

+ atraktivní neokoukaný design
výborné dílenské zpracování
ukázkové jízdní vlastnosti

- průměrná dynamika
vyšší cena
chudší výbava



Korunní princ

Subaru má mezi značkami vyrábějící vozy s pohonem všech kol své zvláštní místo, to samé platí i pro model Outback.

Zhruba rok a půl poté, co jsem si mohl vyzkoušet minulou generaci outbacku ve špičkovém provedení H6, jsem se nemohl dočkat momentu, kdy se pasadím za volant současné generace této vlajkové lodi japonské automobilky. Už od jejího uvedení na podzim loňského roku bylo jasné, že se Subaru vydalo správným směrem. Jestli mu do té doby mohl někdo vyčítat trochu usedlý design ne právě odrážející současné trendy, pak s novou generací řady Legacy/Outback je tento hendikep definitivně pryč.

Křivky oku lahodící

Podobně jako u předchozích generací, i v tomto případě se na první pohled outback od Legacy Wagon odlišuje řadou ochranných prvků. Konkrétně je najdete na dveřích, prazích



Výborně zpracovaný interiér je jednoduchý a přehledný

i lemech blatníků. Na ty plynule navazují upravené nárazníky, vpředu s výraznými kulatými světlomety do mlhy, vzadu s vybráním pro dvojití mohutných koncovek. Všechny výše popsané rozdíly jsou v případě verze s dvouapůllitrovým

čtyřválcem v šedostříbrné metalíze, která například se zlatou šampaňskou tvoří velice líbivou kombinaci. Další odlišností od silničních verzí je modifikovaná maska chladiče a pochopitelně i zvětšená světlá výška. Kon-



Bombastický interiér!

Jestli Japonci učinili ve ztvárnění karoserie pomyslný krok v před, v interiéru udělali minimálně dva. Celkové pojetí koresponduje s exteriérem a je jasným příkladem rčení, že v jednoduchosti je krása. Nekomplikované tvary výplní dveří, středové konzoly i palubní desky společně s kontrastním zbarvením černých plastů a doplňků v barvě imitující titan dávají pocit sportovních dech značky. Zpracování je příkladné a během testu jsem nezaslechl jediný pazvuk, který by se v interiéru ozval. Ticho po pěšině. A to jsem se s outbackem několikrát pustil i mimo silnici do lehkého terénu. Přímou ukázkou je odhlučnění interiéru!

Středová konzola obsahuje oblíbená ovládní klimatizace a audioaparatury, přičemž každá z těchto částí má svůj vlastní samostatný displej a dominantní dva kruhové ovladače. Ve vrchní části konzoly se nachází šachta CD přehrávače a kdybychom pokračo-

krétně 190 milimetrů a byli byste až překvapeni, na zdolání jakých překážek to stačí!

Ale zpět k základnímu pojetí designu. Ten je na Subaru nebývale svěží, přestože se v základních tvarech od předchozího modelu příliš neliší. Poměrně úzké hlavní světlometry, velká a téměř celistvá prosklená boční plocha a hodně do boků zapuštěné sružené svítlny dodaly outbacku na agresivitu a zároveň jakési lehkosti. Mohutné kombi vypadá velmi kompaktně a přitom je ve všech směrech větší než jeho předchůdce! Málem bych zapomněl na ještě jednu odlišnost od klasického kombi, kterou jsou dva prolisy na kapotě motoru. Ne, že by si je vyžádalo uspořádání pod kapotou, prostě jen jaksi dodávají outbacku na svalnatosti. Co se mi ovšem na karoserii outbacku líbí ze všeho nejvíce, je fakt, že i když je daleko více zaměřena na vybírání oko evropského zákazníka, zůstává stále svá a outback se rozhodně nestává žádným tuctovým zbožím.



Bezrámové dveře jsou charakteristickým prvkem všech subaru

vali ještě výš, najdeme další displej, tentokrát pro data palubního počítače. Subaru se jim dlouho bránilo, tentokrát ale můžete sledovat údaje o okamžité a průměrné spotřebě paliva, dojezdu na zbývajícím množství paliva a o venkovní teplotě. Ještě o kousek výš se nachází praktická příhrádka.

Tunel mezi předními sedadly skýtá prostor pro dva držáky nápojů skryté pod mini-roletkou, na řidičovu stranu orientované madlo parkovací brzdy a pochopitelně rovněž pro řadicí páku samočinné převodovky s odkrytou kulisou. V zadní části tunelu byste našli poměrně velkou a především hlubokou příhrádku na nejrůznější drobnosti, v níž nechybí ani zásuvka s příkonem 12 V. Její víko zároveň tvoří loketní opěrku pro obě přední sedadla. Ze zadní strany tunelu jsou umístěny držáky nápojových kelímků pro cestující vzadu a klobouk dolů před jejich nápaditým skládáním.

Nebylo těžké najít si správnou polohu za volantem. Sedadlo řidiče bylo sice ručně, ale přece jen výškově nastavitelné, a výborně



Asymetricky dělená opěradla zadních sedadel lze nezávisle sklápat...



...po sklopení obou vznikne zcela rovná plocha

drželo tělo. Třiramenný volant je opět dalším neklamným znamením toho, že outback se odkazuje na sportovní kořeny automobilky. Snad jen jeho věnec by mohl být o něco silnější a neškodila by možnost nastavení i v podélném směru. Kaplička s nejdůležitějšími „budíky“ s titanovým rámečkem je opět nekomplikovaná a ctí tradici. Dominantní jsou pochopitelně otáčkoměr a rychloměr. Jejich bílé podsvícení s červenými ručičkami je v noci skvěle čitelné a kupodivu příliš „netahá za oči“. Na nedostatek pohodlí si nemohou stěžovat ani cestující vzadu, přestože místem pro nohy outback nijak nevybočuje z průměru třídy. Standardem je trojice hlavových opěrek nad zadními sedadly, ale uprostřed bych vážně sedět nechtěl.

Zapomenout nesmíme ani na Čechy tolik ceněný zavazadlový prostor. Má pochopitelně rovné dno v úrovni nakládací hrany a po jednoduchém sklopení zadních sedaček vznikne opět vodorovná plocha dlouhá téměř dva metry. Parametry najdete v tabulce. Jen doplním, že pod podlážkou je ukryta plnohodnotná rezerva a vzhledem k pohonu všech kol, a tedy nutnému zmenšení zavazadlového prostoru kvůli zadnímu diferenciálu, nejsou uváděné hodnoty ničím, za co by se mělo Subaru Outback stydět.

Žádná divočina, ani lenoch

Testované provedení outbacku v sobě kombino-

valo atmosférický dvouapůllitrový boxer se čtyřstupňovou samočinnou převodovkou. To by se v dnešní době, kdy se jednotliví výrobci předhánějí v množství rychlostních stupňů, mohlo zdát málo. Pro běžné ježdění to ale stačí. Výkon



Pod podlahou zavazadlového prostoru se nachází plnohodnotné rezervní kolo

motoru je dostatečný na to, aby si i s delším zpřevodováním poradil a v nejpoužívanějších jízdních režimech nebudete pociťovat výraznou absenci dynamiky. Dokonce bych řekl, že to byl jeden z nejpříjemnějších automatů, se kterými jsem kdy jel. Jeho odezva na prudké sešlápnutí plynů byla rychlá. Při předjíždění a podřazení se síce motor často vytočí až do maxima, ale celý manévry je bezpečný a reakce převodovky

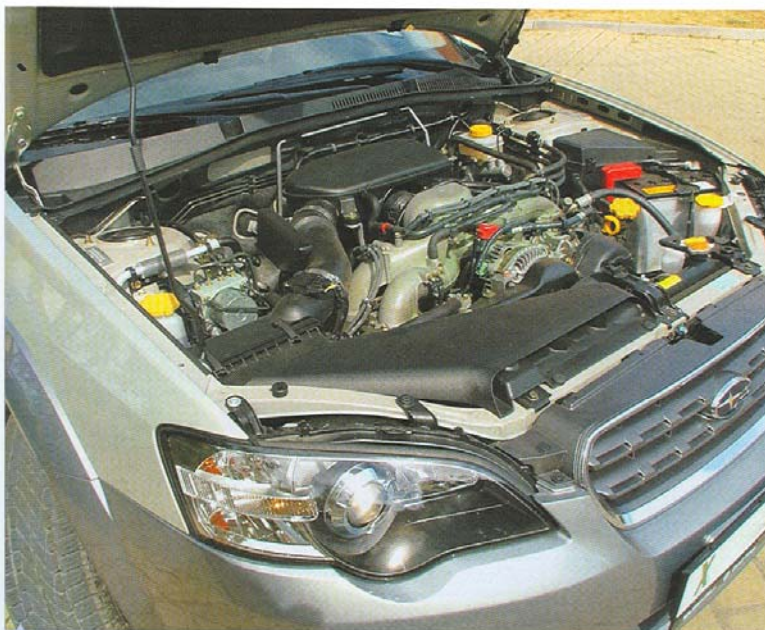
rychlá, což o některých silnějších motorech s víceštrubovými automaty říci nelze. Převodovka outbacku nabízí možnost sekvenčního řazení jednotlivých rychlostních stupňů, u Subaru se tomu říká Sportshift. Pro mne nepochopitelně se i tak sportovně založený výrobce drží v sériových autech zažitého systému, kdy se vyšší stupeň řadí pohybem páky směrem dopředu a podřazuje se směrem dozadu. Proč, když v závodních autech se sekvenčním řazením je to naprosto logicky obrácené???

Příjemným překvapením byla spotřeba paliva, která se při testu pohybovala okolo 9 litrů Naturalu na 100 km, a to jsme se ani moc nekrotili! Subaru hodně zapracovalo na svých motorech, které byly v minulosti značně žíznivé. To už ale dnes neplatí. Po zkušenostech s dvoulitrovým Legacy Wagon a dvouapůllitrovým Legacy sedan mohu jen potvrdit, že nová Subaru už nemusí být postrachem vaší peněženky. Outback má ve srovnání s klasickým legacy o něco lehčí stále převody na nápravách, ale i tak při 160 km/h motor netočí ani 4000 ot./min, což je poměrně málo. Klíčem k úspěchu je také odlehčená karoserie, hojně využívající hliníku.

Jistota čtyř

Subaru je jedním z průkopníků pohonu 4 x 4 a se symetrickým pohonem všech kol AWD





Proti současnému trendu není motor příliš zakrytán

v outbacku si můžete nejen na silnici dovolit opravdu hodně. Pevný, ale ne nepříjemně nekomfortní podvozek řidiči věrně zprostředkovává veškeré dění pod ním a ovládání vozu je víceméně intuitivní. Ve svém základu je naladěni lehece nedotáčivé, což daleko dříve řidiči signalizuje, že už to trochu přehání. Ale i s autem se nechá outback na šotolině přemluvit k plavným smykům s odsazenou záďí. Již v úvodu jsem avizoval, že je tohle auto schopno v terénu zdolávat až nečekané překážky. Pochopitelně se příliš nehodí na expedici nebo trial, ale téměř dvacetcentimetrová světlost a vylepšená tuhost karoserie stačí na zdolávání hlubokého písku nebo lesních cest s vyjetými koleji naprosto bez problémů. Nezávislé zavěšení všech kol se s nástrahami terénu vypořádává stejně bravurně jako se svižným projížděním zatáček na asfaltové silničce.

To je vše?

Když ke všemu výše řečenému připočítáte image a výraznou individualitu značky, vyjde vám, že outback je to pravé auto pro toho, kdo chce být „in“, žije aktivním životem a potřebuje k tomu prostorné a bezpečné auto. Můžete se s ním stylově vydat stejně dobře na obchodní jednání či do divadla, ale i na chatu nebo hory. Subaru Outback má své nesporné kvality, k nimž přidalo i atraktivní kabát a tím se může ucházet o přízeň větší skupiny zákazníků. Škarohlídům by se zřejmě nezamlouvala nepřilíh bohatá komfortní výbava, ve které v tomto provedení není ani tempomat, ani ovládání audia na volantu nebo elektricky nastavitelná přední sedadla.

✍ Petr Horák ■ Míla Janáček a archiv

Základní technické údaje

Subaru Outback 2.5i

Motor

Kapalinou chlazený zážehový čtyřválcový boxer s šestnáctiventilovou technikou. Zdvíhový objem 2457 cm³. Maximální výkon 121 kW při 5600 ot./min. Největší točivý moment 226 N.m při 3600 ot./min

Převodové ústrojí

Symetrický stálý pohon všech kol AWD. Čtyřstupňová samočinná převodovka s možností manuálního řazení Sport Shift. Rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravu viskózní spojkou v rozmezí 95:5 až 50:50.

Podvozek

Samonosná karoserie s pomocným rámem. Nezávislé zavěšení předních kol McPherson. Zadní náprava s víceprvkovým nezávislým zavěšením. Vpředu i vzadu vinuté pružiny s teleskopickými tlumiči a příčné stabilizátory. Vzadu automatické vyrovnávání světlé výšky bez ohledu na zatížení. Kotoučové brzdy na všech kolech. Vpředu s vnitřním chlazením. ABS

Karoserie

Pozinkovaná ocelová. Pětidveřová. Pětimístná

Provozní vlastnosti

Maximální rychlost 197 km/h. Zrychlení z nuly na 100 km/h za 10,9 s. Spotřeba paliva podle EU (město/mimo město/kombinovaná) 11,6/6,7/8,5 l/100 km.

Rozměry a hmotnosti

Rozvor 2670 mm. Rozchod vpředu/vzadu 1490/1485 mm. Celkové vnější rozměry 4730 x 1700 x 1545 mm. Světla výška 190 mm. Pohotovostní/celková hmotnost 1485/1970 kg. Objem zavazadlového prostoru 459/1649 l. Objem palivové nádrže 64 l.

Cena

1 048 000 Kč

