

Subaru překročilo svůj vlastní stín a po dlouhých 42 letech vyrobilo první turbodiesel. V listopadu ho dostane forester a v lednu 2009 impreza, nyní jej dovozce nabízí pro vozy Legacy a Outback. Ve střední třídě se dva posledně jmenované automobily utkají s dalšími téměř dvaceti konkurenty.

Naftový outback od benzinového poznáte na první pohled podle nasávacího otvoru na kapotě a nápisu Boxer Diesel na zádi. Oválné chromované koncovky výfuku po stranách jako kdyby pocházely z WRX, jsou to ale atrapy, zplodiny odcházejí asi o 50 milimetrů dřív klasicky dolů. V předních blatnících a na motorové přídce je více tlumicích hmoty, přeladěn byl elektrický posilovač řízení a pětistupňová převodovka je jako ve WRX „poskládaná“ do spodního pásma otáček. Kvůli větší hmotnosti motoru (170 kg včetně turbodmychadla, o 45 kg víc proti benzinu) se upravilo přední zavěšení a brzdy.

V interiéru naleznete speciální modře protkávané čalounění sedadel určené výhradně pro diesel a jiný přístrojový štít s otáčkoměrem cejchovaným do 5000/min, nezbytnou kontrolkou žhavení a označením Diesel v palivoměru. Další tři stejné nápisy se nacházejí pod palivovým víčkem. Důvodem je skutečnost, že zákazníci Subaru byli dosud zvyklí tankovat výhradně benzin.

Během testu vůbec nezapínáme autorádio, chceme totiž zachytit každický zvuk 110kW čtyřválců. Při spuštění se podélně uložený boxer oklepe, na to jsme u Subaru zvyklí, vypínání je podstatně klidnější. Jedině za studena motor klope, stačí ale přibližně pět minut plynulé jízdy a zklidní se natolik, že ho prakticky neslyšíte. A to ani se staženými okny, při akceleraci a vytáčení do vyšších otáček. Zahřátý na provozní



Nápis na krytu motoru zní jasně: tohle subaru jezdí na naftu. Konstrukteři zvolili objem 2,0 l a výkon 110 kW, které jsou ve střední třídě obvyklé, zůstali ale u plochého uspořádání válců.

Datum 11. dubna 2008 si dobře zapamatujte. V tento den se totiž v Česku začal prodávat první turbodiesel Subaru. Vlastnosti motoru jsme vyzkoušeli za volantem kombi Outback.

První



Třiramenný kožený volant Momo se výborně drží. Standardně se dodává tempomat. Otáčkoměr končí při 5000/min. Vpravo dole svítí kontrolka žhavení. Všechny pět ručiček se před nastartováním proběhne po stupnicích.



V průměru jsme při testu jezdili za vynikajících 5,4 l na 100 km. A to jsme vůz zrovna nešetřili.



Charakteristickým znakem naftového outbacku je nasávací otvor na kapotě. Letos chce dovozce prodat asi 250 dieselů. Efektivní chromované koncovky výfuku jsou nasazené na ty klasicky ohnuté, které jsou funkční.



Foto: V. Novák

teplotu pak běží kultivovaně a měkce, zvyknout si musíte jenom na mírné chvění řadicí páky.

Commonrailový dvoulitr zatahuje téměř od volnoběhu, výraznější nárůst točivého momentu se dostavuje kolem 1800/min. Další skokový nárůst síly jsme zaznamenali při 3500/min, o 500/min do té doby parádně utluměný agregát nečekaně zhrubne. Omezovač citlivě zasáhne při 4700/min, což dovoluje například dvojku točit do 90 km/h, trojku do sto čtyřiceti a čtyřku do 180 km/h. Motoru nevaří popojíždění v koloně na trojku při 800/min a následná pružná akcelerace, nejčastěji ale běží na pětku mezi 2000 a 3000/min.

Při jízdě je v kabině parádní ticho, které teprve při 180 km/h (na pětce 3500/min) přeruší aerodynamický svist. I ve vysoké rychlosti tak můžete s posádkou nerušeně komunikovat, zvláště když celé desítky kilometrů zvládnete bez řazení na pětku. Šestka (objeví se příští rok) je sice mezi současnými kombi střední třídy obvyklá, ale konstruktéři pětku udělali hodně dlouhou, takže pobere všechno od 50 do 200 km/h a přitom zbytečně nevytáčí motor. Například dálniční limit absoluuje při 2500/min...

Když jsme se dostatečně nabažili přímé jízdy a pružného zrychlování v dálničních stoupáních, sjeli jsme na zatáčkovité okresky. Také v nich si Subaru vedlo dobře. Díky nízkému těžišti se přehnaně nenaklání, k předním kolům míří 57 % celkové hmotnosti (1580 kg) a vůz jede přesně neutrálně.

Čtyřkolka odvádí skvělou práci, můžete si dovolit jet hodně rychle a plynule přehazovat kombi z oblouku do oblouku bez známky rozhození.

Tradiční atributy Subaru se nezměnily: bezrámová okna, symetrický pohon všech kol se třemi diferenciály, plochý ležatý motor a rozsáhlá výbava. Ta příplatkově sice chybí, samotný zá-

jsme pěkně svižně jezdili za 7,6 l, na běžných silnicích do 5 litrů. Průměr 5,4 l na 100 km nás nadchnul, stejně jako dojezd s plnou nádrží 860 km. To jsou parametry, na které jsme u Subaru nebyli v minulosti zvyklí. Přestože dopředu přibývaly větší 16" kotouče, naladění brzd mohlo být intenzivnější. Takhle se na pedál musí vyvíjet poměrně velká síla a na letištní dráze jsme orientačně naměřili brzdovou dráhu 40 metrů.

Dovozce nasadil na dieselo-vý outback velmi dobrou cenu. Základní trend stojí 878 800 korun, což je jenom o 20 000

korun víc, než kolik zaplatíte za 2.5i/127 kW ve stejné výbavě. A ten je na stovku o 0,6 s pomalejší (9,8 s) a průměrně spotřebuje o téměř tři litry víc (8,6 l na 100 km), nemluvě o emisích (204 proti 153 g/km). K dispozici je také užitečné provedení N1. Cena je navíc plně srovnatelná s konkurencí, například Škoda Octavia Combi Scout 2.0 TDI/103 kW stojí 815 900 Kč a Volkswagen Passat Variant 4Motion se stejným motorem pořídíte za 911 500 korun.

Tomáš Kovařík



Řadicí páka má přesnou a příjemně tuhou kulisu. Proti zážehovým verzím se zkrátila o 10 mm.

klad je ale bohatý. Obsahuje například stabilizační systém, šest airbagů, samočinnou dvouzónovou klimatizaci a litá 17" kola. Místa je uvnitř tak akorát, do zavazadelníku se vejde solidních 0,459 m³. Například Passat Variant 4Motion je ale prostornější a uveze 0,588 m³.

Pokud byste potřebovali argument, že jste koupili dobře, přepněte palubní počítač na průměrnou spotřebu, nebo ještě lépe na dojezd. Po dálnici

PRVNÍ BOXER NA NAFTU

■ Kapalinou chlazený čtyřválec z lehké slitiny má protilehlé válce (boxer) a přeplňování turbodmychadlem s proměnnou geometrií lopatek. Dva vačkové hřídele pohání rozvodový řetěz s bezúdržbovým napínáním. K dispozici je vícebodové vstřikování common rail od firmy Denso s pracovním tlakem 180 MPa, oxidační katalyzátor a otevřený filtr pevných částic se zpětným vedením spalin (uzavřený se objeví napřesrok). Motor plní Euro 4.

Proti benzinovému motoru se zdvih pístů prodloužil o 11 mm a vrtní zkrátilo o 6 mm, vznikl „čtvercový“ motor (86 x 86 mm). Rozteč válců 98,4 mm se shoduje se šesti-válcem, vnější délka se zkrátila o 61 mm na 354 mm. Písty pracující v jedné rovině ruší vibra-

ce s dvojnásobným kmitočtem v porovnání s otáčkami motoru, které jsou pro lidské ucho obzvláště nepříjemné. Klikový hřídel je krátký a velmi tuhý, motor funguje bez vyvažovacího hřídele. Díky nízké rotační setrvačnosti a tení rychle reaguje na sešlápnutí pedálu plynu.

Speciální vstřikovací systém vyvinula firma Denso. Částečný řez turbodmychadla i katalyzátor jsou kvůli snížení těžiště umístěné pod motorem.

liga

SUBARU OUTBACK 2.0D	
Technické údaje	
Motor přeplňovaný vznětový plochý čtyřválec DOHC	• Zdvihový objem 1998 cm ³ • Výkon 110 kW při 3600/min • Točivý moment 350 N.m při 1800/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová • Zavěšení McPherson/víceprvkové • Pneumatiky 215/55 R 17 • Palivová nádrž 64 l
• Rozvor náprav 2670 mm • Vnější rozměry 4730 x 1770 x 1545 mm • Zavazadlový prostor 0,459/1,649 m ³ • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1580/450 kg • Největší rychlost 200 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,2 s • Spotřeba paliva 7,1/5,1/5,8 l na 100 km.	
Základní cena	878 800 Kč
Testovaný vůz	878 800 Kč

HODNOCENÍ	
+	Pružný a hospodárny motor Ticho v interiéru, zpracování Poměr cena/výbava
-	Absence příplatkové výbavy Stísněnější interiér Pomalý nástup brzd
Výsledná známka	
2+	
Čekání se vyplatilo, naftové subaru jezdí parádně potichu, hospodárně a pružně. Předpovídáme mu slibnou budoucnost.	