

DRIVING

CO VÁS ČEKÁ NA
NÁSLEDUJÍCÍCH STRANÁCH



[JÍZDY]

- ▶ SUBARU OUTBACK MY2015
2,0D LINEARTRONIC →
- ▶ PEUGEOT 308 GT A 308 SW GT
- ▶ ŠKODA FABIA COMBI 1,4 TDI STYLE
- ▶ LAND ROVER DISCOVERY SPORT
- ▶ BMW 218D ACTIVE TOURER
- ▶ MERCEDES-BENZ C220 BLUETEC KOMBI
- ▶ AUDI A3 G-TRON
- ▶ JEEP RENEGADE 1,6 MTJ LIMITED
- ▶ HONDA CR-V 1,6 I-DTEC AWD EXECUTIVE
- ▶ SEAT LEON ST CUPRA
- ▶ BMW M3

[SROVNÁVACÍ TEST]

- ▶ RENAULT TWINGO 1,0 SCE INTENS VS.
ŠKODA CITIGO 1,0 MPI ELEGANCE GREENTEC

[DLOUHODOBÝ TEST]

- ▶ ŠKODA YETI 2,0 TDI 4X4 ACTIVE

DOKONALOSTI NA DOHLED

OUTBACK OD SUBARU JE V NAŠICH KONČINÁCH SPÍŠE VÝJIMEČNÝM ZJEVEM, COŽ MI PŘIJDE S OHLEDEM NA JEHO VLASTNOSTI ŠKODA. MEZI KŘÍŽENCI, KTERĚ KOMBINUJÍ KAROSERII KOMBÍ S VLASTNOSTMI SUV, MU V NOVÉ GENERACI BUDE, ASPOŇ PODLE MĚHO NÁZORU, VE SNAZE TENTO STAV ZMĚNIT SCHÁZET JEN SILNĚJŠÍ TURBODIESEL. VE VŠEM OSTATNÍM JE TOTIŽ PODSTATNĚ LEPŠÍ, NEŽ BÝVAL.

Sláva japonské značky se souhvězdím ve znaku pramení historicky zejména z jejich aktivit na závodních drahách, potažmo z vozu, který se po nich prohání. Reč je samozřejmě o modelu WRX STI, jenž v dřívějších dobách ještě nosil jméno Impreza. Přesto si ho kupuje jen naprostá hrstka zákazníků. Důkazem je to, že devět z deseti nových registrací v Evropě patří jiným modelům portfolia, a sice těm zvýšeným, co mívají plastová brnění. Králem mezi nimi je podle automobilky právě Outback, který se poprvé objevil před dvaceti lety. Dnes Nyní zakladatel terénem liznutých kombiků s pohonem všech kol, jež se dnes spolehlivě schovávají do množiny označené crossover, neoslavuje jen kulatiny, ale také metu více než 4,83 milionu prodaných kusů a v neposlední řadě i příchod zcela nové páté generace.

Vzpomenu-li s na jeho předchůdce, na mysl mi ihned vytane nadprůměrné pohodlné kombi s plochými motory, postavené na technickém základu modelu Legacy, samozřejmě s pohonem všech kol a velkým vnitřním prostorem, zabaleným do poměrně spolehlivé a odolné skořápky. Ke smůle Subaru o něj nebyl minimálně v Evropě takový zájem, jakému se těší konkurence. To pochopitelně neznamená, že by šlo o špatné auto, jen bylo zkrátka jiné, a zřejmě nedostatečně přitažlivé. Audi A6 Allroad či Volvo XC70 táhly více. Tohle se novinka už od prvního pohledu snaží změnit, doslova co jí kola stačí. Vždyť se na ni podívejte.

Nebudu vám tvrdit, že se Outback mávnutím kouzelného proutku změnil k nepoznání a že se stane symbolem japonské krásy, jedním dechem však dodávám, že v mých očích je dost možná nejhezčím produktem Subaru posledních let. Hezčí jsou minimálně světlomety s LED, i blatníky a nová maska jsou výraznější, kola větší a přední mlhovky jakbysmet. To auto je nyní opticky podstatně mohutnější a zajímavější. Terénním schopnostem opět napovídá mimo pohonu obou náprav i světlost, vyčíslená dvaceti centimetry, a že si na „bahňáka“ nehraje, nýbrž jím chce skutečně být, dokazují stále stejně dobré nájezdové úhly (vpředu 18,6°, vzadu 23,1°, přechodový 20,4°).

Ti všímavější možná hned zjistí, že novému outbacku chybí otvor v přední kapotě a naopak přibýlo drobné okénko za A-sloupky, které spolu s nově umístěnými zrcátky skutečně poskytuje lepší výhled řidiči. A zrovna on si v novince hová podstatně více, než si pamatuji z minulosti. Dobré je už samotné nastupování velkými otvory na sedačky uložené v optimální výšce. O dobrý pocit se však zaslouhuje zcela nové ztvárnění interiéru, diktované přepracovanou palubní deskou a stále ploššími, na druhou stranu snad ještě pohodlnějšími sedadly. Z původní dřevorubecké roubenky se skutečně stává pěkné místo k životu a na své si tu mohou přijít dokonce i milovníci německé preciznosti, kteří by si o minulou generaci zřejmě neopřeli kolo. Nikde žádné nepatřičné spáry, pěkně ▶



Dvoulitrový plochý turbodiesel by zasloužil vyšší výkon. Na druhou stranu zase s přehledem plní emisní normu Euro 6

Mezigeneračně si vůz nejmíc polepšil novým ztvárněním palubní desky a použitím měkkých plastů. Ergonomii pozvedá i centrální barevný displej



► měkké plasty na důležitých místech, a k tomu navrch rapidně lepší ergonomie, kterou nelze než pochválit.

Pryč jsou digitálky jak z druhé světové války (nyní na panelu klimatizace), nenašel jsem ani dvojici špejlí trčící z přístrojového štítu, jejímž prostřednictvím se nastavoval palubní počítač. Přehlednost je najednou podstatnou devízou vozu. Velkou měrou se na tom podílí i nové komunikační rozhraní Starlink s centrálním dotykovým sedmipalcovým displejem, vyznačujícím se rozumnou grafikou, snadným ovládáním a celkem rychlým navigačním systémem. Bonusem je také podstatně lepší konektivita a množství ovládat systém gesty, na jaká jsou zvyklí uživatelé moderních mobilů. Za zmínku by stála celá armáda asistenčních systémů, my však máme prostor pouze na ten nejvýraznější, a tím je takzvaný EyeSight poslední generace.

Jedná se o dvojici stereokamer, které hlídají situaci před vozem. Ve chvíli, kdy například píšete za volantem e-mail, což se vzhledem k nehodám bez brzděné dráhy děje dnes už zcela běžně, může outback pomoci tím, že vás do 50 km/h nenechá nabourat do vozu před vámi. V jakékoliv vyšší rychlosti umí minimalizovat škody. Kromě

demonstrace funkčnosti systému, po níž nelze říci nic jiného, než že funguje, bych se rád zmínil o tom, že díky EyeSightu má Subaru dost možná jeden z nejlepších adaptivních tempomatů na trhu.

Na rozdíl od konkurenčních radarových řešení umí brzdřit plynuleji díky tomu, že jeho „druhé oči“ sledují i činnost brzdových světel vozu před vámi, a jakmile se na dálnici blížíte v pravém pruhu k pomalejšímu vozu, umí na základě levého blikáče počítat s tím, že se hodláte řadit do levého pruhu. Není tudíž potřeba začít předjíždět už stovky metrů před autem. Chytré. Dobrá zpráva je, že bude na našem trhu zřejmě prvkem základní výbavy, což platí také pro převodovku Lineartronic. Na druhou stranu, díky tomu bude novinka zhruba o třicet až šedesát tisíc korun dražší než minulá generace, přičemž ceny se dealeri chystají ohlásit ve druhé polovině března.

Vyšší pozice za volantem není žádnou překážkou a štedrou škálou nastavení prospívá jedincům všech tvarů a velikostí. Outbacku je naprosto jedno, zda máte dva metry dvacet nebo jen metr padesát, on pobere všechny, a ještě mu zůstane rezerva. Nárůst čtyř centimetrů šířky kabiny prospěl, roztahovat se tu bude moci každý.

NOVÝ OUTBACK SE NEZTRATÍ ANI V TERÉNU. SCHOPNOSTI RVÁT SE NEJEN S BAHNITÝMI CESTAMI ZŮSTALY JEDNOU Z HLAVNÍCH PŘEDNOSTÍ



Auto
Na C
www
/áš

Přední sedadla vyzdvihují především kvůli komfortní stránce věci. K charakteru vozu sedí naprosto ideálně

O zavazadelníku se dá mluvit v podobném duchu, třebaže jeho objem zas tak rekordní není. Co vás zřejmě nezahřeje u srdce, je nízko vyklápěné víko, pod nějž se ve vzpřímené pozici nevejde nikdo, komu naměříte alespoň 185 cm. Jeho elektrické ovládání navíc nechá každého pořádně dlouho čekat, než se prostor pro zavazadla, vyčíslený na 512 litrů, odhalí. Je to však auto pro pěti cestujících, ke kterým je maximálně přívětivé, dostatečně variabilní a navrch zatraceně tiché.

Ona tichost vychází ze samotné konstrukce naftového agregátu s protiběžnými písty, který byl podle tvůrců dokonce z 90 procent modifikován, včetně turbodmychadla. Opět se vyznačuje výkonem 110 kW, točivým momentem 350 N.m, ale tentokrát už splňuje emisní normu Euro 6. Pro starostlivé naštěstí bez močoviny AdBlue. Boxeru se ale do ringu moc nechce, neboť na dálnici mu začíná rychle docházet dech, jakmile ho pořádně proženete otáčkami. Hmotnost blížící se 1,7 tuny by spolu s pohonem obou náprav zkrátka potřebovala větší stádo ořů. Nečekal jsem žádného dynamického rychlíka, ale nový naftový outback je ještě podstatně pomalejší než předtím. Na



Zadní sedadla jsou plochá, prostor na nich je však pozoruhodný. Zavazadelník také nepatří mezi slabiny

plahočivou či plynulou jízdou to stačit bude, jen zkrátka nepočítejte, že udrží 160 km/h do kopce, když povežete rodinu.

Na vině přitom není variátorová samočinná převodovka, ale nějaký bruselský obojek, který jakoby se s rostoucími otáčkami stahoval a motor nemohl řádně dýchat. Skříň se sedmi „virtuálními převody“ hraje do noty plynulosti a její reakce nejsou zlé, byť střelbu jako s DSG samozřejmě nepředvádí. Můžete ale regulovat její činnost pádly na volantu. Ať už funguje, jak chce, ticho, s jakým se dokáže motor i vůz prát s jakýmkoliv jízdním stylem řidiče zarazí nejednoho příznivce těch nejluxusnějších limuzín. Aerodynamika musí být lepší, než bývala, odhlučnění od kol stejně tak. Spotřeba je ale nadále skoro stejná, což znamená v delším horizontu hodnotu mezi sedmi a osmi litry, při extrému hodnoty nad 10 l/100 km. Velká škoda, že má pod kapotou takového lenocha, zejména když to auto tak skvěle jezdí.

Na myslí mám brilantně odladěný podvozek, na němž se vyřadil jistý rallye závodník z vývoje. Outback



Systém EyeSight se zdá být dobrým asistentem pro jedince e-mailující za volantem. Do 50 km/h vás nabourat jen tak nenechá



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

ORIA Karavany Sedlčany

SUBARU

VERZE	2,0D Lineartronic	2,5i Lineartronic
Motor	vznětový čtyřválcový přeplňovaný boxer	zážehový čtyřválcový atmosférický boxer
Pohon	symetrický pohon všech kol se systémem aktivního rozdělení točivého momentu	
Přenos výkonu:	automatická převodovka s plynule měnitelným převodem (CVT)	
Zdvihový objem (cm ³)	1998	2498
Nejvyšší výkon (kW/k) při 1/min	110/150 (3600)	129/175 (5800)
Největší točivý moment (N.m) při 1/min	350 (1600–2800)	235 (4000)
Pohotovostní hmotnost (kg)	1668–1689	1575–1598
Maximální hmotnost přívěsu (kg)	1800	2000
Nejvyšší rychlost (km/h)	192	198
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	9,9	10,2
Kombinovaná spotřeba (l/100 km)	6,1	7,0
Objem palivové nádrže (l)	60	
Základní objem zavazadlového prostoru (l)	512	
Maximální objem zavazadlového prostoru (l)	1884	

ROZMĚRY

Délka (mm)	4815
Šířka (mm)	1840
Výška (mm)	1605
Rozvor (mm)	2745
Minimální světlá výška (mm)	200
Nájezdové úhly	vpředu 18,6°, vzadu 23,1°, přechodový 20,4°



Hlavně se však jedná o jedno z nejpříjemnějších rodinných kombi na trhu, které myslí i na řidiče. Tedy až na ten slabší motor. Chcete-li tohle negativum odbourat, nezbyvá než sáhnout po silnějším benzínovém čtyřválcí a spokojit se s o něco vyšší spotřebou. ◀



FORESTER

► díky vyšší tuhosti přední nápravy, novým tlumičům a dokonce o 67 procent tužší karoserii jezdí mnohem lépe, než si pamatují. Na dírách jeho kola v podběžích fungují naprosto neslyšně, a to i na skutečně hnsné silnici. Přitom uvnitř si posádka hová, jakoby jela po německé dálnici. Při rychlejší jízdě je ale vidět i druhá obrovská devíza, a to neuvěřitelně dobrá stabilita, přilnavost a ochota vykrúžovat oblouky za jakýchkoliv podmínek. Díky v tomto směru patří jistě nejen pohonu všech kol, ale také systému vyvazujícímu větší stáčívý moment přeměrováváním točivého momentu na vnější kola. Kromě zmíněného je zde systém ne nepodobný tomu, který známe od VW jako XDS.

Milovníky svižnějšího svezení nezklame nakonec ani řízení s podstatně strmějším převodem, které dostatečně komunikuje s rukama řidiče, je dobře vyvážené a velice přesné. O to víc se bude líbit nastavení systému ABS a stabilizace VDC, protože ty se nikdy nevrhají panicky na scénu, vyčkávají na vaše reakce a pak vás teprve začnou zachraňovat. A že přitom dokáže novinka s pomocí mezinápravové lamelové spojky pohonu obou náprav využívat trakce i na opravdu ošklivě zabahněném lesním povrchu, to už je jen další devíza – stejně jako chytrý pomocník X-Mode, s nímž si v terénu nelámete hlavu s nastávaním vozu.

Já vám nevím, ale tohle auto mě jízdně skutečně zaujalo, přestože jsem asi o polovinu mladší než jeho typičtí zákazníci. Nejnovější Subaru Outback je v konečném hodnocení velmi dobrou alternativou, a to jak ke kombiverzím střední třídy, tak k nafintěným SUV.

Na skutečné toulky po terénních, rozuměj off-roadových polygonech nabízí Subaru svůj forester, který se stejně od března v rámci modelového roku 2015 dočká automatické převodovky Lineartronic v kombinaci s naftovým motorem. Ačkoliv se pohotovostní hmotnost tohoto foresteru zvýší o 63 kilogramů, zrychlení na stovku zůstane stejné (9,9 s) jako u outbacku. Lineartronic pak znamená u dieselu maximálku 188 km/h (místo 190 km/h) a v kombinovaném provozu také spotřebu vyšší o 0,4 l/100 km (6,1 l/100 km) ve srovnání s manuálem. Kromě techniky se dočká vůz nového klíče, panelu klimatizace a nového multimediálního systému Starlink s funkcí MirrorLink.

