

představujeme

SUBARU OUTBACK



Populární volba



Foto Jiří Maršáček

PAVEL OLIVÍK

Současná modelová řada Subaru Outback je třetí generací kombi (v USA se vyrábějí i sedany Outback), odvozeného z typu Legacy. K označení Sport Utility Wagon automobilku opravňují větší světelná výška a doplňky ve stylu vozů SUV.

Robustnější design s mohutnými předními a zadními nárazníky, novou maskou chladiče a podélnými prolisy v kapotě, bočními ochrannými plasty a širokými lemy kolem výřezů pro kola přináší Outbacku novou identitu vysoce ceněnou zákazníky nejen v USA a v Austrálii, ale i v Evropě nebo Japonsku, přestože velikostí vnitřního prostoru a jeho využitelností se tento vůz od *civilního* Legacy Kombi nijak neliší a vyšší světelná výška 200 mm znamená při shodné konstrukci poháněcího ústrojí jen malé zlepšení terénních schopností. Nemluvě o nižší pořizovací ceně Legacy Kombi, jeho lepší aerodynamice a sportovnějších jízdních vlastnostech na silnici. Zákazníci to však vidí jinak, jak dokládá například statistika prodeje z USA, kde bylo loni prodáno 84 442 všech modelů řady Legacy/Outback, z čehož bylo jen 21 tisíc sedanů, ale téměř 60 tisíc Outbacků. Třetí generace Subaru Outback byla před-

stavena na podzim 2003 s rozvozem o 20 mm delším a s karosérií, jejíž délka vzrostla o 10 mm a šířka o 25 mm, ale výška se snížila o 35 mm. Objem zavazadlového prostoru se téměř nezměnil, přičemž délka ložného prostoru je 844 mm, resp. 1967 mm po sklopení zadních sedadel, šířka 1071 až 1376 mm a výška 826 mm. Za mnohem důležitější však považujeme skutečnost, že interiér nyní působí mnohem hodnotnějším dojmem a snese srovnání s nejlepší evropskou konkurencí. Stejně jako základní koncepce vozu se nezměnila ani paleta nabízených pohonných jednotek, které však prošly modernizací, jež přinesla lepší provozní vlastnosti. Výkon základního čtyřválcového vzrostl ze 115 kW (156 k) na 121 kW (165 k), u třilitrového šestiválce došlo k výraznějšímu nárůstu výkonu ze 154 kW (209 k) na 180 kW (245 k). Jízdním vlastnostem prospělo snížení polohy motoru o 22 mm vpředu a o 10 mm u předního diferenciálu a zvětšení rozchodu kol o 25 mm vpředu a o 20 mm vzadu. V modelovém roce 2006 dostal Outback přepracované řízení, optimalizované nastavení podvozku a vylepšené řízení elektronicky ovládané škrtkové klapky pro lepší spolupráci s řídicí jednotkou samočinné převodovky. Loni na podzim došlo k dal-

ším změnám na podvozku; díky novým tlumičům předních kol a snížení tlumičů vzadu se opět zlepšil jízdní komfort, zatímco úpravou zadního poměrného rámu se zvětšila jízdní stabilita. Nežůstalo však jen u podvozku. Vozy Subaru Outback modelového roku 2007 mají bohatší výbavu s řadou nových prvků, z nichž uvádíme jako příklad volant nasazený výškově i podélně, nová aerodynamicky tvarovaná a elektricky sklopná vnější zpětná zrcátka, dvouzónovou automatickou klimatizaci, brzdového asistenta, ovládací tempomatu na volantu, zdokonalený audio systém (rovněž s ovládním na volantě) a u šestiválcových modelů systém SI-Drive (*Subaru Intelligent Drive*). Automobilka Subaru představila systém SI-Drive poprvé na autosalonu v New Yorku a zatím montuje pouze do vozů Legacy a Outback se šestiválcovými a přeplňovanými motory. Na našem trhu jsou tedy tímto systémem standardně vybaveny modely Legacy a Outback 3.0R. Systém SI-Drive naplňuje po ohřátí chladič kapalinou na 70 °C volbu jednoho ze tří režimů činnosti motoru a případně i samočinné převodovky mezi nimiž se přepíná kruhovým spínačem na středovém tunelu. Úsporný režim *Intelligent* se zapne stlačením spínače; dos-



▲ Ovladač SI-drive na středovém tunelu, určený pro změnu způsobu odezvy motoru a samočinné převodovky

Foto: Jiri Maršáček

jedinému nastavení motoru odpovídající *Sport* se aktivuje otočením spínače doleva; a do vyslovené sportovního režimu *Sport Sharp* přejdete buď otočením kruhového spínače doprava, nebo stlačením zvláštního tlačítka na volantu. Výrobce uvádí, že v režimu *Intelligent* lze dosáhnout deseti-procentního snížení spotřeby. Je to však na úkor výkonu a točivého momentu, neboť škrticí klapka sání se otvírá při sešlápnutí

pedálu plynu pomaleji a nanejvýš do 72 procent plného otevření. Plného výkonu motoru se dosahuje ve zbývajících dvou režimech, z nichž *Sport* splňuje všechny požadavky pro běžný provoz, zatímco *Sport Sharp* se hodí snad jen pro příležitostné dovážení na oblíbeném úseku plném zatáček. V tomto režimu reaguje motor na povely řidiče ještě spontánněji, samočinná převodovka řadí rychleji a motor

drží po většinu času ve vysokých otáčkách. Kromě míry a rychlosti otevření škrticí klapky ovlivňuje zvolený režim také okamžik zážehu, dobu vstřiku i množství vstřikovaného paliva a míru recirkulace výfukových plynů. Námí zkoušený šestiválcový Outback 3.0R (na snímcích) spotřeboval při převažujícím provozu v režimu *Sport* průměrně 11,4 l/100 km. Součástí systému SI-Drive je rovněž ukazatel ECO v přístrojovém panelu, jehož ručka dokazuje, zda je aktuální styl jízdy úspornější nebo naopak méně úsporný než palubním počítačem registrovaná průměrná hodnota spotřeby paliva, a u vozů s manuální převodovkou (ta se ovšem pro Outback 3.0R nedodává) signalizaci vhodných okamžiků pro řazení. Systém SI-Drive není u motoru 3.0R jedinou změnou, současně došlo ke zlepšení průběhu točivého momentu v nízkých a středních otáčkách díky jinému tvaru sběrného výfukového potrubí a optimalizovanému profilu vaček sání i výfuku. Na letošním autosalonu v Detroitu mělo premiéru americké provedení Outbacku modelového roku 2008 s robustnější přídi. Motor amerického i japonského Outbacku 2.5i se od evropského liší proměnným zdvihem sacích ventilů i-Active Valve Lift, zavedeným v modelovém roce 2006, díky němuž vzrostl největší výkon na 130 kW (177 k)/6000 min⁻¹ a točivý moment na 229 N.m/4400 min⁻¹. Americký Outback 2.5 XT je pak poháněn přeplňovanou verzí tohoto motoru (ventilový rozvod DOHC 4V s proměnným časováním AVCS; 181 kW/246 k/6000 min⁻¹ a 327 N.m/3600 min⁻¹) s převodovkami 5MT/5AT. ■

■ SUBARU OUTBACK 2007 ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ■

MOTORY – kapalinou chlazené zážehové motory s protilehlým uspořádáním válců a protiběžnými písty, uložené vpředu podélně před přední nápravou; hliníkové hlavy a blok válců, elektronické vícebodové vstřikování paliva L-Jetronic a bezdotykové zapalování s čidly klepání; **2.5i**: čtyřválec; OHC 4V; 2457 cm³ (ø 99,5 x 79 mm), 10:1, 121 kW (165 k)/5600 min⁻¹, 226 N.m/4400 min⁻¹; **3.0R**: šestiválec; DOHC 4V s variabilním časováním AVCS a variabilním zdvihem ventilů AVLS na straně sání; 2999 cm³ (ø 89,2 x 80 mm), 10,7:1, 180 kW (245 k)/6600 min⁻¹, 297 N.m/4200 min⁻¹.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – **2.5i**: jednotkoučková suchá spojka a přímo řazená pětistupňová převodovka (3,454 - 2,062 - 1,448 - 1,088 - 0,825 - Z 3,333), stálý převod 3,900; alternativně čtyřstupňová samočinná převodovka s kapalinovým měničem momentu (2,785 - 1,545 - 1,000 - 0,694 - Z 2,272), stálý převod 4,444; **3.0R**: pěti-

stupňová samočinná převodovka s kapalinovým měničem momentu (3,540 - 2,264 - 1,471 - 1,000 - 0,834 - Z 2,370), stálý převod 3,272. Trvalý pohon všech kol, mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou (2.5i 5MT), resp. více-lamelovou spojkou (2.5i 4AT bez VDC), modely AT s VDC mají planetový mezinápravový diferenciál s elektronickým rozdělováním točivého momentu VTD, pro všechny modely samosvorný diferenciál zadní nápravy, pro 2.5i 5MT dvoustupňová redukční převodovka (1,000 - 1,196).

PODVOZEK – bezrámová konstrukce; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu spodní příčná ramena a vzpěry McPherson; vzadu víceprvkové závěsy s pružícími vzpěrami, jedním podélným a třemi příčnými rameny; pérování vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči, samočinná regulace světlé výšky u zadní nápravy; příčné zkrutné stabilizátory; provozní brzdý kapalinové kotoučové, vpředu s vnitřním

chlazením, ABS/EBD, BA, VDC (pro 2.5i AT Active/Comfort a 3.0R); hřebenové řízení s hydraulickým posilovačem, obrysový průměr otáčení 11,6 m; pneumatiky 215/55 R 17.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor 2670 mm, rozchod kol 1495/1485 mm; d/š/v 4730/1770/1545 mm; c_r = 0,35; světlá výška 200 mm; nájezdové úhly vpředu/vzadu 18°/22°, přechodový úhel 20°; objem zavazadlového prostoru 459/1628 l; objem palivové nádrže 64 l; pohotovostní hmotnost (v pořadí 2.5i MT/2.5i AT/3.0R AT) 1470/1480/1575 kg, celková hmotnost 1960/1970/2060 kg; nebrzděný/brzděný přívěs do 750/1800 (3.0R: 2000) kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce, v pořadí 2.5i MT/2.5i AT/3.0R AT) – největší rychlost 198/197/224 km/h; zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,8/10,9/8,5 s; spotřeba paliva EU město 12,2/12,1/13,8 l/100 km, mimo město 7,0/6,8/7,4 l/100 km, kombinovaná 8,9/8,8/9,8 l/100 km.