

PLYNULE A JAKO V BAVLNCE

SUBARU OUTBACK VSTOUPILO DO MODELOVÉHO ROKU 2014 S NĚKOLIKA ÚPRAVAMI, AVŠAK POVAHOVĚ JDE STÁLE O VELMI PROSTORNÉHO A ZATRACENĚ POHODLNÉHO SLUHU RODINY. DÍKY POHONU VŠECH KOL, SOLIDNÍ SVĚTLÉ VÝŠCE A ODOLNÝM PLASTŮM SE UŽ TRADIČNĚ NEZALEKNE ANI VÝLETŮ MIMO SILNICE. S NAFTOVÝM BOXEREM A PŘEVODOVKOU LINEARTRONIC JE ZDALEKA NEJLEPŠÍ.



Japonská automobilka s hvězdami v logu představila v roce 1995 průkopníka nové koncepce crossoveru. Zvýšené odolné kombi s názvem Outback, které rozměry částečně proniká do kategorie SUV, si ihned vydobylo pověst univerzálního, komfortního společníka pro aktivně žijící rodiny. V roce 2008 (spolu se třetí generací) přihodil k těmto ingrediencím ještě revoluční naftový plochý motor, jenž lákal především na parádní kultivovanost a nízké provozní náklady, jakým nemohly benzinové verze ani v nejmenším konkurovat. Zájem zákazníků to sice zvedlo, ale zmlsaní Evropané stále neměli dost. Naftě totiž až do minulého roku chyběl automat. Tento neduh se automobilce podařilo eliminovat bezestupňovou převodovkou Lineartronic, která je oproti verzi s manuálem o 50 tisíc korun dražší. Právě takový outback otestujeme tentokrát.

A začneme u vzhledu. Zkoušený vůz modelového roku 2014 byl vybavený akčním pakem Cross Line (nyní bez příplatku), který kromě zatmaveného pozadí předních světlometů a speciálně zbarvené masky chladiče přinesl také tmavší sedmnáctipalcová kola a „zubaté“ prolisy bočních a zadních prahů. Tyto allroadové doplňky však Subaru v rámci paketu ještě dozdobilo doslova mazáckými stříbrnými střešními ližinami, ze kterých lze jednoduchým odjištěním a pootočením do příčné polohy vytvořit nosníky například pro střešní box a další nosiče. S tím odpadají mnohé starosti spojené s dokupováním konvenčních nosičů. Jako celek působí outback zvenčí nadále originálně, mohutně, a hlavně opravdu odolně. Většina navoněných, plastem obložených kombi by mu mohla jeho dobrodružnost závidět. Totéž lze říci o světlé výšce, která dosahuje 200 milimetrů, či o slušných

nájezdových úhlech. Škoda jen, že ani tentokrát vůz nedostal světla na denní svícení.

V podobné míře se měnil také interiér, který už bez většího překvapení pobere velmi pohodlně až pěti osob spolu s minimálně 526 litry zavazadel. Robustní a značně odolné kabině nadále vládnu převážně tvrdé, ale velmi dobře povrchově upravené plasty. Každý, kdo do vozu vklouzne – a že to jde díky velkým vstupním otvorům a výše položeným sedadlům opravdu hladce – ten je ihned zahrnut štědrá dávkou luxusu, předurčenou jednak širokými měkkými sedadly a jednak špičkovým výhledem z vozu. Kabina se možná nebude líbit majitelům německých aut, ale tohle je prostě typické subaru. Řidič sedí po vzoru vozů SUV příjemně výš a pozici za sympatickým volantem rozhodně nebude hledat dlouho.

Co se změn týče, nejvýraznější je snad ovladač elektronické parkovací brzdy za voličem převodovky a dále pak jednoduchý barevný displej přístrojového štítu, jenž slouží také jako ekonomér. Středu palubní desky vládne barevná obrazovka bez dotykové funkce, která v testovaném voze kromě ovládání rádia posloužila například i jako obrazový výstup couvací kamery. Prostřední ze tří nabízených stupňů výbavy (Comfort) má až na kožené čalounění, navigaci a výkonnější audiosystém v podstatě vše, po čem by mohl majitel toužit. Pokud prahne po zmíněné výzbroji, musí připlatit 110 tisíc za vrcholnou výbavu Executive, či dovybavit outback něčím z nabídky originálního příslušenství. Mně osobně scházelo v podstatě jen jednodušší ovládní palubního počítače a dojezdy oken, protože ho má jen to u řidiče. Na takové drobnosti jsme však u subaru zvyklí, stejně jako na velmi omezené možnosti individualizací nebo charakteristické ovladače. Ty si ale osvojíte velice snadno, bez pracného studia příruček, vše v kabině je maximálně přehledné.

Vraťme se ale k tomu nejpodstatnějšímu, a sice k nejčerstvější kombinaci plochého čtyřválcového turbodieselu a automatické převodovky s plynule měnitelným převodem (CVT), které Subaru říká Lineartronic. Dobře známý naftový agregát s protiběžnými písty poskytuje

Kromě plynulosti se outback může pochlubit solidní praktičností, která pramení z velkého zavazadelníku bez schodu. Podlaha navazuje na nakládací hranu



Přehlednost, jednoduchost, robustnost. Přesně takovými vlastnostmi se bude poslední generace majitelům zamlouvat

Subaru Outback 2,0D Lineartronic

MOTOR:

Vznětový, turbodieselem přeplňovaný plochý čtyřválec (boxer) uložený podélně vpředu. Zdvihový objem 1998 cm³. Největší výkon 110 kW (150 k) při 3600 1/min. Největší točivý moment 350 N.m při 1600–2400 1/min. Automatická převodovka s plynule měnitelným převodem (CVT). Symetrický pohon všech kol.

KAROSERIE:

Pětidveřový crossover střední třídy. Objem zavazadlového prostoru 526/1726 l.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Délka 4790 mm, šířka 1820 mm, výška 1605 mm. Rozvor náprav 2745 mm. Pohotovostní/užitečná hmotnost 1699/431 kg. Objem palivové nádrže 65 l.

JÍZDNÍ VÝKONY:

Nejvyšší rychlost 195 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,7 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinovaná) 7,6/5,6/6,3 l/100 km.

ZÁKLADNÍ CENA:

969 000 Kč vč. DPH

CENA TESTOVANÉHO PŘEVEDENÍ:

989 000 Kč vč. DPH

HODNOCENÍ:

Kultivovaný a projevem sympatický motor
Převodovka Lineartronic outbacku sedí
Prostorný interiér i zavazadelník
Pohodlí posádky
Schopnosti mimo silnice
Nízká možnost individualizace
Ovládní palubního počítače
Absence denního svícení

Prostorný interiér je určen primárně k maximálně pohodlné jízdě. Na nic si nehraje, nic mu ale ani v zásadě nechybí



SUBARU

Jistota v pohybu

C & K, a. s.

Videňská 100, Brno

www.subarubrno.cz

Naftový boxer má prima charakter a takřka neslyšný chod. Z hlediska kultivovanosti je na špičce. Nová převodovka CVT se tvůrcům také vydařila

▷ dostatečných 150 koní a 350 N.m k tomu, aby outback nebyl brzdou provozu. Pomocí inovované převodové skříně hraje především do noty plynulosti, a ani nenabádá k agresivní jízdě, i když i tu nakonec zvládne poměrně se vztyčenou hlavou. Novinkou převodovky pocházející z Foresteru XT je větší hydrodynamický měnič pro přenos vyššího točivého momentu a také tenčí hlavní řetěz s vět-



| JÍZDNÍ DOJMY |
SUBARU OUTBACK 2,0D LINEARTRONIC

ultrarychlých dvanáct litrů. Testovaný vůz nebyl ještě řádně zjetý, a tak mohou budoucí průměr jen tipovat. Řekl bych, že to bude kolem sedmi litrů na 100 km – tedy jen o pár deci více než s manuální převodovkou. Ani v rychlosti 160 km/h (točí na rovině tři tisíce otáček) nežádá více než devět litrů nafty a na palubě je v tuto chvíli klid.

OUTBACK JE SKVĚLÝM UNIVERZÁLEM PRO VŠECHNY. NA ROZDÍL OD ALLROADOVÉ KONKURENCE SNESE HODNĚ I V TERÉNU



ším počtem článků. Tato změna umožnila především zvětšit rozsah jednotlivých převodových poměrů. Novinkou je ovšem také řídicí jednotka, která při sešlápnutí plynu na více než 65 % přepíná mezi plynule měnitelným převodem a režimem sedmi pevně přednastavených (virtuálních) převodových poměrů.

V praxi to znamená výtečný akustický komfort na palubě i při akceleraci, při které předchozí CVT drželo motor v nejvyšších otáčkách, čímž mohla být posádka snadno rušena. Poslední však řadí virtuální stupně téměř jako klasický automat a udržuje tak otáčky stabilně nízkou. Divil jsem se, ale opravdu to funguje dobře. Navíc si tento automat dokáže podřazovat před zatáčkou a při jízdě z kopce, což znamená nejen lépe připravený motor na výjezd ze zákruty, ale také užitečnou schopnost brzdit poměrně razantně motorem. Manuální režim, ovládaný pádly na volantu, dává každému řidiči možnost volby, i když pod plným plynem při změně poměrů trochu cuká. Tady se ukazuje, že CVT opravdu nebude primárně ke sportovní jízdě, outback jako takový stejně tak. Díky samostatnému chladiči oleje není problém táhnout přívěs o hmotnosti až 1700 kilogramů.

Motor už docela dobře známe, a tak jen připomeňme jeho ještě lepší odhlučnění od kabiny, dál parádní kultivovanost a solidní pružnost. Dynamicky asi nikoho neohromí, ale do 180 km/h zrychluje vcelku bez odmlouvání. To nejlepší ze sebe vydá mezi třemi až čtyřmi tisíci otáčkami a spotřebu udrží, podle stylu jízdy, od ekologických pěti až po

V zatáčkách sice kvůli pneumatikám s profilovým číslem 60, vyšší stavbě a hmotnosti 1,7 tuny outback poměrně snadno přechází do nedotáčivosti, ale dělá maximum, aby se udržel ve stopě. Za všech okolností je stabilní, neleká se ani rychlých změn směru, výrazněji se nenaklání a jen tak ho něco nerozhází. Namísto řezání zatáček ale holduje, stejně jako Lineartronic, spíše plynulému stylu jízdy. Revidovaný podvozek takovému cestování nahrává mimořádnou schopností žehlit naprostou většinu všemožných typů nerovností, i říci, po čem jedete. Jízda s ním je ale jako v bavlnce, naprosto plynulá, ničím nerušená, tichá, snad až uspávací. Není zkrátka mnoho pohodlnějších vozů pro rodinu za cenu do milionu korun.

Řízení, třebaže osazené elektrickým posilovačem, jde sice zlehka, ale na druhou stranu vám občas napoví, kam směřují přední kola. Trakci za všech podmínek citelně pomáhá symetrický pohon všech kol, který sestává ze dvou diferenciálů na jednotlivých nápravách a vícelamelové mezinápravové spojky. Ta variabilně rozděluje točivý moment mezi přední a zadní kola na základě signálů z čidel stabilizace a řídicí jednotky, podobá se tak v principu Haldexu 5. generace. Ani zvednuté kolo při jízdě v terénu, kam se mimochodem nemusíte bát, není pro outback žádný problém. Navíc se nabízí se zárukou na pět let nebo 200 tisíc kilometrů. S naftovým motorem a Lineartronicem tedy zcela ideální, i když za hubičku není. Subaristům může udělat jediné radost. <