

KDYBYSTE SI ZA POSLEDNÍ ROK SPOČÍTALI ZPRÁVY A ZVEŘEJNĚNÉ TEXTY TÝKAJÍCÍ SE SUBARU, ZMÍNKA O NOVÉM DIESELU BY URČITĚ BYLA VE TŘECH ČTVRTINÁCH Z NICH. JEDINÝ NAFTOVÝ MOTOR S PROTIBĚŽNÝMI PÍSTY TOTIŽ VZBUDIL ZASLOUŽENOU POZORNOST NAPŘÍČ EVROPOU.



NAFTA PRO EVROPU



SUBARU OUTBACK 2.0D

Motor	přepínávaný vznětový čtyřválec, DOHC/4
Zdvihový objem	1998 cm ³
Vrtání x zdvih	86 x 86 mm
Kompresní poměr	16,3:1
Max. výkon	150 k (110 kW)/3600 ot./min.
Max. točivý moment	350 Nm/1800 ot./min.
Převodovka	pětistupňová
Nápravy vpředu/vzadu	McPherson/multilink
Brzdy vpředu/vzadu	ventilované kotouče/kotouče
Pneumatiky	215/55R17
Délka x šířka x výška	4730 x 1770 x 1545 mm
Rozvor	2670 mm
Provozní hmotnost	1580 kg
Nájezdový úhel vpředu/vzadu	18/22°
Přechodový úhel	20°
Nádrž	64l
Zavazadlový prostor	459l
Maximální rychlost	200 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,2 s
Kombinovaná spotřeba	5,8l/100 km

CENA
OD 878 800 Kč

řešen ideálním symetrickým rozložením komponentů, které umožňuje podélná montáž ležatého motoru. Subaru nehraje jen na efekt, a tak místo berliček v podobě elektronicky řízené viskospojky používá poctivý mezinápravový diferenciál ve spojení s přídatnou viskozí spojku omezující jeho svornost, nechýbí samosvorný zadní diferenciál. Outback i Legacy se dodávají s pětistupňovou

Subaru se odhodlalo k odvážnému kroku vyvoje zcela nového agregátu čistě kvůli podpoře evropského trhu, protože Amerika ani Asie si zas tak moc na naftu nepotrpí. Jak to bude s boxerovým dieselem do budoucna, se uvidí, zatím je k dispozici v modelech Legacy a Outback, zanedlouho přibude do Forestera. Vzhledem k jeho kvalitám by se leckdo přimluvil dát jej na výběr do všech vozů značky - tradice jsou sice pěkná věc, ale jak už opuštění koncepce sedanu u Imprezy ukázalo, někdy je potřeba dát přednost ekonomice.

ČTYŘKOLKA S TRADICÍ

Redakčním testem prošel vyšší z vozů s dieselem pod kapotou - kombi Outback. Ten nabízí variantu k modelu Legacy pro zákazníky, kteří využívají svůj vůz aktivněji a občas se s ním potřebují dostat na místa, kde standardní světlost (150 mm) nestačí a přesně i tam se může hodit plastové brnění na bocích nebo nebarvená zesílená spodní část předního i zadního nárazníku. Mimo to jsou rozdíly mezi Legacy kombi a Outbackem jen minimální, společných znaků je podstatně více.

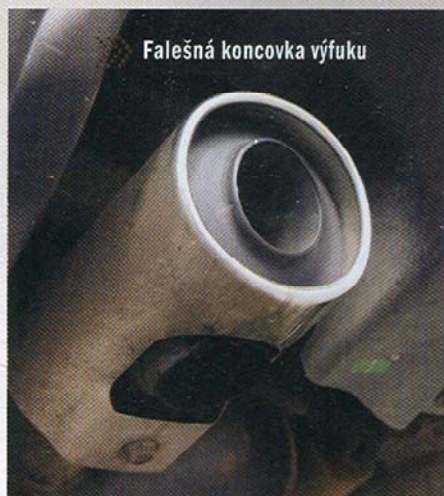
Základním prvkem každého čistokrevného Subaru je pohon všech kol, který je i v tomto případě

+ MOTOR, PODVOZEK

--- PŘEVODOVKA



Extravaganci nečekejte,
Subaru sází na tradiční tvary



Falešná koncovka výfuku

přímo řazenou převodovkou nebo s jen čtyřrychlostním automatem. Redukce se nabízí pouze k motoru 2.5i. Mimo to a dvoulitrové nafty je tu ještě vrcholný třilitr s výkonem 245 k.

MOTOR S CENOU

Vrátíme-li se k dieselu, ten splnil očekávání do něj vložená a v současnosti

s ním prodávané modely tvoří už více než polovinu prodeje. Jestli za to může všeobecná obliba nafty na starém kontinentu nebo unikátní konstrukce tohoto motoru, si rozhodněte sami. Každopádně motor jako takový si zaslouží pozornost už jen proto, že jde u vůbec první sériové naftové boxer na světě. Velká pozornost byla zaměřena na hmotnost konstrukce – menší rozteč mezi válci a vysoká tuhost bloků válců z hliníkové slitiny vedly k tomu, že se i přes nezvyklou stavbu jedná o jeden z nejlépejších dvoulitrových dieselů. Z protilehlých válců vyplývá i výhoda minimálních vibrací bez použití vyvažovacího hřídele, které přispívá i mimořádně krátký a tuhý klikový hřídel. Proti dvoulitrovému benzinovému motoru značky se změnila parametry pracovních prostorů válců, zdvih byl prodloužen o 11 mm, vrtání je menší o 6 mm – rozteč válců se proto mohla zkrátit ze 113 na 98,6 mm. Ventilový rozvod DOHC se čtyřmi ventily na válec pracuje s kompaktními vahadly s rolnou pro nízké tření a je poháněn bezúdržbovým řetězem. Přípravu naftové mlhy pro válce zajišťuje vstřikování common rail

s pracovním tlakem až 1 800 barů, nově vyvinuté kratší vstřikovače dovolily zachovat stejnou šířku motoru jako u zážehového. Turbodmychadlo se ještě vešlo do prostoru pod motorem, používá technologii variabilních lopatek rozváděcího kola kompresoru. Pro co nejnižší emise je turbo spojeno s katalyzátorem, filtrem pevných částic i s přidávnou recirkulací výfukových plynů s vodním chlazením. Výsledkem snažení motorářů je výkon 150 k / 3600 ot./min. a točivý moment 350 Nm / 1800 ot./min. Hodnoty jsou nad průměrem, i když nijak závratné, mohlo se ladit na ještě vyšší výkon, ale vývoj se zaměřil na zkombinování výkonnosti s použitelností a příjemným chováním, což se povedlo (Boxer diesel získal třetí místo v soutěži „Nejlepší nový motor 2008“).

Společně s dieselem vyladilo Subaru i spojku se setrvačником a zcela nový je elektrický posilovač řízení (s ohledem na co nejnižší spotřebu nahradil u dalších modelů používaný hydraulický). S dieselem přišlo i dokonalejší odhlučnění kabiny, vyšší namáhání přední nápravy si vyžádalo revizi odpružení, masivnější homokinetické klouby i větší přední kotouče. V základní výbavě nechybí stabilizace podvozku VDC.

BEZ EXTRAVAGANCE

Z prvků výbavy s sebou diesel přináší nové topení a klimatizaci s dostatečným výkonem ihned po nastartování, standardem je vyhřívání sedáček a rozmrazování stěračů.

Po nastoupení obklopí posádku typický interiér Subaru bez designových výstřelků Tribecy a bez strohosti Imprezy. K monolitické palubní desce se napojuje k řidiči přikloněný středový panel s trojicí displejů a symetricky rozmístěnými ovladači. Kaplička ukrývá tradiční analogové přístroje, obousměrně nastavitelný volant Momo je už od základu obsázen kůží (stejně jako manžety radičky a ruční brzdy) a u všech verzí hostí ovládání tempomatu. Diesel hned v základu (testovaný) přichází s elektricky nastavitelným sedadlem řidiče, standardem je loketní opěrka, měnič na 6 CD i palubní počítač ukazující spotřebu a dojezd. Ten je v případě dieselu obzvláště zajímavý, nejen že na Subaru ukazuje nezvykle nízké

☛ Světla
výška 195 mm
je podobná jako
u běžného SUV

