

Subaru Outback 2.5i Lineartronic

Vřelé díky do Bruselu

Benzinový čtyřválec v kontextu Subaru Outback je tak dobrý, až si člověk říká, jaká to musí být paráda mít v tomhle autě šestiválec. Jenže to, jak známo, díky emisním předpisům EU nejde, což je strašná škoda.

autor: Lukáš Dittrich foto: Zuzana Ptáčková

Outback nové generace to má na přeplněném evropském trhu nesmírně složité. I když to je auto docela pěkné, velmi prostorné, a hlavně pro běžnou jízdu maximálně pohodlné, je zde jeden podstatný problém. Nabídka motorizací zrovna nepřetéká různými verzemi a řadou pohonných jednotek. Subaru vám dá pouze dvě možnosti. Buď sáhnete po dieselu s výkonem 150 koní, nebo zvolíte benzinovou dva-pětku, která nabídne 175 koní. Jenže pro některé zákazníky to pořád není ono a přesně takovým už u Subaru nemohou nic nabídnout. Jo v Americe, tam je k dispozici ještě šestiválcová verze, která musí být jednoduše skvělá. Proč si to myslím? Protože jsem strávil týden ve společnosti čtyřválcového benzínu a už ten sluší Outbacku více než dost. Jaká škoda, že kvůli EU se v Evropě šestiválec nabízet nemůže.

Současná generace Outbacku se mi velmi líbí. Je to takové upřímné auto, které nemá potřebu si na nic hrát. Prostě vás s maximální péčí odveze všude tam, kam potřebujete, nezastaví se před terénem, a navíc jde o kombi z kategorie „čím hnusnější počasí máme, tím lépe se v něm cítíme“. První test jsme si odbyli s dieselem, takže se tak nějak nabízí otázka, v čem se benzin liší. Rozdílů je až překvapivě hodně. Tak především je tu vyšší výkon (175 vs. 150 koní), pak tu máme nižší pořizovací cenu a hlavně nižší celkovou hmotnost. Paradoxem je ale přes to všechno horší zrychlení z nuly na stovku, i když bych i já osobně po svezení se zážehovou verzí vsadil cokoliv na to, že tomu je naopak. Jenže motor 2.5i umí stovku za 10,2 s, nejpomalejší diesel je na stovce za 9,9 s. Jen pro upřesnění, benzin nemůžete mít jinak než s bezstupňovým automatem.

Ať si ale tabulky říkají, co chtějí, od prvních metrů nebudete pochybovat o tom, který ze dvou nabízených motorů sluší Outbacku víc. Na dnešní poměry velký atmosférický čtyřválec má absolutně sametový chod, je dokonale tichý a svým charakterem se k ame-

ricky vypadajícímu Outbacku hodí více. V kombinaci s bezstupňovou převodovkou se benzinový Outback chová bez přehánění jako hybrid, respektive elektromobil. Protože zhruba do tří tisíc otáček o motoru nevíte a protože převodovka neřadí, je jízda totálně plynulá a velice pohodlná. Jenže čtyřválec je nepřepřehnaný, takže vám možná bude vadit nabízená dynamika. Než se Outback rozjede, chvíli to trvá. Musíte ho poslat až za čtyři tisíce, abyste konečně zapřáhli všech 175 koní. Teprve potom Outback příjemně zabere. Podle mého názoru je přesně tohle důvodem, proč je lehčí a silnější benzinová verze nakonec při rozjezdu ve srovnání s dieselem horší. Než se motor dostane ke čtyřem tisícům, naftový boxer už dávno mizí pryč a benzin pak pouze dohání ztracený start.

Jak dojde na téma spotřeby, každý automaticky sahá po dieselu. Jenže nenechte se zmýlit, on ten Outback 2.5i Lineartronic není žádný žrout. Bez problémů se s ním dá jezdit za devět litrů; pokud nebudete spěchat a budete si užívat plynulost, jakou auto nabízí, klidně se dostanete i níž. S takovými hodnotami se už dá žít vcelku dobře.

Čím déle jsem s benzinovým Outbackem jezdil, tím méně přitažlivá mi připadala dříve testovaná naftová verze. Najednou se zdála taková hlučná, bezcharakterní, nezajímavá. A zároveň, čím více času jsem trávil ve společnosti motoru 2.5i, tím větší byla má zlost na přehnanou péči o produkci emisí ze strany EU. Čtyřválcový boxer totiž Outbacku nesmírně sluší, ale něco mu nakonec chybí. To „něco“ jsou přesně ty dva válce, které by přidaly ještě větší charakter, ještě větší nadhled, ještě více dynamiky... O tom, že je benzin v Outbacku lepší volba, není pochyb, ale u nás dostanete jen ochutnávku toho, co si mohou se šestiválcem užít třeba v Americe. Takže nezbývá, než odeslat vřelé díky do Bruselu.

Ale víte co? Však ona brzy přijde doba, kdy ještě budeme vzpomínat na to, jak ta nepřepřehnaná dva-pětka byla velkým motorem. Je skoro stoprocentně jisté, že časem i tenhle motor bude muset být nahrazen něčím, co má turbo. Takže nebrečme nad rozlitém vínem, šestiválec se nám asi do Evropy jen tak nevrátí, a raději kupujeme tenhle čtyřválec. Když se totiž podíváte na současnou nabídku ostatních automobilek, zjistíte, že podobný agregát se už stává regulérní raritou.



SUBARU

Outback 2.5i
Lineartronic

CENA

939 000 Kč

VÝKON/TOČIVÝ MOMENT

175 koní

5800 ot./min.

235 Nm

4000 ot./min.

ZRYCHLENÍ

0-100 km/h



10,2 s

MAX. RYCHLOST



198 km/h

VERDIKT

Není náhoda, že dobrá polovina zákazníků volí benzinový Outback, na který kvůli překvapivě větší poptávce musí několik měsíců čekat. Motor 2.5i se k tomuto autu prostě hodí více než diesel. Vysoké spotřeby se totiž bát nemusíte, navíc ušetříte na pořizovací ceně a na každém ujetém kilometru na vás čeká více pohodlí. I my bychom s chutí sáhli po benzinové verzi. Je ale velká škoda, že to nemůže být šestiválec..

XXXXX

4/5



POHON 4x4
 Jak je u Subaru takovou pěknou tradicí, jinak než s pohonem všech kol Outback nedostanete. Většina verzí se prodá s automatem, takže má mezinápravovou spojku. Manuál ještě pořád používá diferenciál.

MOTORY
 Nabídka motorů je u Outbacku jednou z jeho nevýhod. Pokud vám nestačí 150 naftových nebo 175 benzinových koní, nic silnějšího nedostanete. Třeba Passat Alltrack nabídne diesel o výkonu 240 koní a benzin s maximem 280 koní.

Outback se terénu nebojí, to je známá věc, která se v testu znovu potvrdila



INZERCE



C & K, a.s. – Subaru
 Vídeňská 100, Brno
www.subarubrno.cz