

PRVNÍ JÍZDA

Nejlepší auta týdne. Ale nejen ta.



Všestrannost s otazníkem

18. 12. 06 Leč Outback má za sebou stejnou omlazovací kúru jako příbuzné Legacy.

TUŠÍM, ŽE JSEM TO PSAL při své poslední projížďce Outbackem někdy před dvěma lety, ale některé věci neškodí zopakovat. Kategorii nebojácných kombíků s dobrodružnými sklony nevyalezlo Audi, když uvedlo na trh svůj Allroad. Nebylo to ani Volvo se „zálesáčkou“ XC70, kterou Carauto dlouhodobě testuje. Už dlouho předtím, než jakási chytrá hlava na plánovací poradě někde v Detroitu poprvé použila dnes tolik módní slovo crossover, se po švýcarských Alpách, v podhůří Skalnatých hor a na úpatí hory Fuji dávno proháněla Legacy s dlouhými pružinami a přídomkem Outback. Dnes už „Legacy“ do názvu nepatří – Subaru se zjevně snaží prodávat obě auta jako samostatné modely,

NOVÉ
Subaru Outback
3.0R Comfort
CENA 1 299 800 Kč
V PRODEJI
nyní

přestože jediným významnějším rozdílem mezi nimi je právě zdvih pérování. To také vysvětluje, proč Outback prošel na sklonku roku stejnou omlazovací kúrou jako jeho silniční příbuzný, o kterém psal před dvěma týdny Tomáš Pohanka. Některé změny („uklizenější“ středová konzola) interiéru rozhodně prospěly, jiné (agresivní červenobílé podsvícení přístrojů) méně. Nový Outback má konečně teleskopicky seřiditelný volant a zdálo se mi, že i uložení sedadla v karoserii teď víc odpovídá evropským postavám. Je to důležitá změna – v předchozím Outbacku (nebo Legacy) se člověk nikdy necítil úplně spokojeně. A nad hlavou zbývá víc než na pěst místa, což bude pro

majitele předchozí verze rovněž novinkou, zvláště pokud mají i střešní okno. Když tedy pořádně sedíte, je čas ztlumit bodavé osvětlení budíků, s povděkem konstatovat ideální průměr a tloušťku věnce volantu a porozhlédnout se kolem. Na tunelu mezi sedadly objevíte kovový rotační ovladač ve stylu iDrivu. Marketéři Subaru vskutku mnoho fantazie neprojeví, protože knoflík připo-

míná bavorský multimediální systém i názvem – SI Drive. Ale navigaci s ním nastavit nezkoušejte. Ovládá výhradně řídicí jednotku pohonného ústrojí, jímž je i nadále třílitrový boxer s pětistupňovou automatickou převodovkou. Otočením doleva aktivujete sportovní režim. Otočením doprava spustíte „sport sharp“, tedy ještě ostřejší sport. A stisknutím ovladače směrem dolů ho přimějete k „inteligentnímu“ provozu. O aktu-



Model 2007 se pozná podle mřížky chladiče, ne podle boxeru.

ZA VOLANTEM



VOLANT

Kůží potažený produkt společnosti Momo padne skvěle do ruky.

SI DRIVE

V inteligentním režimu je Outback nepoužitelný, ale ostrý to vynahradí.

KONZOLA

Přehledně rozmístěné ovladače konečně působí elegantně.



Na první pohled obyčejné auto toho dokáže hodně i na silnici.

mezi kamiony na dálnici, mi několikrát zatrnulo – odezva na první větší sešlápnutí plynu po několika kilometrech relaxované jízdy se v „inteligentním“ režimu počítá snad v týdnech. A to by se Outbacku odpouštělo těžko, i kdyby to mělo příznivý vliv na spotřebu. A to nemá. Nejnižší dosažitelné minimum je jedenáct litrů, ani velmi klidný řidič nedokáže dlouhodobě jezdit s nižším průměrem než nějakých 12,5 l/100 km. (Ledaže by vůbec nezavítal do města či na dálnici.) Za tolik benzínu jezdí při dodržování předpisů Audi RS4, které má o dva válce, 1,2 litru a 175 koní víc! Zkrátka, zapněte sportovní režim a smířte se s faktem, že lepší to nebude. Alespoň do té doby, než Subaru konečně představí svůj netrpělivě očekávaný plochý turbodiesel. Opravdu jim ho přejí, protože Outback je ve všech jiných směrech velice přesvědčivý. Podvozek se nesnaží zarazit zpátky do země každou nerovnost a přitom si zachovává pro Subaru typický pocit hravého zadku. V zavazadelníku i na zadních sedadlech je více místa, než můžete kdy potřebovat; a pokud si

nespletete svůj Outback s off-roadem a nevyjedete do bahničných kolejí, vyveze vás pohon všech kol v kombinaci se zvýšenou světlostí kdykoli kamkoli. Před lety jsem jezdil s Outbackem v pískovně a dodnes mám v živé paměti, co všechno tohle – pro nezasevěné oči úplně obyčejné – auto zvládlo. Samozřejmě víte, co přijde, ale nedá se tomu vyhnout. Zatímco Legacy 3.0R dává perfektní smysl jako sportovní kombi do každého počasí, Outback s vyšším a měkčím pérováním musí hrát jinou roli: všestranné rodinné auto. Dobře postavené, přímo marnotratně vybavené, s předpokládanou neprůstřednou spolehlivostí a talentem pro náročné podmínky. Také vám do toho nezapadá dvanáctilitrová (či spíše patnáctilitrová, pokud s ním majitel bude jezdit „normálně“) spotřeba? No vidíte. Outback je dobré kombi pro cesty necesty. Opravdu nehospodárný motor ale omezuje jeho přitažlivost na klientelu, která potřebuje auto s vyšší světlostí a zároveň vůbec neřeší provozní náklady. A takových lidí já osobně moc neznám.

Jiří Červenka

FAKTA

TO NEJDŮLEŽITĚJŠÍ	SUBARU OUTBACK 3.0R COMFORT NAVI EXE	
	Cena	1 299 800 Kč
	Nejvyšší rychlost	224 km/h
	0-100 km/h	8,5 s
	Emise CO₂	233 g/km
	Výkon	245 koní v 6600 ot./min.
VELIKOST	Toč. moment	300 Nm při 4200 ot.
	Spotřeba	9,9 l/100 km
	Automat	standard

VELIKOST	Délka	4730 mm
	Šířka	1770 mm
	Výška	1545 mm
	Rozvor	2670 mm
	Hmotnost	1585 kg
	Kufr	459/1628 litrů

POD KAPOTOU	Motor	plochý šestiválec, 3000 cm ³
	Umístění	vpředu podél, pohon všech kol
	Litrový výkon	82 koní na litr
	Vrtání/zdvih	89,2 x 80,0 mm
	Kompresní poměr	10,7:1
	Převodovka	5stupňový automat
	Převod v 1000 ot.	1. 3,54 2. 2,26 3. 1,47
		4. 1,00 5. 0,83
	Stálý převod	3,27:1

POD BLATNÍKY	Podvozek vpředu	vzpěry MacPherson, vinuté pružiny, stabilizátor
	Podvozek vzadu	multi-link, vinuté pružiny, stabilizátor
	Brzdy vpředu i vzadu	chlazené kotoučové, jejich průměr na internetu nenajdete a v českém Subaru ho odmítají sdělit
	Kola	7JJ x 17 palců
	Pneumatiky	215/55 R17

V RYCHLOSTI

VZHLED	★★★★☆
Zvenku se oproti minulému roku změnil minimálně. Konzervativní zjev neurazí.	
MOTOR	★★★★☆
Vynikající v režimech „Sport“ a „Sharp“ s patřičně razantním zvukem.	
JÍZDNÍ VLASTNOSTI	★★★★☆
Kultivovaná jízda za všech okolností spojená s působivou rychlostí.	
BRZDY	★★★★☆
Zpomalují velmi dobře a za normálních podmínek nemají tendenci vadnout.	
INTERIÉR	★★★★☆
Sice některé plasty zcela v pořádku nejsou, celek však už odpovídá cenovce.	
VÝBAVA	★★★★☆
V autě bylo vše včetně navigace a automatu, což je za 1,3 milionu slušné.	
NÁKLADY	★★★★☆
Pokud máte na zahradě ropný vrt, asi vám vadit nebudou.	
PRAKTIČNOST	★★★★☆
Až na motor příkladná. Ale motor je v tomto případě důležitý.	

PRVNÍ DOJEM

Facelift vyléčil několik nepřjemných bolístek tohoto všestranného kombi. Ale kdo bude ochoten ho žít?

★★★★☆

SI Drive aktivuje sportovní režim.

álním nastavení vás informuje schéma na digitálním displeji v otáčkoměru. Systém má podle Subaru umožnit řidiči vybrat si, zda chce jezdit hospodárně, nebo sportovně. To druhé jde Outbacku bezvadně: Vě „sport sharpu“ je motor razantní jako vsetínský starosta a převodovka agresivně podřazuje do nejúčinnějších otáček. Civilizovanější reakce plochého šestiválce v režimu „sport“ svědčí plynulejší jzdě, pro většinu situací představuje toto nastavení nejrozzumnější volbu. A „inteligentní“ režim? Vůbec nechápu, k čemu v autě je. Převodovka odmítá podřazovat a motor nemá v nízkých otáčkách žádný točivý moment. I při triviálních manévrech, jako je pokus o zařazení z připojovacího pruhu