

# Big nothing?

Název populárního terénního subaru vychází z označení drsné neobydlené části vnitrozemí Australského kontinentu. Tzv. Outbacku však místní obyvatelé říkají také „Big nothing“, což znamená v překladu Velké nic. Takové jméno se však k elegantnímu kombi s pohonem všech kol v žádném případě nehodí.

Subaru Legacy a odvozené terénní kombi Outback je na trhu ve své poslední generaci již třetím rokem (premiéru měl Outback na zářijovém autosalonu ve Frankfurtu v roce 2003) a jeho design, jak se zdá, vůbec nezestárnul. Nezkazila ho ani loňská inovace, která se týkala částečně designu a částečně použité techniky. Jediní, kdo mohou být zatím smutní, jsou příznivci vznětového motoru. Ten se pod kapotou Subaru (a mělo by to být zřejmě Legacy) objeví poprvé až letos na podzim, přičemž samotný turbodiesel o objemu 2,2 litru chtějí představitelé automobilky představit evropské veřejnosti na autosalonu v Ženevě.

Než se však první diesellový boxer pod kapo-



tou sériového automobilu objeví, musíme si u Subaru vystačit se stávající nabídkou benzínových pohonných jednotek. A také zde je celkem z čeho vybírat. Den před loňským Silvestrem napadl v této netradiční zimě poprvé (a zatím naposled) sníh na celém území ČR, a tak jsme toho využili a vyzkoušeli si konečně v trochu náročnějších podmínkách to nejlepší, co modelová řada Outback vlastně nabízí. Špičkovou verzi tohoto terénního kombi pohání i nadále zážehový šestiválec s protilehlými písty o objemu 3,0 litru a výkonu 180 kW. Jeho para-

metry se po loňské inovaci nezměnily, změnila se však trochu jeho charakteristika, respektive měnit ji může řidič za jízdy podle potřeby pomocí systému SI-Drive. Nadčasový design celé řady Legacy pak doznal decentních retuší.

Efekt faceliftu může být dvojitý. Buď na původní karoserii aplikujete úplně jinak pojatou masku a světla a pak totálně změňte tvář novinky, takže máte pro prodejce zbrusu nový automobil. Druhá cesta, která ovšem jmenovanému modelu prodlouží život ještě víc, spočívá v tom, že stávající model

vylepšíte tak, aby nebyl na první pohled příliš odlišný od svého předchůdce a přitom vypadal lépe. Tento postup byl například zvolen při vydařené inovaci první generace Octavie v roce 2001 a stejnou cestou se při inovaci Legacy vydali také u Subaru. Výsledkem je ještě elegantnější sedan i kombi střední třídy a jeho derivát Outback, který však od svého předchůdce díky úplně nové přední masce poznáte na první pohled. Změn je však samozřejmě více. Nový tvar mají také světla a tak musel být změněn i tvar nárazníku a předních blatní-

ků, jiná jsou také vnější zpětná zrcátka s integrovanými směrovými světly, probarvení zadních světel a na víku zavazadlového prostoru přibyla efektní chromovaná lišta, v níž je integrováno světlo zpětného chodu z LED diod.

Podobné inovace se dočkal také interiér. Palubní deska má sice stejný tvar, ale ubylo leštěného hliníku. To se týká především středového panelu a tunelu, na kterém se objevil nový motiv kruhu. Změnilo se také probarvení kontrolních přístrojů, které nyní mají u Outbacku podobně





Vzadu najdou dostatek místa spíše pouze dva cestující

▼ Oproti původnímu provedení nemají přední sedadla tak dobré boční vedení



▼ Zavazadlový prostor je široký a dlouhý, ale zároveň je také poměrně mělký



▼ V interiéru ubýlo obložení z leštěného hliníku, jinak se tvar palubní desky nezměnil



▲ Nová ručička pod rychloměrem (ECO měřidlo) ukazuje okamžitou spotřebu. Když je v zeleném poli, jedete ekonomicky

▼ K volantu MOMO přibýlo ovládání systému SI-Drive a pádla řazení



červené orámování jako u sportovního modelu Legacy Spec. B. V místě, kde u BMW najdete ovladač systému iDrive, je u Subaru ve verzích s třílitrovým šestiválcem již zmíněný ovladač systému SI-Drive. Jeho funkce je však výrazně jiná než u vozidel z Mnichova (podrobněji popisujeme tento systém v odstavci na následující stránce).

Jízdní vlastnosti se změny nedočkaly a to je samozřejmě jenom dobře, protože v tomto ohledu je Outback stále špička. Vyvážený podvozek představující skoro ideální kompromis mezi sportovní tuhostí a komfortem, přesné řízení korunované do ruky skvěle padnoucím volantem MOMO a opakovaně stejně účinné brzdy jsou záru-

kou toho, že 180 kW, které dává třílitrový boxer bude čím krotit. Outback samozřejmě rovněž využívá osvědčeného pohonu všech kol Symmetrical AWD, který tvoří mezinápravový diferenciál s planetovými koly, jehož závěrnou funkcí zajišťuje elektronicky ovládaná lamelová spojka. V normálním provozu jde větší část (60 procent) točivého momentu na přední kola, což má za následek mírnou nedotáčivost a snadnější ovládání méně zkušeným řidičem. Při nedostatečné adhezi předních kol je pak točivý moment plynule přenášen na zadní kola. Díky tomu nemá Outback nikdy zásadní problém s účinným přenosem točivého momentu na kola a elektronický pomocník,

ktej je součástí systému jízdní stability VDC nemusí zasahovat příliš často. Ostatně elektronika tohoto automobilu nemá v žádném případě tendenci „plést“ se do řízení dříve, než je to opravdu třeba, což svědčí o jejím citlivém vyladění a zároveň o kvalitách pohonu všech kol tohoto subaru.

Pochvalu zaslouží Outback i mimo asfaltované silnice. Díky krátkému prvnímu stupni pětistupňové samočinné převodovky (jediná možná volba) se celkem snadno rozjedete ve strmějším stoupání na sněhu a pokud se na nerovnostech dostane jedno kolo do vzduchu (což se vzhledem k pevným stabilizátorům stane velmi rychle), okamžitě zasáhne elektronická

regulace prokluzu kol, která zabráni tomu, aby se veškerý točivý moment ztratil na protáčejcím se kole. Za terénní automobil však Outback přesto považovat nelze. Přestože disponuje solidní světlou výškou a ve standardní výbavě je také systém pro udržování konstantní světlé výšky bez ohledu na zatížení, dlouhý rozvor a výrazné převisy karoserie stejně jako chybějící terénní redukce neumožní bezstarostný pohyb již ve středně těžkém terénu bez toho, aniž by hrozilo poškození lakovaných nárazníků.

Pokud tedy nehledáte společnostka přímo do terénu, ovšem v zimě na hory jezdíte často, většinu času trávíte na silnicích a dálnicích a rádi se občas svezete svižně,



a pokud vás netrápí skutečnost, kolik benzínu konzumuje váš automobil, jste u Outbacku na správné adrese. Těžko říci, zda doporučit provedení s famózním šestiválcem, jehož apetit lze nyní částečně zkontrolovat společně se systémem SI-Drive, nebo čtyřválec 2,5 litru (121 kW), který představuje solidní kompromis mezi dynamikou a hospodárností. Volba je v tomto případě na vás a já mohu jen dodat, že ani v jednom případě neuděláte chybu, i když je jasné, že třílitr asi bude víc kupován srdcem než rozumem. Outback dnes pořídíte v základní verzi Trend s motorem 2,5 litru již za necelých 900 tisíc korun, testovaný model stojí přesně na druhém konci nabídky s cenou těsně pod 1,3 milionu korun.

■ **Text:** Jiří Kaloč

■ **Foto:** autor



## TECHNICKÁ DATA

### MOTOR

Typ motoru	zážehový s protiběžnými písty, 2xOHC
Počet válců/ventilů/zdvihový objem	6/24/3000 cm <sup>3</sup>
Vstříkávání	el. vícebodové nepřímé
Vrtání x zdvih	89,2 x 80,0 mm
Kompresní poměr	10,7:1
Výkon	180 kW (245 k) při 6500 1/min
Točivý moment	297 N.m při 4200 1/min

### PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Systém pohonu	pohon všech kol (p/z 50:50), mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou
El. trakční systémy	-
Převodovka	pětistupňová samočinná

### PODVOZEK

Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení
Odpružení p/z	vinuté pružiny/vinuté pružiny
Brzdy p/z	kotoučové větrané/kotoučové větrané
Kola/pneumatiky	7Jx17 / 215/55 R17

### KAROSERIE

Typ/dveře/sedadla	samonosná kombi/4/5
Délka x šířka x výška	4730 x 1770 x 1545 mm
Rozvor/rozchod kol p/z	2670/1495/1485 mm
Průměr zatáčení	11,6 m
Zavazadelník (podle VDA)	0,459-1,628 m <sup>3</sup>
Pohotovostní/celková hmotnost	1545/2060 kg
Světla výška	200 mm
Nájezdové úhly p/z/přechodový úhel	23°/17°/17°
Palivová nádrž	64 l

### JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlost	224 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	8,5 s

### SPOTŘEBA (99/100)

Město	13,8 l/100 km
Mimo město	7,4 l/100 km
Kombinovaná	9,8 l/100 km
Průměr v testu	12,5 l/100 km

## NÁKLADY

### VÝBAVA 3.0 R COMFORT EXE

Airbagy čelní/boční/hlavové/Isotix	2/2/4/S
VDC/ABS+EBD/BA	S/S/S
Klimatizace/vyhřív. sedadel p	S (dvouzón.)/S
Audio systém/CD měnič/MP3/repro	S/S/S/6
El. panoramatické střešní okno	S
Imobilizér/alarm	S/S
Navigační systém/mapa ČR	S/N
Dálkové/centrální zamykání	S/S
El. ovládání oken p/z	S/S
El. ovládání zrcátek/s vyhříváním	S/S
Bi-xenonové světlomety/přední mlhovky	S/S
El. nastavení sedadel/kožené čalounění	S/S
Kola z lehkých slitin (17")	S
Samočinné udržování světlé výšky	S
Přestavba N1	Ano

### SERVIS

Výměna oleje	15 000 km, nejvýše 1 rok
Záruka	3 roky nebo do 100 000 km

**CENA 1 299 800 Kč**

## HODNOCENÍ

✓	Dynamika v režimu Sport Sharp
✓	Jízdní vlastnosti
✓	Dokonalý posaz za volantem
✗	Vyšší spotřeba v režimu Sport Sharp
✗	Dlouhé převody pro jízdu v terénu



## Naladte si motor podle potřeby

Novinkou verze s motorem 3.0 litru je systém SI-Drive (Subaru Intelligent - Drive), který umožňuje změnu charakteristiky výkonu pohonné jednotky pomocí jiného nastavení řídicí jednotky a elektronicky kontrolovaného ovládání škrtků klapky a také změnu režimu řazení samočinné pětistupňové převodovky.

Systém pracuje ve třech režimech. Mód Intelligent zajišťuje optimální, to znamená co nejnižší, spotřebu paliva při jízdě po městě. Výkonová křivka má ostré vyvrcholení a leží nejniž. Pokud se přitom snažíte jet svižně, brzy zjistíte, že to moc nejde. K tomu naopak slouží mód Sport, jehož výkonová křivka je v nejvyšším bodě dlouho skoro lineární. Přitom cítíte mnohem rychlejší reakci motoru na sešlápnutí plynového pedálu, který se navíc vytlačí do vyšších otáček, než samočinná převodovka přeřadí o stupeň výše. Tohle všechno je pak ještě znásobeno v módu Sport Sharp. Převodovka řadí až na poslední chvíli, reakce na sešlápnutí plynového pedálu je neuvěřitelně rychlá a zpočátku máte pocit, že jste přesedli do nějakého modelu STI. V tomto režimu, který lze akti-



vat teprve po důkladném zahřátí motoru (signalizuje se zhasnutím modré kontrolky pod otáčkoměrem), však samozřejmě motor dostává hříti drahým benzinem, a spotřeba rychle stoupá. Systém SI-Drive je další zajímavou alternativou, jak zajistit u výkonného motoru také jeho ekonomické chování. Subaru tento systém dodává výhradně u modelů s třílitrým šestiválcem.

