



Už pouze u Subaru a Mazdy najdeme 2,5l nepřepíňované zážehové čtyřválcce.



Dvojice kamer vás hlídá hodně pečlivě, čas od času si „stříhne“ falešný poplach.

KLIDNÝ STRÁŽCE

Pátá generace outbacku vyniká mezi konkurenty excelentním systémem detekce překážek, spojení atmosférického čtyřválcce s CVT ocení jen někteří.

Uvnitř nového outbacku je posádka v bezpečí: prostor před vozem bedlivě sleduje dvojice kamer (o tomto systému jste se mohli dozvědět více například v AMS 7/2015) a také nárazovými testy prošel v současnosti největší model Subaru na výbornou. Nedůvěru však může vzbuzovat převodovka CVT.

Jak ukazují zkušenosti majitelů s předchozími verzemi a jak potvrdil náš test, netradičního pohonného ústrojí se opravdu nemusíte bát. Spotřeba se při běžné jízdě drží mezi osmi a devíti litry benzínu, městské popojíždění prolamí desetilitrovou hranici. Naftová verze je výrazně úspornější, specifický, jemnější chod benzinového boxeru má však své kouzlo. Navíc utáhne až dvoutunový příves, což je o 200 kg více než u dieselu.

Rázovitý zvukový projev je něco, s čím musíte u aut s CVT počítat. Udávaných 173 koní musíte navíc brát s rezervou, zdá se, že mezi motorem a koly se velká část stáda zatoulala. Dynamicky založení řidiči by se atmosféře a CVT měli vyhnout velkým obloukem.

A to je škoda, protože ačkoliv outback mírně vyrostl do šířky i délky, jízdni vlastnosti jsou i díky rozsáhlým úpravám podvozku a pevnější karoserii stále na samém vrcholu třídy. Směrovou stabilitu a (konečně!) také odhlučnění podvozku by většina konkurentů mohla outbacku závidět. Mezigeneračně došlo k zostření řízení, benzinová verze má navíc o ně-

co lehčí před, což se pozitivně projevilo na mrštnosti. Limitem při snaze o sport jsou však vysoké sedmnáctky Yokohama Geolandar. Ty, ve spojení s podvozkem schopným vyžehlit nejednu díru, jsou na české okresky asi přece jen vhodnější než klasické letní pneu. A když je potřeba, poslouží i mimo asfalt. Do lehkého terénu se ostatně můžete vydat ze zdravým sebevědomím, aktivovaný systém X-Mode pohledí vše důležitě, k dispozici je i pomocník pro sjíždění prudkých svahů. Ne-

chte se ukolébat světlostí 200 mm, v terénu je limitující 2745 mm rozvor.

Extrémně prostorná, vzdušná kabina je hezká, dotyková obrazovka navigace se však rychle zašpiní, na sluníčku se leskne a velikost ikoněk zřejmě navrhovaly Japonky. Vrátili bychom se tedy raději ke staré palubní desce? Ani náhodou, stejně jako bychom už jen neradi přesedali zpět do čtvrté generace.

Text: Aleš Jungmann
Foto: Ondřej Kroutil



Interiér už odpovídá cenovce, na volantu je přetlačítkováno, nechybějí ani pádla.

TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr horší lepší

SUBARU OUTBACK 2.5i CVT COMFORT NAVI

Motor	zážehový B4, 2498 cm ³
Výkon	129 kW (173 k) při 5800/min
Točivý moment	235 Nm při 4000/min
Pohon a podvozek	bezestupňová samočinná převodovka, pohon všech kol, vpředu McPherson, vzadu dvojitě lichoběžníky. Vpředu i vzadu kotoučové brzdy s vnitř. chlaz. Pneu 225/65 R 17.
Zavazadlový prostor	0,559/1,848 m ³
Rozměry	4815 × 1840 × 1605 mm, rozvor 2745 mm, provozní/užitečná hmotnost 1657/1443 kg, objem nádrže 60 l.
Nejvyšší rychlost	198 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	10,2 s
Spotřeba	8,7/6,0/7,0 l/100 km
Emise CO ₂	161 g/km
Cena/testovaný vůz	999 000 Kč/1 011 000 Kč
Konkurence	Audi A4 Allroad, Volvo XC70

auto motor sport	HODNOCENÍ	★	★	★	★	★
+ jistý podvozek, přesné řízení, bezpečnost, světlá výška, prostor	Pohon	6				
- pevně stanovené vybavy, podprůměrná dynamika, ovládání infotainmentu	Podvozek	8				
	Komfort	9				
	Interiér	8				
	Cena/vybava	9				



Barevný 5" displej mezi přístroji je u 2.5i standardem.

Látková sedadla jsou pohodlná, postrádají však boční vedení. Kůži obsahuje pouze nejvyšší výbava Sport.