



Subaru Outback 2.0D Trend

## To je auto

NE, NEJEDNÁ SE O PRIMITIVNÍ VĚTU Z PRVNÍ LEKCE UČEBNICE NĚMČINY.  
VYSVĚTLUJE JAN CAČEK. JE TO TROCHU JINAK.

V TELEFONU SE OZVALO: „Ahoj, jaký je ten diesel od Subaru? Jo, a kombi Legacy už nechci, víc se mi líbí Outback. Mluvil jsem s několika majiteli Subaru a všichni jsou z těch aut nadšení.“ Do aparátu letí svěťácká odpověď: „Tak to máš sakra štěstí, naftový Outback zrovna testuji, o víkendů ti ho přivezu ukázat, ať si uděláš názor.“ Citovaná konverzace s mým vzdáleným příbuzným má samozřejmě do kvality Dietlových dialogů daleko, ale chci na ní demonstrovat svůj údiv nad obrovským posunem, který dotyčný učinil od naší poslední rozmluvy před půl rokem, kdy se mě zeptal na Octavii 4x4 a na mé doporučení, aby zkusil uvažovat také o Legacy kombi, opáčil: „A to je nějaký Korejec?“ O víkendů jsem skutečně dorazil a na úvod svého desetiminutového monologu, kterým bych bezpečně zastínil většinu prodejců, povídám: „To je auto.“ Počkejte, to není žádná stupidní věta ze slabikáře nebo první lekce učebnice cizího jazyka, naprosto zásadní je intonace těchto tří zdánlivě banálních slov. „To je auto“ v tom smyslu, že mi připomíná poctivý kus železa

z osmdesátých let – to ovšem vůbec nemyslím pejorativně! Když řadíte, skutečně cítíte, jak pracuje převodovka, když otočíte volantem, máte pocit, že překonáváte hmotu rotujících předních kol atd. A ten motor! Subaru konečně vyslyšelo volání Evropy po dieselu a tenhle boxer stojí za to. Papírově má sice horší parametry než špičková konkurence se sekvenčními turby a nenabízí náhlý příval točivého momentu, takže subjektivně může působit vlažněji, ale důležité je jeho chování v reálném životě – vibrace nezná a jediná chvíle, kdy o něm víte, je volnoběh, jinak je hladký jako skalp Honzy Červenky. K tomu rychlá reakce na plyn, neutuchající touha nechat se vytáčet a spotřeba 6,5 litru. Jako handicap se může jevit pouze pětistupňová převodovka, ale velmi dlouhá pětka společně s točivým motorem pro případ předjíždění mi berou nářky z klávesnice. Vzhledem ke komfortně naladěnému a zvýšenému podvozku se Outback v zatáčkách docela naklání, ale i díky pohonu všech kol zarputile drží stopu a nikdy nemáte pocit, že budete

nuceni proti své vůli využít vyšší světlosti. K tomu skvělá výbava už v základu, takže to u všech čertů vypadá, že skončí ruka (příbuzného) v rukávě (Subaru). Ani to nebolelo.



V zatáčkách se sice naklání, ale zarputile drží stopu.



**Verdikt:** Kus poctivého auta, kombinovaný s unikátním dieselem. Vzácné spojení v tom nejlepším smyslu.

**Cena:** 878 800 Kč

**Výkon:** 0–100 km/h za 9,2 s, max. 200 km/h, 5,8 l/100 km

**Technika:** plochý čtyřválec, turbodiesel, 1998 cm<sup>3</sup>, pohon všech kol, 150 koní, 350 Nm, 1505 kg, emise CO<sub>2</sub>: 153 g/km

15  
20



Seat Leon 1.4 TSI Reference

### ZIVÁ VODA

LEON SE V SHOWROOMECH sice už dlouho nevyhlíží jako horká novinka (nůhle slávu si momentálně užívá Ibiza), ale stále vypadá k světu a navíc se mu nedávno dostalo něčeho, co by se dalo s využitím klišé nazvat pokropením živou vodou. Nevím, jestli svččenou (ani to není podstatné), ale v nabídce se objevila přeplňovaná čtrnáctistovka. Ovšem nikoli ta traktorová TDI, ale benzínový čtyřválec TSI, který můžete mít i v Superbu a který tak zbožně přivolávám pro Ibiza SC na str. 57. Leon je momentálně nejdostupnějším koncernovým produktem s TSI a s ohledem na rostoucí cenu nafty není divu, že se k této agilnímu maloobjemovému turbomotorům začíná upírat patřičná pozornost. Příznivý průběh točivého momentu společně s šestistupňovou převodovkou zaručují jak příjemně svižnou dynamiku, tak nízké otáčky i spotřebu na dálnici. Navíc vám z toho ve spojení s prověřeným kvalitním podvozkem, použitým v tolika koncernových autech, že by jejich výčet zabral celý tento sloupek, i docela sympatickou cenovou politikou Seatu, který vám za rychle peníze nadělí klimatizaci, šest airbagů, lité šestnáctky, sportovní sedadla a pár dalších legráček, vyjde celkem obstojný hatchback, co říkáte?

Jan Caček



**Verdikt:** Tenhle povedený malý turbomotor Leonu velmi sedí. A fidiči sedne taky.

**Cena:** 464 900 Kč

**Výkon:** 0–100 km/h za 10,3 s, max. 194 km/h, 6,5 l/100 km

**Technika:** čtyřválec, turbo, 1390 cm<sup>3</sup>, pohon předních kol, 125 koní, 200 Nm, 1300 kg, emise CO<sub>2</sub>: 155 g/km

13  
20