

test Subaru Legacy Outback 3.0R



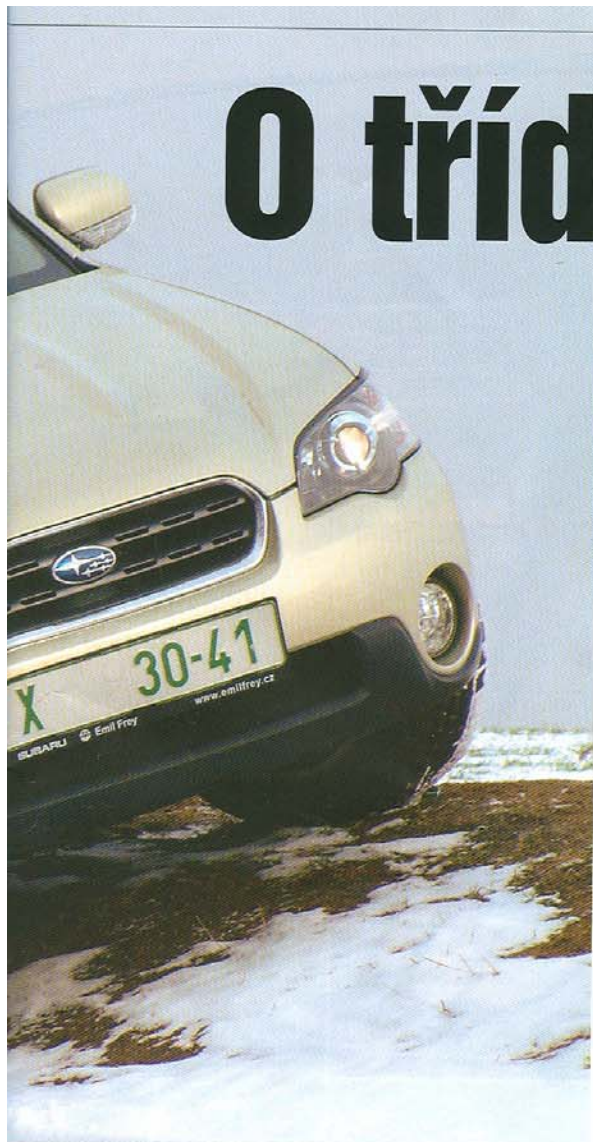
**zcela vpravo**  
Sestiválcový „boxer“ nabízí 180 kW, což je nejvíce v kategorii třílitrových zážehových atmosféricky plněných pohonných jednotek

**vpravo**  
Efektivní optika předních světlometů s integrovanými směrovými světly se dobře vyjímá pod čířm překrytím, xenonové výbojky však nejsou k dispozici ani za příplatek

**vpravo dole**  
Standardem se pomalu ale jistě stávají směrová světla integrovaná ve vnějších zpětných zrcátkách. Ani nový Outback není výjimkou



# O třídu výše...



text Jiří Kaloč foto autor

Od ledna je u prodejců Subaru čtvrtá generace terénního kombi Legacy Outback. Kromě zcela nového designu, nabízí i inovovanou techniku, vrcholem nabídky je pak verze se zážehovým šestiválcem 3,0 litru.



**P**oslední generace řady Legacy měla evropskou premiéru loni ve Frankfurtu, kam také japonská automobilka přivezla světu poprvé ukázané terénní kombi Outback, které se pak koncem roku začalo prodávat i v České republice. Na první pohled je zřejmé, že u Subaru nechtěli ponechat nic náhodě. Termín „na první pohled“ je pro nové subaru velmi důležitý.

Většina předchozích modelů této automobilky si nikdy nedělala ambice na vítězství v designérských soutěžích, přestože se v žádném případě nejednalo o tuctové automobily pro běžné spotřebitele. Jenže právě trochu nevyhraněný design měl na svědomí skutečnost, že automobily byly sice ceněny odborníky, ale samotní zákazníci je považovali za „podivné japonce“. Subaru si díky svým kvalitám a také spolehlivosti nakonec našlo svoje věrné obdivovatele po celém světě. Ovšem v současné době, kdy nabídka na trhu natolik převyšuje poptávku, že vnější vzhled se pomalu stává nejen prvním, ale i nejdůležitějším hodnoceným kritériem výběru, se noví zákazníci hledají stále složitěji. A platí to i přímo úměrně narůstající pořizovací ceně. Subaru samozřejmě nepatří mezi levné značky, a proto musela být nová generace Legacy a Outbacku konstruována opravdu pečlivě, zvláště když výrobce s novým modelem ohlásil útok na prestižní sedany a kombi vyšší střední třídy

s pohonem všech kol, tedy především na Audi A6. Zda se to Japoncům podařilo, bude předmětem zkoumání našeho testu.

Začneme nejprve již diskutováním designem. I když je z nového Outbacku na první pohled zřejmé, od jaké automobilky pochází, ve srovnání s předcházející generací nezůstal kámen na kameni.

Uhlazená klínovitá linie, elegantní před i dynamická zád s velkoplošnými sdruženými světlými dávájí dohromady harmonický celek, který působí sportovně i robustně zároveň, k čemuž navíc jistě přispívají vytažené podběhy kol a samotná kola na discích z lehkých slitin o průměru 17 palců.

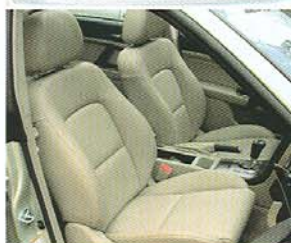
Ještě větší překvapení vás čeká v interiéru, kde se nyní bude cítit dobře nejen řidič díky bezpečné ergonomii ovládacích prvků, jako tomu bylo i dříve, ale i všichni cestující vzhledem k luxusnímu charakteru celého vnitřku vozidla, což umocňují kvalitní plasty v dvoubarevném černobílém provedení, hliníkový středový panel i kožené čalounění sedadel. Z hlediska řidiče opravdu nelze mít připomínku k poloze, tvaru ani funkci ovládacích elementů, jedinou závažnější vadou je tlumené osvětlení displejů středového panelu (klimatizace, audiosystém a LCD displej palubního počítače a navigačního systému) při zapnutých světlých, které tak nejsou při slunečném počasí vidět, což u nás při povinnosti svítit přes zimu i ve dne není zcela optimální. Ovládání palubního po-



Malý sportovní tříramenný volant s ovládáním audiosystému, přehledné přístroje a efektní středový panel, jemuž vévodí dotykový displej navigačního systému a palubního počítače jsou v dokonalé symbióze jak z hlediska ergonomie, tak estetiky

čítače na dotykovém LCD displeji je vůbec poměrně složitě a vyžaduje nejen podrobné prostudování příloženého návodu, ale i několik dnů nebo týdnů praxe. Výrobce pak zaslouží pochvalu za to, že některé funkce boardcomputeru jsou při jízdě blokovány a řidič „hračička“ nebude zbytečně rozptylován. Navigační systém pak pracuje s mapou Evropy uloženou na DVD, příložený disk však zatím končil na naší západní hranici s Německem.

Z hlediska techniky nepředstavuje nový Outback žádnou revoluci, ale důkladné vylepšení ověřených postupů. Základem je opět nízké těžiště a pečlivě odladěný podvozek, o centimetry se pak zvětšil rozvor i rozchod kol, což má za následek nejen větší prostor pro cestující, ale zároveň lepší stabilitu na silnici. Odpružení podvozku představuje rozumný kompromis mezi komfortem a sportovní tuhostí, což v praxi znamená, že se Outback v zatáčkách příliš nenaklání a drobné nerovnosti dokáže „žehlit“ s nenucenou samozřejmostí. Ruku v ruce s podvozkem jde po-



vlevo nahoře  
Zavazdelník je široký, hluboký, ale poměrně mělký  
nahore  
Dvoudílné střešní okno vypadá efektně  
vlevo  
Přední sedadla jsou elektricky nastavitelná  
vpravo  
Také vzadu je místa dostatek



silové řízení, které příkladně tuhne s narůstající rychlostí a zároveň poskytuje velmi rychlou odezvu. K radosti z jízdy ostatně přispívá i tříramenný sportovní tvarovaný volant Momo potažený kůží, který je součástí standardní výbavy.

Pod kapotou špičkové verze opět najdete nepřepřítovaný třílitrový šestiválcový „boxer“, který však díky důkladné inovaci, v jejímž rámci přibýlo mimo jiné variabilní časování zdvihu ventilů, po-

# Subaru Outback 3.0 R

Motor		Jízdní výkony	
Vpředu podélně uložený zážehový šestiválec s protiběžnými válci, sedmkrát uložený klikový hřídel, rozvod 2xOHC, 4 ventily na válec, variabilní časování a zdvih ventilů, el. řízené vícebodové vstřikování paliva, recirkulace spalin, katalyzátor		Nejvyšší rychlost	224,1 km/h
Zdvihový objem	3000 cm <sup>3</sup>	při	4970 1/min v IV. stupni
Vrtání x zdvih	89,2x80 mm	Zrychlení	0-80 km/h 6,6 s
Stupeň komprese	10,7:1		0-100 km/h 8,6 s
Největší výkon	180 kW (245 k) při 6600/min		0-120 km/h 11,9 s
Největší točivý moment	297 N.m při 4200 1/min	Pružnost	60-100 km/h (kickdown) 5,9 s
Objem oleje	5,8 l		80-120 km/h (kickdown) 6,9 s
Alternátor	12 V/110 A	Vnitřní hluk	60 km/h 57 db (A)
Akumulátor	12 V/52 Ah		80 km/h 60 db (A)
			100 km/h 62 db (A)
			120 km/h 65 db (A)
		Odchytky	indikace skutečná
		rychloměru	60 km/h 56,2 km/h
			80 km/h 75,8 km/h
			100 km/h 95,3 km/h
			120 km/h 114,9 km/h
			140 km/h 133,5 km/h
		Počítadlo km	100 km 98,7 km
Převodné ústrojí		Spotřeba bezolovnatý benzín	
Stálý pohon všech kol (p/z 60:40), mezinápravový diferenciál s planetovými koly a elektronicky řízenou lamelovou spojkou v olejové lázni, elektronická regulace prokluzu kol		Podle normy EU 93/116	
Pětistupňová samočinná převodovka s možností ruční volby převodových stupňů		Město	13,4 l/100 km
Převody: I.: 3,54; II.: 2,26; III.: 1,47; IV.: 1,00; V.: 0,83; R: 2,37; stálý převod: 3,27		Mimo město	7,6 l/100 km
Počet otáček na V. stupeň při 130 km/h 2850 1/min		Kombinovaná	9,8 l/100 km
Podvozek		V testu	
Vpředu: nezávislé zavěšení kol na příčných ramenech, stabilizátor, vinuté pružiny		Nejmenší	9,6 l/100 km
Vzadu: nezávislé zavěšení kol na třech příčných a jednom podélném rameni, stabilizátor, vinuté pružiny, samočinné udržování konstantní světlé výšky		Největší	23,2 l/100 km
Hydraulický dvouokruhový brzdící systém s posilovačem, ABS, systém jízdní stability VDC		Průměr	14,0 l/100 km
Vpředu a vzadu kotoučové brzdy, vpředu s vnitřní ventilací		Palivová nádrž	64 l
Parkovací brzda na brzdách zadních kol		Dojezd	457 km
Hřebenové posilové řízení; volant 370 mm, 4 otáčky		Vhodný v terénu	
Kola z lehkých slitin 7 x 17		Světlá výška	200 mm
Pneumatiky 215/55 R 17 (Michelin Pilot Alpin)		Křížení náprav	185 mm
		Index křížení	69 %
		Přechodový úhel	17°
		Nájezdový úhel p/z	23°/17°
		Brodivost	300 mm
		Největší celkový převod	10,50:1
		Největší točivý moment na kolo	1789 N.m
Karoserie		Cena 1 448 000 Kč	
samonosná čtyřdveřová pětimístná karoserie kombi, zadní víko zavěšené nahoře		Standardní výbava	
Délka x šířka x výška	4730 x 1770 x 1545 mm	Čelní, boční a hlavové airbagy, ABS+EBD, VDC, samočinná regulace světlé výšky, samočinná převodovka s možností ruční volby převodových stupňů, imobilizer, alarm, systém uchycení dětských sedaček Isofix, tónovaná skla, výškově nastavitelný multifunkční volant, el. ovladatelné sedadlo řidiče a spolujezdce s nastavitelným vyhříváním, střešní ližiny, samočinná klimatizace, kůži potažený volant, kola z lehkých slitin 17", audiosystém s CD měničem + 6 repro, roleta zavazadlového prostoru, elektrické ovládání oken, el. ovládání vnějších zpětných zrcátek s vyhříváním, centrální zamykání s dálkovým ovládáním, el. otevíratelné dvoudílné střešní okno, kožené čalounění, imitace dřevěného a hliníkového obložení palubní desky, nárazníky v barvě karoserie, navigační systém na bázi DVD, palubní počítač, dotykový LCD displej.	
Rozvor	2670 mm	Vybava za příplatek	
Rozchod kol p/z	1495/1485 mm	metalický lak	
Průměr zatáčení	11,6 m	Údržba každých 15 000 km	
Zavazadlový prostor d x š x v		Záruka 3 roky nebo do 100 000 km	
Nejmenší	1085 x 1070 x 410 mm		
Největší	1970 x 1360 x 750 mm		
Objem	0,459 - 1,649 m <sup>3</sup>		
Největší šířka otvoru zavazadlového prostoru	1105 mm		
Výška hrany zavazadlového prostoru	650 mm		
Vnitřní výška nad sedadly p/z	940-980/900 mm		
Výška sedadel p/z	220-260/300 mm		
Prostor pro lokty p/z	340/345 mm		
Prostor k sezení z	640-890 mm		
Pohotovostní hmotnost	1585 kg		
Rozložení zátěže (s řidičem) p/z	52:48 %		
Celková hmotnost	2060 kg		
Užitečná hmotnost	475 kg		
Hmotnost přívěsu brzděný/nebrzděný	2000/750 kg		
Zatížení tažného zařízení	75 kg		
Zatížení střechy	100 kg		

jediný  
sériový  
motor  
tato koncepce  
na trhu

osvědčení  
a účinné  
řazení

podvozek  
je špičkový  
odladěn

karoserie i  
rozvor  
je oproti  
předchozí  
generaci  
větší

doula ←  
slušně

pátý  
stupeň  
na dálnici  
snižuje jetri  
spotřebu

motor  
neslyšíte

Teorie  
se od  
praxe  
dost  
liši

Na off-road  
chabě, se  
uší fořidě  
obak  
dostatečnou

Vybava  
je  
důkladná,  
macej  
qui slek-  
dejte

## test Subaru Legacy Outback 3.0 R

skytuje výrazně vyšší výkon i točivý moment než jeho předchůdce. 180 kW a 287 N.m ve spojení s pětistupňovou samočinnou převodovkou v praxi představuje nekompromisní nástup v každém jízdním režimu, pokud je to potřeba, vysokou cestovní rychlost, ale zároveň nepříliš dobrou ekonomiku provozu. Tě příliš nepomůže ani jemné zacházení s plynovým pedálem, při kterém sice můžete atakovat hranici 10 litrů na 100 km, ale spíše se budete muset smířit s hodnotami okolo 13 - 14 litry na 100 km. Při pojezdách po městě pak budete rádi, pokud se udrží spotřeba pod hodnotou 18 litrů na 100 km. Hospodárnost je však jedinou stinnou stránkou této pohonné jednotky, která si velmi dobře rozumí se samočinnou převodovkou a se kterou si špičkový podvozek dokáže skvěle poradit.

Dostatečný točivý moment přenáší „automat“ do rozvodovky, která se skládá z osvědčeného mezinápravového diferenciálu s planetovými koly a elektronicky řízené lamelové spojky. V normálním provozu jde větší část točivého momentu (60 procent) na přední kola, což má za následek mírnou nedotáčivost a snadnější ovládní méně zkušeným řidičem. Při nedostatečné adhezi předních kol je pak točivý moment plynule přenášen na zadní kola, což spolehlivě funguje na jakémkoliv povrchu. Díky tomu nikdy nenastane problém s přenosem nadprůměrného výkonu šestiválců na kola. Pokud však přeci jenom nebudou podmínky na silnici optimální, má Outback ve standardní výbavě také systém jízdní stability VDC (Vehicle Dynamic Control), který spolehlivě zkontroluje i kola tak, aby nedošlo k nedobrovolnému opuštění silnice. Systém naštěstí zasahuje opravdu v pravý čas, čímž neomezuje řidiče při dynamické jízdě. Dokonce i při jízdě v rozběhlém sněhu si optimálně naladěný pohon všech kol dlouho vystačí a systém VDC zasahuje jen ve výjimečných případech.

Pochvalu si zaslouží vlastnosti Outbacku i na nezapovězených cestách. Díky krátkému prvnímu stupni a bezproblémovému přenosu točivého momentu na kola se plynule rozjede i ve strměj-



### Outback 3.0 R: Nejsilnější ale i nejžiznivější motor ve třídě

	Subaru Outback 3.0 R	Volvo XC70 2.5 T Geartr.	Mazda Tribute 3.0 V6 Sport	BMW X3 3.0i Steptr.	Lexus RX300 3.0 V6 VVT-i
Počet válců/zdvihový objem	6/3000 cm <sup>3</sup>	5/1998 cm <sup>3</sup>	6/2967 cm <sup>3</sup>	6/2979 cm <sup>3</sup>	6/2995 cm <sup>3</sup>
Největší výkon	180 kW (245k)	110 kW (150 k)	145 kW (197 k)	170 kW (231 k)	150 kW (205 k)
při	6600 1/min	6500 1/min	6000 1/min	5900 1/min	5600 1/min
Největší točivý moment	297 N.m	192 N.m	265 N.m	300 N.m	283 N.m
při	4200 1/min	4000 1/min	4750 1/min	3500 1/min	4500 1/min
Provozní hmotnost	1585 kg	1529 kg	1490 kg	1840 kg	1990 kg
Užitečná hmotnost	475 kg	401 kg	485 kg	440 kg	480 kg
Hmotnost brzděného přívěsu	2000 kg	1500 kg	1700 kg	2000 kg	2000 kg
<b>Zrychlení</b>					
0-80 km/h	6,6 s	7,3 s	8,1 s	6,9 s	7,8 s
0-100 km/h	8,6 s	10,0 s	11,5 s	9,5 s	11,1 s
0-120 km/h	11,9 s	14,8 s	16,0 s	13,9 s	15,4 s
<b>Pružnost</b>					
60-100 km/h (kickdown)	5,9 s	9,8 s	7,7 s	5,9 s	6,8 s
80-120 km/h (kickdown)	6,9 s	16,4 s	9,0 s	7,1 s	8,4 s
Největší rychlost	224,1 km/h	177,8 km/h	178,8 km/h	209 km/h	200,2 km/h
při (rychl. st.)	4970 1/min (IV.)	5230 1/min (V.)	5025 1/min (IV.)	4500 1/min (IV.)	5500 1/min (IV.)
<b>Spotřeba bezolovnatý 95</b>					
Nejmenší	9,6 l/100 km	7,4 l/100 km	7,3 l/100 km	9,6 l/100 km	8,9 l/100 km
Největší	23,2 l/100 km	20,4 l/100 km	16,8 l/100 km	20,8 l/100 km	20,2 l/100 km
Průměr v testu	14,0 l/100 km	13,6 l/100 km	10,7 l/100 km	14,0 l/100 km	13,9 l/100 km
Palivová nádrž/jízdní dosah	64 l/457 km	61 l/448 km	57 l/532 km	67 l/478 km	72 l/517 km
<b>Cena vč. DPH</b>	<b>1 448 000 Kč</b>	<b>1 540 800 Kč</b>	<b>1 059 900 Kč</b>	<b>1 375 000 Kč</b>	<b>1 660 000 Kč</b>



**zcela vlevo**  
Zkrácení náprav je minimální, ale v nerovném terénu se můžete spolehnout na elektronickou regulaci prokluzu

**vlevo**  
Efektivní a zároveň velmi dobře čitelné jsou kontrolní přístroje s hliníkovým rámečkem

ším stoupání, na nerovném povrchu zase spolehlivě pracuje elektronická regulace prokluzu kol, která zamezuje protáčení odlehčeného kola. K tomuto jevu totiž dojde vzhledem k podprůměrnému zkřížení náprav velmi rychle. Přestože Outback disponuje solidní světlou výškou a navíc má standardně zařízení na samočinné udržování konstantní světlé výšky bez ohledu na zatížení, je třeba mít se při jízdě v terénu s ohledem na dlouhý rozvor a dlouhý zadní převis na pozoru, aby se nepoškodily lakované nárazníky.

Pokud nehledáte automobil do opravdového terénu, většinu času strávíte na silnici a jen občas budete muset zdolat nějakou roz-  
báhněnou polní cestu či rozmok-

lou louku, jste u tohoto Outbacku na správné adrese, přičemž mimořádně příjemným bonusem jsou špičkové jízdní vlastnosti a výkony, které verze se zážehovým šestiválcem poskytuje. Obrácená strana mince pak s sebou pochopitelně nese vyšší provozní náklady spojené hlavně s vysokou spotřebou paliva, přičemž ani cena není zrovna lidová. Když ovšem porovnáte především výbavu s konkurencí, stále bude Outback o poznání levnější než obdobné modely nejmenované německé a švédské značky.



 Další testy na [www.auto.impuls.cz](http://www.auto.impuls.cz)

 **SUBARU - VÍČ NEŽ AUTO**

 **ČESKÁ POJIŠŤOVNA**

**CK *jste* OK**

**+420 543 254 873, +420 602 487 429,  
subaru@ck-subaru.cz, www.ck-subaru.cz**

 **ČP LEASING**