



HLAVNÍ STRANA

MAGAZÍN

PNEUMATIKY

NOVÉ VOZY

AUTOBAZARY

ADRESÁŘ

RÁDCE

NOVINKY

TESTY

CRASH TESTY

OSOBNOSTI

NA CESTY

REDAKCE

MOTOŽURNÁL

HLEDÁNÍ

najít ▶

reklama



TEST: Subaru Outback 2.5i Active - jedinečná čtyřkolka

(01. 08. 2006 00:00)

Skoro nemožné je na trhu najít přímého konkurenta vozu spojujícího výhody limuzíny, SUV s velmi sympatickou prostupností v terénu a odznakem prestiže a výjimečností majitele. Subaru Outback, alias Legacy kombi, je silný sebevědomý vůz, který jen tak něco nevyvede ze stopy a přitom si neřekne z nádrže o mnoho. V září bude navíc faceliftován.

Automobil s pořízovacími cenami kolem milionové hranice a s výhradně benzinovými agregáty v nabídce plus tradičně s permanentním náhonem na všechna kola ve všech variantách se na dálku potkává snad jen s Audi Allroad či Volvem XC90. Tvrdit ovšem o nich, že jsou to přímí konkurenti, je nekorektní. U obou druhých značek lze totiž tvrdit, že jsou na tom lépe s obecně vnímanou úrovní prestiže, respektive luxusu. Hodně se odlišují navíc i způsobem prezentování na trhu - Audi a Volvo oslovují spíše luxusem a bezpečím, Subaru se nebojí k tomu připomenout i **vynikající "pracovní" schopnosti** Outbacku.

V týdenním redakčním testu byl vůz s motorem 2.5i 121KW ve výbavě Active s pořízovací cenou 944 800Kč.

Karoserie - kus moderního konzervativismu



Nikdo ze Subaru nebude pochopitelně vylučovat blízkou **příbuznost modelu Outback k Legacy kombi**. Bude ale poukazovat na odlišnosti například ve velikosti prosklené střechy. Oproti Legacy je možné u exteriéru Outbacku postřehnout něco jako umírněnější sklon k razanci.

Rozměry a hmotnosti	
Délka	4730 mm
Šířka	1770 mm
Výška	1545 mm
Rozvor	2670 mm
Průměr zatáčení (vnější)	11,6 m
Objem zavazadlového prostoru	459 l
Pohotovostní hmotnost	1430 kg
Užitečná hmotnost	530 kg
Hmotnost přívesu (brzděný/nebrzděný)	1800/750 l

Subaru Outback je s délkou 4730 mm a výškou 1545 mm vyváženým vozem, ani na jednom konci nelze mluvit o přílišném převisu. **Konzervativní linie** tolerují pouze akcent u hodně výrazných předních mlhovek a mírný obloukový výřez pod hlavním reflektorem. Mřížka chladiče ani decentní znak už nijak nevybočují z řady ostatních modelů.



V bočním pohledu jde u Outbacku o "klasický" pěkný kombík. Za poznámku stojí jediné přidání směrových světel do krytů bočních zrcátek, výrazné oblouky podběhů a bez předsudků příznany plast prahů - to auto přeci patří do terénu stejně jako na silnici.

Zád' je narozdíl od ostatních partií vozu o **poznání členitější**. Vodorovné hrany a prolisy začínají hned od střechy minispilerem odtokové hrany. Další zlom linie je na spodní hraně okna, pak nad znakem a další ještě jako prodloužení chromované lišty nad registrační značkou.

Zadní dveře do zavazadlového prostoru zapadají nakonec do velmi výrazného vybrání zadního nárazníku. Kaskáda linií nevádí ani tak z hlediska estetiky, jako spíš se zde přechoťně hromadí špína, na kterou leckterá myčka nedosáhne. Že má tohle Subaru opravdu "páru", dává najevo **dvojice koncovek výfuku**.

Interiér - praktický, funkční mírný luxus

PLAKÁTY



Aston Martin V8
Vantage Roadster



Citroen C-Crosser

INFORMACE

Pravidelně novinky
do Vašeho e-mailu!
[Pravidla této služby](#)

Zadejte e-mail:

odeslat ▶

Nemáte e-mail?
[Založit zdarma »](#)

2 GB schránka
příloha **600 MB**

**Nenašli
jste vaši
firmu?**

[zaregistrujte se](#)

REVUE OBJEVŮ, VĚDY, TECHNIKY A LIDI

21[®]

STOLETÍ

Do vozu se vstupuje příjemně doširoka otevřenými dveřmi, kde boční **okna nerámují kov**. První dojem z vnitřku vozu je dvojitý - prakticky pracovní a vyšší střední bez nevkusně akcentovaného luxusu. Sedadla ve výbavě Active sice **neposkytovala žádnou přemrštěnou miru bočního vedení**, přesto nabídla slušnou dávku stability i při pohybu v terénu. Tříramenný nastavitelný volant s průměrně silným věncem a ergonomickými vybráními, která přímo vybízela ke správnému stylu držení, poskytuje více než dobrý průhled na arciklasické uspořádání **přístrojů v nevelké kapli**. Veškeré manuální ovladače byly konstruktérem ergonomicky naprosto bezchybně usazené a rychle se dalo přivyknout i multifunkčnímu výstupku pro listování v menu palubního computeru.



Pracovně působila plochá středová konzole s běžným uspořádáním: audio s CD nahoře, klimatizace dole. Navrchu by mohl určitě být výraznější displej, což ve vyšších výbavách samozřejmě je. Active ovšem tam, kde mají ostatní obrazovku s navigací, nabízí "pouze" **palubní schránku**.

KONKURENTI	Subaru Outback 2.5i Active	Audi Allroad 3,2 FSI	Volvo XC90 2,5T
Délka	4730 mm	4934 mm	4796 mm
Šířka	1770 mm	1994 mm	1896 mm
Výška	1545 mm	1519 mm	1784 mm
Rozvor	2670 mm	2833 mm	2857 mm
Zavazadlový prostor	459 l	565 l	483 l
Výkon	121 kW při 5600/min	188 kW při 6500/min	154 kW při 5000/min
Kombinovaná spotřeba	8,9 l	11,0 l	11,2 l
Základní cena	899 800 Kč	1 575 700 Kč	1 349 000 Kč

Pozn.: základní cena = nejnižší dostupná cena s daným motorem



Prostoru na zadních sedadlech je dostatek. I s komfortem jsou na tom celkem dobře. V terénu se pochopitelně budou snažit cestující vzadu chytit navíc madel pod okny. Nad hlavou jim ovšem i při cloumavé jízdě "offroad" stále zbude dost místa.

V objemu zavazadelníku Outback nad svými konkurenty sice právě nevíteží, ale i tak nabídne **uspokojivých 459 litrů** místa s přijatelně nízko položenou nákladovou hranou.

Motor - silný, rozvázný

Benzinový **čtyřválcový agregát 2,5l** dává výkon **121 kW** (165 k) při 5600 ot./min a nejvyšší točivý moment **226 N.m** dosahuje při 4400 ot./min. Čtyři ventily na každý válec pracují s variabilním časováním i zdvihem. Agregát je navíc specifikován vačkovou hřídelí, rozvodem SOHC a vícebodovým vstříkem paliva.

Outback podle dat poskytnutých výrobcem dosahuje s tímto pohonem maximálky 197 km/h a akceleruje z klidu na 100 km/h za **9,8 vteřiny**.

Tabulková spotřeba se má **v průměru ustálit na 8,9 litru** na 100 kilometrů. Městem se má Outback 2.5l podle výrobce pohybovat za 12,3 a mimo město za 6,9 litru.

Zatímco ve městě se testovacími šoféry dařilo výrazně šetřit, za hranicemi zástavby se sedmilitrůvá spotřeba ne a ne dostavit. U motoru s minimem elektroniky - na současnou úroveň běžnou ve třídě vyšší střední - je to ale pochopitelné. Přesto se v hodnotě kombinované spotřeby redakční test v podstatě dost přiblížil výrobcem deklarované hodnotě.



Jízda - Outbacka nevyvedete z míry

Všechna Subaru jezdí se **symetricky uspořádaným pohonem všech kol**. Výhodou je rovnoměrné rozložení hmotnosti a nízko položené těžiště pěkně ve středu konstrukce. Trvalý náhon všech kol zajišťuje dvojice nápravových a jeden mezinápravový diferenciál a také viskózní spojka.

Jízda	
Zavěšení vpředu	McPherson
Zavěšení vzadu	víceprvkové nezávislé Multi-Link
Pneumatiky	215/60 R16
Pohon	stálý pohon všech kol
Převodovka	5st manuální
Nejvyšší rychlost	198 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,8 s
Spotřeba město	12,3 l
Spotřeba mimo město	6,9 l
Spotřeba kombinovaná	8,9 l
Objem palivové nádrže	64 l

Motor	2,5i
Nejvyšší výkon	121 kW při 5600/min
Nejvyšší točivý moment	226Nm při 4400/min

Hodnoty v terénu	
Světla výška	200 mm
Nájezdové úhly p/z	19°/22°
Přechodový úhel	22°

Plus	Mínus
jízdní vlastnosti	absence dieselu
úsporný ve spotřebě	čekání na facelift
vynikající dílenské zpracování	obtížné mytí zádí vozu



Převodové ústrojí Outbacku navíc obohacuje k **mechanické pětistupňové převodovce** přiřazený **redukční převod** (1,45:1). S pocitem nepřekonatelnosti ho řidič nasadí v případě, že ani běžná "jednička" nestačí pro zdolání překážky a k dispozici je tak ještě více síly na kolech například pro výstup do extrémního sklonu. Vystavit mimořádný převod je možné díky konstrukci prakticky kdykoliv po sešlápnutí spojky. Je ale jasné, že něco takového provést při otáčkách nad tři tisíce by bylo vůči motoru **barbarské**.

Subaru nekoriguje aktivní řízení přílišnými zásahy elektronických systémů. Výjimkou je snad jen ABS. Motor je stejně jako podvozek skvěle odhlučněn a pětistupňový manuál řadí plynule a s **krátkým chodem páky**.

Mírně nedotáčivou tendencí, kterou ovšem spolehlivě náhonem na obě nápravy Outback koriguje, se projevuje o něco **vyšší váha vozu**. Ta má za následek i poněkud patrnější zhoupnutí při výraznější akceleraci či naopak brzdění. Pravou lahůdkou je odpružení, které se chová stylem "čím rychleji přes nerovnosti, tím luxusnější pocity".

Přestože na rovných dálničních úsecích se zdá, že by dvouapůllitrový motor šestku "utáhl", při běžném příměstském ježdění bychom tak daleko v řazení došli jen vzácně. Outback navíc díky patrnému "hučení" motoru nenavádí tolik posádku k subjektivnímu zkráslení představy o skutečné rychlosti.



V září přijde Outback s **novou tváří**. Nedá se přitom říci, že by se to nějak zásadně za poslední rok projevilo v prodejkách. Tenhle vůz od Subaru je natolik výlučný, že svého zákazníka najde prakticky v jakémkoliv stádiu očekávání.

Současný Outback je robustní, **pohledný**, v liniích moderní a dynamický a jeho schopnost obstát v terénu i komfortně cestovat ho staví poměrně dost vysoko v pomyslné třídě luxusních řidičských limuzín s **výjimečnými možnostmi**.

Největším nedostatkem Subaru obecně je **absence silného turbodieselu**. Výrobce na tom údajně velmi intenzivně pracuje. Mezitím se na některých západoevropských trzích začaly s celkem slušným úspěchem montovat do aut značky Subaru plynové varianty pohonu. To ovšem v globálním pohledu naftu nenahradí ani náhodou.

Subaru Outback 2.5i Active je rozumnou volbou tam, kde rozum, sebevědomí, požadavek na bezpečnost, jízdní vlastnosti a hmotné zajištění nalézají konsensus. Za necelý milion včetně daně a za osm set bez.

Autor: Jan Rýdl