

# Žádný problém

text: Richard Plos  
foto: autor



**Najít ideální kompromis mezi několika protichůdnými požadavky zákazníků je pro automobilky často oříšek. Subaru se ale podařilo s novým Outbackem vytvořit mix vlastností téměř unikátní.**

**P**átá generace Subaru Outback je autem, které by si zasloužilo větší pozornost, než jaké se mu obecně dostává. Rozhodně nezklame ty, kteří hledají vyspělé, komfortní, nadstandardně prostorné auto, které se nezalekne terénu, aniž by přitom trpěla jízda po silnici. Nový design přidě s výraznou čelní maskou a vytaženými blatníky vytvářejí dojem velmi masivního vozu. Rozměry se přitom mezi generacemi změnil jen nepatrně. Oproti předchůdci je novinka o 25 mm delší, a o 20 mm širší, zatímco rozvor a výška karoserie zůstaly beze změny.

## PROSTOR, KTERÝ NEZKLAME

Zatímco exteriér prošel mezigenerační evolucí, v interiéru se odehrála revoluce. Nejde jen o kvalitu použitých materiálů. Zcela nová je například středová konzole se sedmipalcovým dotykovým displejem systému Starlink. Zajímavostí jsou tlačítka po stranách displeje: Nejedná se o klasickou mechaniku, jen o prolisy s dotykovou funkcí. V přístrojovém štítu je kromě samotných stupnic rychloměru a otáčkoměru také pětipalcový displej pro zobrazování údajů palubního počítače a řady provozních informací.

Šířka interiéru umožní na zadních sedadlech pohodlné sezení trojici dospělých, protože ve výšce loktů je k dispozici 1540 mm. Ani prostorem pro nohy Outback rozhodně nezklame a řadí se k nadprůměru a totéž platí pro zavazadlový prostor. Jeho základní objem je udáván 512 l, ale subjektivně se jeví větší. Šířka mezi podběhy činí 1080 mm a na délku měří 1062 mm. Po sklopení zadního děleného opěradla vznikne zcela rovná ložná plocha, která umožní naložit i předmět dlouhý 1,9 m.

Letmý pohled na technické parametry turbodieselu svádí k domněnce, že se zde nic nezměnilo. Opak je ale pravdou. I když jsou základní

výkonové parametry nezměněny, prošel plochý vznětový čtyřválec důkladnou modernizací. Automobilka uvádí, že je z devadesáti procent nový. Má nový blok motoru, nižší kompresní poměr, nové vstříky a co je hlavní: obejde se i nadále bez aditivace močovinou.

Výkonové maximum 110 kW naznačuje, že Outlander není žádný „trhač asfaltu“, a toto mínění podpoří i komfortní bezestupňová převodovka Lineatronic.

Už start nezahřátého motoru ale ukáže, kde jsou výhody nezvyklé koncepce (tedy nezvyklé pro všechny ostatní, ne pro Subaru) plochého dieselu. Protilehlé písty účinně tlumí vznikající vibrace, zbytek pobere izolace. Výsledkem je nezvykle tichý start a chod nezahřátého agregátu.

## LINEÁRNÍ KOMFORT

Bezestupňový automat nabízí i možnost sekvencního manuálního řazení sedmi předvolebných převodových poměrů. Pokud pracuje v automatickém režimu, udržuje při zrychlování otáčky motoru na optimální hodnotě a rychlost roste díky plynule se měnícímu převodovému poměru. Řidič může využít „pádlu“ u volantu i v režimu automatu, kromě toho mů-



**1** Volant je skutečně multifunkční. Nabídne ovládání většiny sekundárních funkcí, včetně systému EyeSight. Zcela nové středové konzoli dominuje sedmipalcová dotyková obrazovka. **2** Zavazadlový prostor je obrovský a navíc má zcela rovnou podlahu. Pod ní je v zadní části k dispozici ještě velká skrytá schránka o objemu zhruba 40 l. **3** Sedadlo řidiče zasluhuje z hlediska komfortu absolutorium. Rozsah elektrického nastavení je velký. **4** Prostorností na zadních sedadlech se Outback řadí k nejlepším v kategorii střední třídy jak co do šířky, tak prostoru pro nohy. Nezklame ani komfort sedadla.

že volič přesunout do polohy M, čímž řidič zcela přebere vládu nad řazením. Tuto skutečnost mu signalizuje i změna barevného podsvícení přístrojů z modrého na oranžové.

Na dálnici se při 130 km/h drží otáčky motoru na hodnotě 2300/min. Pokud řidič sešlápně pedál až na podlahu, převodovka nechá agregát vytočit na nějakých 3600 ot/min. Appetit dieselu lze udržet na hodnotách pod sedmilitrovou hranicí, nám se podařilo 6,4 l/100 km, což není daleko od deklarovaných 6,1 l/100 km. Při dálniční stotřícitce se otáčky motoru drží na hodnotě 2300/min a okamžitá spotřeba osciluje okolo sedmilitrové hranice. Rychlá sportovní jízda skončila hodnotou 9,2 l/100 km a běžný průměr by se měl pohybovat okolo sedmilitrové hranice.

## DRUHÉ OČI

Chloubou Outbacku je nový systém EyeSight. Jeho základ tvoří dvojice CMOS kamer, umístěných pod horní hranou čelního skla. Na rozdíl od konkurence tedy Subaru nevyužívá radar a výhoda kamerového systému se projeví například na funkci adaptivního tempomatu: systém registruje již rozsvícení brzdových světel vpředu jedoucího vozu a reaguje díky tomu rychleji a plynuleji. EyeSight vedle funkce adaptivního tempomatu (funguje v rozmezí 30 – 180 km/h) umí i sám auto zastavit před

překážkou (do rychlosti 50 km/h). Při stání pak řidiče vizuálně a akusticky upozorní, že se vůz před ním rozjel. EyeSight také dokáže rozpoznávat a rozlišovat různé překážky. Poznává, zda se před vozidlem nachází chodec, zvíře, pevná stěna, jiné auto nebo třeba cyklista. Samozřejmě je zde také funkce sledování jízdního pruhu, který vizuálně a od 50 km/h také akusticky upozorňuje řidiče.

## NA SILNICI I DO TERÉNU

S pátou generací došlo u Outbacku kromě proměny interiéru a zavedení systému EyeSight také k výraznému zlepšení jízdních vlastností. Přispěla k tomu výrazně zvýšená (o 67 %) tuhost karoserie i odlišné naladění podvozku. Ten je nyní mimořádně komfortní a přitom jízdně jistý. Ani se nechce věřit, že se nejedná o systém vzduchového odpružení nebo o adaptivní podvozek. Outback se i bez nich řadí k nejkomfortnějším autům, jaké si v ceně okolo milionu korun můžete pořídit.

V zatáčkách se projeví propracovaný pohon všech kol a vektorování točivého momentu ATV. Obojí přispívá k neutrálnímu chování vozu v zatáčkách. Sportovněji založenému řidiči přijde vhod i strmější převod řízení. Nicméně Outback nebyl navržen pro sportovní, ale především komfortní a bezpečnou jízdu po cestách

i necestách. Na těch mu vedle symetrického pohonu všech kol pomůže také velká světlá výška 200 mm, která zajišťuje nájezdový úhel 18,6° vpředu a 23,1° vzadu. Kromě toho se do Outbacku nastěhoval i systém X-Mode známý z Foresteru. Ten optimalizuje pohon všech kol pro jízdu v terénu a zahrnuje také asistent pro sjízdnění svahů. Díky všem těmto technologiím je jízdní projev Outlandera mimo komunikace velmi jistý a i průměrný řidič se s ním může vydat do středně náročného terénu.

## RESUMÉ

Tohle se Subaru opravdu povedlo. Nový Outback je mimořádně komfortní a prostorný, jízdně jistý a celkově představuje takový mix vlastností, jaký bude hledat rovnocenného konkurenta jen těžší. Vzhledem k tomu, co nabízí, a bohaté výbavě je i cena, přestože přesáhne 1,1 milionu, odpovídající. «

## Vybrané nákladové položky na 4 roky (ceny s DPH)

	120 000 km	160 000 km
Zůstatková cena	434 756 Kč	395 834 Kč
Rozdíl ceníkové [o 10 % snížené] a zůstatkové ceny	608 344 Kč	647 266 Kč
Kompletní pojištění Kooperativa	146 317 Kč	146 317 Kč
Servisní prohlídky	69 427 Kč	85 419 Kč
Celkové náklady na palivo při ceně 35 Kč/l	285 600 Kč	380 800 Kč
Náklady na kilometr [nejedná se o kompletní TCO]	9,25 Kč	7,87 Kč



## Subaru Outback 2.0 D Sport Lineatronic

CENY	
s DPH	1 159 000 Kč
bez DPH	957 851 Kč
PROVOZNÍ ÚDAJE	
max. výkon	110 kW při 3600 ot./min
max. točivý moment	350 N.m při 1600 - 2400 ot./min
poháněná náprava	obě
provozní hmotnost	1764 kg
užitečná hmotnost	416 kg
maximální rychlost	192 km/h
zrychlení 0 - 100 km/h	9,9 s
spotřeba mix na 100 km [údaj výrobce]	6,1 l
spotřeba mix na 100 km [v testu]	6,8 l
emise CO <sub>2</sub> na km	159 g
VNĚJŠÍ ROZMĚRY	
rozvor	2745 mm
délka/šířka/výška	4815/1840/1605 mm
objem zavazadlového prostoru	
základní/ maximální	512/1848 dm <sup>3</sup>