



Test



# Půl na půl



**Zákazník má v případě terénního polokombi Subaru Outback relativně jednoduchý výběr motorů. K dispozici je totiž buď vznětový boxer, nebo zážehový dodávaný výhradně s automatem.**

Od té doby, co má Subaru Outback v nabídce naftový motor, což se poprvé stalo na sklonku života čtvrté generace v roce 2008, mu začala dávat velká část zákazníků přednost před tradičními benzinovými jednotkami. S příchodem páté generace, která se na trhu objevila na jaře 2015, se situace trochu změnila.

## Jednoduché počty

Jedním z možných důvodů vzrůstající oblíbenosti benzinového motoru může být skutečnost, že ačkoliv se dodává výhradně s variá-

torovou převodovkou Lineartronic, velmi rychle se přizpůsobí jízděmu stylu řidiče. Ten má navíc k dispozici i pádla pod volantem, takže si sám může vybrat ze šesti přednastavených rychlostí. Jedinou neznámou Lineartronicu zůstává jeho životnost. Na tuto otázku nám ale odpoví až čas.



## Trochu víc

Když jsme do auta poprvé usedli, vyděsil nás palubní počítač dojezdem pouhých 540 km. Ten navíc během krátké jízdy po městě ihned klesl na 490 km. Také průměrná spotřeba 10 litrů moc optimistická nebyla. Postupně sice klesla až k 8 litrům a dojezd se naopak postupně prodlužoval. Nicméně unikátní čtyřválcový boxer o objemu 2.5l potřebuje lehčí a hlavně přemýšlivější nohu než diesel, který umí být trochu tolerantnější vůči nešetnému jízděmu stylu. Hlavně na dálnici ale motor nárokuje kolem 9 litrů, takže pokud máte v plánu najezdit za rok 50 000 km, doporučujeme naftový motor. Benzinový boxer má ale charizmatičtější zvuk a spoustu elánu, hlavně nad 5000 ot./min, kdy jeho 129 kW/173 koní a 235 Nm dokážou zavalitý Outback svižně rozpohybovat.

## Dvě jsou lepší než jedna

Opravdu parádní záležitostí je standardní systém Subaru EyeSight, který pod sebe sdružuje adaptivní tempomat, hlídání jízděných pruhů nebo systém automatického brzdění. Vyzkoušeli jsme už hodně asistenčních systémů, ale ten od Subaru představuje absolutní špičku. Technologie založená na spolupráci dvou kamer a radaru funguje spolehlivě a řidiče neobtěžuje žádnými panickými akcemi. Čím mě ale dostal, bylo upozornění na to, že se auto před vámi dalo do pohybu. Maličkost, která ale ve městě dokáže zvýšit plynulost provozu. No a když k tomu přidáme vysokou užitnou hodnotu, skvělý pohon všech kol a komfortní podvozek, patří nový Outback mezi nejlepší auta své kategorie. Vedle vyšší ceny a spotřeby je ale třeba se smířit s lehce vyššími servisními náklady.

**Michal Štengl, foto autor**



torovou převodovkou Lineartronic, stále vychází levněji než diesel s manuální převodovkou ve stejné výbavě. Například testovaný vůz ve stupni Comfort Navi přijde

na 999 000 Kč, diesel je o 20 000 Kč dražší. I když u auta za milion to není částka, která by o něčem rozhodla.

## Vlastní cesta

Pádnějším argumentem může být to, že s motorem dostanete automatickou převodovku. A ne ledajakou. Zatímco ostatní světové automobilky používají klasické planetové automaty či dvouspojky, Subaru (stejně jako ostatní japonské výrobce) věří bezestupňovému variátoru. Z hlediska jízdy už to dávno není ten obtěžující prvek, kdy při plném plynu motor kvílí ve vysokých otáčkách a zdánlivě se nic nedělo. Subaru totiž projev Lineartronicu uzpůsobilo evropským poměrům, takže při plné akceleraci odrazuje jako klasický stupňový automat.



### TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Outback 2.5i Comfort Navi Lineartronic		
Motor:	B4/zážehový	
Zdvihový objem:	2498 cm <sup>3</sup>	
Max. výkon:	129 kW/173 k/5800 min <sup>-1</sup>	
Max. točivý moment:	235 Nm/4000 min <sup>-1</sup>	
Maximální rychlost:	192 km/h	
Zrychlení 0-100 km/h:	10,2 s	
Převodovka:	7V	
Kombinovaná spotřeba:	7,0 l/100 km	
Komb. spotřeba v testu:	8,2 l/100 km	
Emise CO <sub>2</sub> :	161 g/km	
Objem zavaz. prostoru:	512/1848 l	
Pohotovostní hmotnost:	1582 kg	
Celková hmotnost:	2100 kg	
Rozměry d/s/v:	4815 x 1840 x 1605 mm	
Rozvor:	2745 mm	
Cena testovaného vozu:	1 011 000 Kč (s DPH)	