech kol s elektronicky řízenou mezinápravovou lamelovou spojkou. Slavnému systému Symmetrical All Wheel Drive zůstává věrný už jen nafták s manuálem, což v ceníku představuje pouze tři položky z devíti možných. Tradice netradice,



Jedna z letošních inovací – podélné ližiny snadno přestavíte na příčné nosníky



Dvoulitrový diesel boxer umí být velmi úsporný, na volnoběh by mohl běžet tišeji

důležité je, že se v případě potřeby čtyřkolka aktivuje bleskově, jízdní vlastnosti jsou rychlé a díky předvídatelné elektronice stále příjemně neutrální. A přestože kombi s nadprůměrnou světlostí 20 cm vyženete do terénu, nechá za sebou kdejaké sebevědomé SUV.

A na silnici? Tam je outback trochu tvrdší, zato naprosto jistý v kramflecích. Málokdo chápe, jak mrštně tohle nemalé subaru tančí v zatačkách. Ať je na asfaltu sucho, mokro, listí, bláto či sníh, outback si zachovává chladnou hlavu a precizní ovladatelnost. Kdo tomu jednou propadne, rád hodí za hlavu drobné ergonomické přešlapy, pomalou navigaci nebo mělký kufr. Naopak se bude těšit z nízké spotřeby (6,5-7,0 litru) a nejnovější generace komfortního variátoru Lineartronic, který při razantním sešlápnutí plynu začne řadit sedm virtuálních stupňů, což přináší lepší akustický doprovod než dříve. Celkově můžeme sladění poháněcího ústrojí jen pochválit.



Variátor umí řadit virtuální stupně, takže zní jako tradiční automat. Jízda s ním je komfortní a příjemná.

V prostorném interiéru vládne lacinější atmosféra. Palubní systémy komunikují v češtině, navigace reaguje ospale.



Špičkové pohodlí – vyzkoušeno na dlouhých štrekách