



JEDEN Z NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH MODELŮ V NABÍDCE SUBARU PŘICHÁZÍ V NOVÉ GENERACI. JEHO NENÁPADNÁ PROMĚNA JE V MNOHÉM ZÁSADNÍ, PŘITOM OKOLÍ SI MŮŽE MYSLET, ŽE JDE JEN O ROZSÁHLÝ FACELIFT. VYZKOUŠELI JSME SI JEDINOU ZÁŽEHOVOU VERZI S BOXEREM 2,5 LITRU.

HARMONIE PO JAPONSKU

Přestože mnozí vnímají automobilku Subaru jako sportovní značku, která vychází ze svých úspěchů v automobilových soutěžích, u outbacku na tohle spojení zapomeňte. Velké kombi vyšší střední třídy je všechno, jen ne sportovní. Jestli byste chtěli vyzdvihnout jeho největší přednosti, stačí vám k tomu dvě slova: bezpečnost a komfort. U Subaru se poučili z posledních dvou generací a nový model v mnohém navazuje spíše na modelovou řadu z roku 2003, která měla svého času ambice konkurovat prémiovým značkám, zatímco ta předchozí byla tak trochu v americkém stylu. Nečekejte však žádnou revoluci, ale spíše vylepšení všeho, co by mohlo někomu u tak velkého terénního kombi připadat nepatříčně. Nový model tak má stejný rozvor, ale jiné proporce karoserie. Světla výška (200 mm) se sice nezměnila, ale celková ano (1605 mm), outback narostl i do délky (4815 mm). Pocitově jej lze vnímat spíše jako SUV, než jako terénní kombi a automobilka se tomu nijak nebrání. Vlastně je jedno, do jaké škatulky si nový outback zařadíte, důležité je, jak jezdí a co nabízí.

Interiér působí na první pohled stroze, ale je až nečekaně útulný. Černá barva převládá, novinkou oproti předchozí generaci jsou měkčené plasty, kterými však disponoval již outback z roku 2003. Volant je kulatý po celém svém obvodu (to už dnes není samozřejmostí...)

a najdete na něm ovládání palubního počítače, tempomatu či audiosystému. Zorientovat se v lese tlačítek není zpočátku úplně jednoduché, během pár dnů však zjistíte, že většinu funkcí ovládáte skoro poslepu. Středový panel je uspořádaný jasně a srozumitelně, velká lesklá plocha multimediálního systému, který jsem chválil již při testu inovovaného foresteru, má zvláštní povrchovou úpravu, takže se dotykový displej a sensorová tlačítka okolo nezapatlají. Místa je v interiéru dostatek na všechny strany, takže je možná trochu škoda, že sedadla mají kratší sedáky. To je ovšem u japonských a korejských automobilů celkem normální.

Jednou z novinek nového outbacku, často propíraných v diskuzích, je systém „Eye Sight“, který se standardně dodává do všech verzí se samočinnou převodovkou. Funguje zcela spolehlivě a v podstatě dělá všechno tak, jak se píše v tiskových materiálech. Adaptabilní tempomat se sice neumí rozjet sám, když automobil musíte např. v koloně úplně zastavit, ale jinak je reakce na úpravu rychlosti prostřednictvím tlačítek na volantu ukázková, a pokud budete při jízdě po dálnici chtít, aby si vaše nohy odpočinuly, lze celý automobil ovládat jen prostřednictvím multifunkčního volantu. Když outback například dojede automobil vpředu, systém decentně pípne, aby vám oznámil, že je

Přední sedadla mají široká opěradla a dobře kryjí záda, sedáky by však mohly být trochu delší

„napojen“ a funguje. Při přejetí plné nebo přerušované čáry bez použití směrových světel pípně třikrát. Příjemné je, že „oči“ schované pod předním sklem zaznamenají, že se automobil před vámi už rozjel, a rovnou dají pokyn, aby se motor se systémem start/stop nastartoval. A opět systém nevtíravě pípně, že můžete sešlápnout plynový pedál a znovu vyrazit, pokud jste se třeba při pauze začetli do telefonu a nevěnujete pozornost svému okolí.

Kombinace osvědčeného boxeru 2,5 litru a převodovky CVT je jedinou zážehovou alternativou k dieselové verzi a není se třeba bát zásadně vyšších nákladů na palivo. Velký čtyřválec má kultivovaný běh, je dobře odhlučněný a jeho pružnost je ukázková. Také výkon 129 kW je v dostatečný. Pokud budete jezdit na pohodu, nebudete o něm vědět, a pokud mu budete chtít trochu „protáhnout perka“ nadchne vás okamžitou reakcí a ochotou jít do otáček. Velkou měrou k příjemnému projevu pohonné jednotky přispívá i převodovka CVT, nebo chcete-li Lineartronic. U Subaru se vývoji tohoto převodového ústrojí věnují již delší dobu a s pravděpodobně to zatím dotáhli ze všech nejdál. Projev dřívějších CVT nenadchnul. Variátor na sešlápnutí plynového pedálu reagoval s obrovskou prodlevou, takže motor po většinu času kvílel ve vysokých otáčkách, ale na pohyb vozidla to nemělo velký vliv. U poslední verze Lineartroniku je to už jiná písnička. Jejich reakce je téměř okamžitá, a navíc má řidič možnost využívat manuální režim předřazených stupňů, které lze měnit pádly pod volantem.

U motoru 2,5i je k dispozici i systém SI-Drive, který známe z modelu STI. U dobráckého outbacku jsou ovšem k dispozici pouze režimy I (Intelligent) a S (Sport). V prvním případě převodovka a motor respektive řídicí počítač preferují hlavně spotřebu, takže je kontraproduktivní dostávat v tomto režimu z automobilu maximální výkon. Outback dokáže jet za 7,5 až osm litrů na 100 km, pokud se ještě více uskrovníte, lze se přiblížit i k hranici sedm litrů na 100 km. Chcete-li se trochu svést, je dobré tlačítkem na volantu aktivovat režim „S“. Reakce na plynový pedál se okamžitě zrychlí a převodovka drží otáčky, jak to jen jde, pokud se do toho sami nevložíte prostřednictvím pádel. Je jasné, že v tomto případě se spotřeba okamžitě přehoupne i nad 10 litrů.

Jízdní vlastnosti odpovídají velkému těžkému kombi s rozvorem přes 2,7 m. Odpružení je sice zaměřeno na komfort, ale díky modifikovanému zavěšení kol a tužší karoserii se outback v zatáčkách moc nenaklání. Příjemné je z hlediska agility snížení převodového poměru řízení z 16,5:1 na 14:1. Samozřejmostí je spolehlivý systém pohonu všech kol, který byl pro jízdu po silnici vylepšen ještě o systém ATV (Active Torque Vectoring), jenž umožňuje prostřednictvím brzdového systému rozdělit točivý moment na jednotlivá kola a zvýšit tak ochotu automobilu zatáčet. Outbacku nechybí ani systém X-Mode, který optimalizuje celé pohonné ústrojí pro provoz mimo silnice a k dispozici je i systém pro kontrolované sjíždění z prudkého kopce za nepříznivých adhezních podmínek.



▲ Atmosféricky plněný 2,5litrový čtyřválcový boxer je sázkou na jistotu

Subaru Outback 2,5i Lineartronic

MOTOR:

Vpředu podélně uložený zážehový čtyřválec s protilehlými písty. Zdvihový objem 2498 cm³. Největší výkon 129 kW (173 k) při 5800 1/min. Největší točivý moment 235 N.m při 4000 1/min. Bezestupňová, samočinná převodovka (CVT). Stálý pohon všech kol.

KAROSERIE:

Samonosná karoserie. Kabina pětidveřová a sedmimístná. Objem palivové nádrže 60 l.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Délka 4815 mm. Šířka 1840 mm. Výška 1605 mm (s ližinami). Rozvor 2745 mm. Provozní/celková hmotnost 1657/2100 kg. Zavazadlový prostor 0,512/1,848 m³.

JÍZDNÍ VÝKONY:

Zrychlení 0–100 km/h za 10,2 s. Nejvyšší rychlost 198 km/h. Kombinovaná spotřeba 7,0 l/100 km.

ZÁKLADNÍ CENA:

999 000 Kč vč. DPH (Comfort Navi)

HODNOCENÍ:



Jízdní komfort
Systém Eye Sight
Spojení převodovky a motoru

Krátké sedáky
Hluk od kol
Spotřeba při plném zatížení



Jízdní dojem z nového outbacku potvrdil mé očekávání a ukázal, že tohle Subaru má poctivý základ a moderní techniku, která sice nejde s hlavním proudem, ale dokáže mu bez problémů konkurovat. Atmosféricky plněný, zážehový čtyřválcový boxer o zdvihovém objemu 2,5 litru představuje prověřenou kvalitu a nabízí již dlouhá léta solidní výkon i pružnost, přičemž s jeho novou generací se dostavila i odpovídající hospodárnost. A dnes to platí plnou měrou i ve spojení s převodovkou Lineartronic. ◀



SUBARU

Auto Vero s.r.o.

Na Červeném Hrádku 759, 264 01 SEDLČANY

www.AutoVero.cz, tel.: 318 875 297

Váš spolehlivý partner pro vozy SUBARU

