

**Menu**

Hlavní strana
Koupě nového vozu
Car News
Auto - Nachrichten
Odkazy
Hledání

AutoMotiva & Ekonomika
AutoTesty & Galerie
Autosvět & News
AutoTrendy & Diskuze
Akční modely & Slevy
Auto-moto galerie
Autonehody - od 18 let
Auto & Personálie
Virtual & Tuning

**Tiráž**

AutoTrend.cz

ISSN 1801-0407

Zodpovědný šéfredaktor:  
Robert VašíčekKontakt:  
info @ autotrend.cz[Hlavní strana](#) ▶ [Subaru Outback](#) ▶ [Subaru Outback 3,0R EXE AT: Univerzální boxer](#)**Subaru Outback 3,0R EXE AT: Univerzální boxer**

Autor Robert Vašíček

Saturday, 23 September 2006



Bylo to tak trochu rozloučení se starou generací Outbacku. V těchto dnech se totiž na Pařížském autosalonu představí faceliftovaný Outback. Specialitou Subaru jsou motory s protiběžnými písty, v nichž jsou válce rozevřeny v úhlu 180 stupňů (tzv. boxer). Agregáty postavené tímto způsobem mají snížené těžiště, což se vynikajícím způsobem projevuje na stabilitě automobilu v zatáčkách. Kromě toho po zastavení motoru olej stéká po vodorovných stěnách válců daleko pomaleji. Prototypem těchto motorů byly letecké pohonné jednotky, které původně Fuji Heavy Industries vyráběla.

**Evropán každým coulem**

Exteriér Subaru je evropský v každém detailu. Byl to jistě záměr a také se hodně povedl. Zatímco historické generace předchůdce Legacy z osmdesátých let působily asijsky včetně monotónních ostrých hran, dnešní Outback lze nejvíce srovnávat s modely Allroad od Audi. Elegantní vykrojení předního světlometu směrem do nárazníku design Outbacku ozvláštňuje. Masivní nárazník v barvě karosérie - působivé zelené perleti po stranách přechází ve vystouplé lemy blatníků, kterými se Outback, terénní verze Legacy liší od klasického kombi. Přednímu nárazníku navíc dodávají esprit výrazně zapuštěné přední mlhovky. Celkový dojem při pohledu zepředu dotvářejí výrazná vnější zpětná zrcátka, která stejně jako dalších 100 modelů různých značek na evropském trhu obsahují boční ukazatele směru.

Profil Outbacku je stíhlejší než zmíněný Allroad od Audi a působí vyváženým dojmem. Spodní část karosérie je masivnější, zatímco plošně bezrámové prosklení kabiny dodává Outbacku agresivitu. Konečně zádi dominují výrazně do boku protažené sdržené svítlny.

Designérský koncert pokračuje i na zádi. Výrazné prosklení víka zavazadelníku s černými sloupky je působivé, stejně jako masivní nárazník s výrazným vykrojením pro víko zavazadelníku, nebo výrazná couvací světla ve víku zavazadelníku.

Třešničkou pak je chromování, které se nevyhnulo masce ani víku zavazadelníku, která rovněž nesou znak Souhvězdí Plejád, symbol automobilky Subaru.

**Praktický interiér**

Nastupování do Outbacku vás naučí nedotýkat se rámu oken. Zatímco u většiny automobilů na našem trhu lze dveře elegantně zavřít zvenku dotekem rámu oken, u bezrámových dveří Outbacku se dotknete samotného skla. Hned při nastupování vám do oka padne propracované těsnění bezrámových dveří, které v oblasti skel překvapivě dobře tlumí hluk zvenku. To se mimochodem stalo kamenem úrazu u luxusního Citroënu C6, kde kvůli této koncepci vznikl dodatečný aerodynamický hluk, vnikající do kabiny k posádce. To se Subaru díky desítkám let zkušeností s touto koncepcí nestane.

Nastupování je pohodlné a cestující na předních i zadních sedadlech čeká spousta místa jak v oblasti hlavy, tak v oblasti kolen. Luxus interiéru vytvářejí kvalitní černá kůže a hodnotné měkčené plasty v kombinaci s chromovanými prvky a imitací hliníku.

Sportovní volant značky Momo je potažen kůží a vybaven ovládním tempomatu a audiosoustavy. Padne příjemně do ruky a dotváří tak vynikající ergonomii palubní desky. Klasickou kapličku doplňuje barevný displej palubního počítače ve středu horní části palubní desky, obklopený výdechy klimatizace. Středová konzola obsahuje ovládní audiosoustavy a klimatizace.

Automatická převodovka umožňuje jízdu v běžném a sportovním režimu, nebo manuální řazení pěti rychlostních stupňů. Na panel voliče převodovky navazuje středový tunel s odkládacími prostory pro nápoje a drobné předměty, který ideálně zakončuje pohodlná loketní opěrka s prostornou schránkou.

Pro lepší jízdní pohodu je Outback vybaven rozměrným střešním oknem, které zasahuje téměř nad cestující na zadních sedadlech. Díky větrnému štítu střešního okna není problém užívat si slunce a čerstvého vzduchu i ve vyšší rychlosti.

Prostorný zavazadelník disponuje objemem 459 litrů a při sklopených zadních sedlech až 1 628 litrů.

### **Třílitrový šestiválec**

Motorizaci zajišťuje šestiválcový zážehový motor s protiběžnými písty o objemu 3 000 ccm s výkonem 180 kW (245 koní) při 6 600 ot. / min. Největší točivý moment je 297 Nm při 4 200 ot./min. I když celková hmotnost Outbacku může překročit 2 tuny a 1,5 tuny těžký automobil není ani pro silný šestiválec hračka, Subaru s ním vystřeluje rychleji než výkonově srovnatelné turbomotory v konkurenčních vozech. Nikdy během testů se nám nestalo, abychom z první řady v křižovatce vyjžděli jako druzí. Může za to lineární nárůst výkonu u motoru typu boxer.

Další zvláštností je ideální jízdní režim, který snižuje spotřebu žíznivého třilitru. Na začátku testu jsme zkoušeli klasické pomalé rozjezdy, ale spotřeba šplhala k 18 l/100 km ve městě. Nakonec jsme přišli na trik, který výrazně snižuje spotřebu a přitom řidiče potěší. Podstatou je rozjet Outback co nejrychleji na požadovanou rychlost a poté si jen hrát s plynem. Naše rozjezdy z křižovatek tak vypadaly vždy stejně – zatímco ospalí řidiči teprve zařazovali první převodový stupeň, Outback dosáhl padesátku během dvou vteřin a plul ulicemi města. Takový jízdní styl stlačil naši spotřebu na 11 l/100 km.

Zajímavá je i ekonomika mimo město a po dálnici. Mimo město při rozumné jízdě, kdy je třeba opět zopakovat trik s hbitou akcelerací na požadovanou rychlost si Outback vezme přijatelných 10 l/100 km. Konečně po dálnici se spokojí s 12,5 l/100 km. Při výrazně sportovní jízdě spotřeba nepřekročí 17 l/100 km.

Zkusili jsme také výrazně ekonomickou jízdu, kdy jsme s žíznivým šestiválcem dosáhli vynikající spotřeby 8,2 l/100 km při konstantní rychlosti 110 km/h. Při hodnocení spotřeby je třeba brát v úvahu stálý pohon všech kol se třemi diferenciály a zadní diferenciál s měkkou viskózní spojkou pro lepší stabilitu ve vyšších rychlostech. Uvedená koncepce zvyšuje bezpečnost.

Outback disponoval pohodlnou pětistupňovou automatickou převodovkou s možností volby jízdního režimu. K jízdní pohodě rovněž přispívala sedmnáctiplacová litá kola se silničními pneumatikami Yokohama Geolander G900 o rozměrech 215/55.

### **Nízké těžiště**

Přes velkou světlou výšku je vůz díky plochému motoru stabilní při projíždění prudkých zatáček. Zadní víceprvková náprava pomáhá k tomu, že vysoký Outback se chová jistě i při rychlých manévrech například na dálnici. Oproti klasickému Legacy se vysoký Outback v prudce projížděné zatáčce zhoupne, ale čtyřkolka se postará, abyste jeli vami určeným směrem.

Podvozek je komfortně naladěný, což ocení posádka na dlouhých trasách. Při slalomu na letišti jsme neporazili ani jeden kužel, pouze bylo cítit, že těžká zád'kombi nestihá vyspělý podvozek. Při sprintu jsme dosáhli rychlosti 221 km/h, což odpovídá papírovým hodnotám.

Kvalitu podvozku lze ocenit na pražských kočičích hlavách na Letné, nebo na hrbolaté polní cestě, kterou Outback s lehkostí zvládá.

### **Souhvězdí komfortu a bezpečnosti**

Souhvězdí Plejád na našich silnicích v podání Outbacku představuje vrcholnou ukázkou pohodlí, bezpečnosti, i relativní průchodnosti terénem, což v českých podmínkách bývají silnice plné výmolů a nečekaných nerovností. Do těchto podmínek se Outback hodí daleko více než klasické Legacy v provedení kombi. Naše první zkušenost se Subaru byla plná zážitků a jistoty, že Outback svou posádku nikdy nezklame.

Námi testovaný Outback s třílitrovým šestiválcem a vrcholnou výbavou Executive vyjde na 1 269 800,- Kč vč. DPH.