

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 neuškodí zopakovat. Kategorie nebojácných kombíků s dobrodružnými sklonky nevynalezlo Audi, když uvedlo na trh svůj Allroad. Nebylo to ani Volvo se „zálesákou“ 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 přídomekem 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 pěrování. 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 seředitelný volant a zdálo se mi, že i uložení sedadla v karoserii teď více 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, zvlášť 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 neprojevili, protože knoflík připo-

míná bavorský multimediální systém i názvem – SI Drive. Ale navigaci s ním nastavit nezkoušejte. Ovládá výhradně řidič jednotku pohonného ústrojí, jímž je i nadále třílitrový boxer s přestupňovou automatickou převodovkou. Otočením doleva aktivujete sportovní režim. Otočením doprava spusťte „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.



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. Ve „sport sharpu“ je motor razantní jako vsetinský starosta a převodovka agresivně podfazuje do nejúčinnějších otáček. Civilizovanější reakce plochého šestiválce v režimu „sport“ svědčí plynulejší jízdě, pro většinu situací představuje totto nastavení nejrozumnější 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 trivíálních manévrech, jako je pokus o zařazení z připojovacího pruhu

ZA VOLANTEM



VOLANT

Kůží potažený produkt společnosti Momo padne nepoužitelný, ale skvěle do ruky.

SI DRIVE

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

KONZOLA

Přehledně rozmištěné ovladače konečně působí elegantně.



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

mezi kamiony na dálnici, mi několikrát zatnulo – 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 vic!

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 jím 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 zavazadlovém i na zadních sedadlích je více místa, než můžete kdy potřebovat; a pokud si

nepletejte svůj Outback s off-roadem a nevjeďte do bahnítých kolejí, vyveze vás pohon všech kol v kombinaci se zvýšenou světlostí kdykoli kamkoliv. Před lety jsem jezdil s Outbackem v pískovně a dodnes mám v živé paměti, co všechno tohle – pro nezasvěcené oči úplně obyčejné – auto zvládlo.

Samozřejmě vite, co přijde, ale nedá se tomu vyhnout. Zatímco Legacy 3.0R dává perfektní smysl jako sportovní kombi do každého počasí, Outback s výším a měkkým převážením musí hrát jinou roli: všechno straně rodičiné auto. Dobré postavené, přímo marnotratně vybavené, s předpokládanou neprůstřelnou 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

SUBARU OUTBACK 3.0R COMFORT NAVI EXE

Cena	1 299 800 Kč
Nejvyšší rychlosť	224 km/h
O-100 km/h	8,5 s
Emise CO ₂	233 g/km
Výkon	245 koní v 6600 ot./min.
Toč. moment	300 Nm při 4200 ot.
Spotřeba	9,9 l/100 km
Automat	standard

TO NEJDŮLEŽITĚJŠÍ

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

VELIKOST

Motor	plochý šestiválec, 3000 cm ³
Umístění	vpredu podél, pohon všech kol
Litrový výkon	82 koní na litr
Vrtání/zdvih	89,2 x 80,0 mm
Kompresní poměr	10,7:1
Prevodovka	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 KAPOTOU

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

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



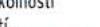
Zvenku se oproti minulému roku změnil minimálně. Konzervativní zjev neurazí.

MOTOR



Vynikající v režimech „Sport“ a „Sharp sport“ 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



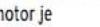
Sice některé plasty zcela v pořádku nejsou, celek však už odpovídá cenovce.

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 nebudu.

PRAKTIČNOST



Až na motor příkladná. Ale motor je v tomto případě důležitý.

PRVNÍ DOJEM

Facelift vylečil několik nepříjemných bolestek tohoto všeobecného kombiku. Ale kdo bude ochoten ho žít?

