

# Pár koní k dokonalosti

**Nová generace Subaru Outback se zvenku od minulé liší jen málo. Jezdí však mnohem lépe.**

## Subaru Outback 2.0d Lineartronic

Přepňovaný vznětový čtyřválec  
2x DOHC s protilehlými  
válcí • **Objem** 1998 cm<sup>3</sup> •  
**Výkon** 110 kW při  
3600/min • **Toč. moment** 350 N.m  
při 1600-2800/min • **Převodovka**  
automatická bezstupňová se  
sedmi virtuálními převody pro  
sekvenční řazení • **Pohon** všech  
kol s elektronicky ovládanou  
mezinápravovou spojkou • **Rozměr**  
základních pneu 225/65 R 17 • **Nádrž**  
60 l • **Rozvor** 2745 mm • **Vnější**  
**rozměry** 4815 x 1840 x 1605 mm  
• **Normovaná spotřeba** 6,1 l na  
100 km • **Výroba** Gunma,  
Japonsko



Vůbec poprvé při premiéře Subaru Outback nepíšeme zároveň o modelu Legacy, jehož zvýšením a oplastováním vzniká. Šestá generace Legacy totiž už do Evropy vůbec nepřijede, neboť očekávaná preference outbacků je taková, že poevropštit i základní kombi, či dokonce sedan se prostě nevyplatí. Z šesté generace Legacy tak máme jen outback, v pořadí už pátý.

Zvenku auto odlišíte od předešlé generace, jen pokud se ve vozech Subaru trochu vyznáte. Každý díl je jiný, ale celkově jsou linie a proporce dost podobné, s nanejvýš dvoucentimetrovými nárůsty (v délce a šířce).

Uvnitř už jsou rozdíly výraznější. Zmizel archaický displej ze světelných krystalů nahoře uprostřed palubní desky. Funkce palubního počítače se integrovaly do barevného displeje mezi budíky, jak je zvykem u většiny dnešních aut. A při nulování hodnot už si nepropíchnete prst o tenký kolíček.

Už před časem evropskou nabídku motorů opustil přepňovaný čtyřválec 2.5 GT/162 kW i objemný plochý šestiválec 3.6 R/188 kW. Benzinový dvoulitr (jezdil v Legacy) je pro Outback slabý, takže zbývají dva: 2.5i/129 kW a 2.0d/110 kW. Oba byly přepracovány, aby splnily Euro 6. Diesel, který jsme si zvolili pro první jízdu, to zvládne dokonce bez vstřikování močoviny (AdBlue), což třeba pasat s pohonem všech kol už mít musí.

Navíc je nová verze ještě o další kus tišší, což platí i o celém autě. Co se vnitřní akustiky týče, je Outback 2.0d i s bezstupňovým automatem Lineartronic (manuální ústrojí už české zastoupení dovážet neplánuje) určitě nejtisším vznětovým čtyřválcem na trhu. Na pokyny plynového pedálu reaguje hbitým nástupem, skoro jako benzinový motor. Nahoře mu však nečekaně prudce

dochází dech a nad 130 km/h už zrychluje jen ležerně. Je zkrátka znát, že 110 kW je dnes ve dvoulitrové třídě jen jakýsi základ a čtyřkolky bývají většinou kombinovány s výkonnějšími verzemi. Třeba nás Subaru časem překvapí. Nějakých 20 kW navíc by se hodilo už proto, že podvozek je nyní geniální. Tužší tlumiče opřené o mnohem pevnější karoserii znamenají dokonalou jistotu v zatáčkách (jak nečekanou při světlé výšce 200 mm), auto jede jako po kolejích a strmější řízení poslouchá na slovo. A doslova exceluje na rozbitých silnicích. Díry filtruje naprosto tiše, bez lupání odzadu tolik typického pro minulou generaci. Kdo nepotřebuje opanovat levý pruh, najde v Outbacku nečekaně pohodlný stroj pro cesty i necesty.

M. Vaculík



**Světlá výška je krásných 200 mm, převisy jsou chráněné oplastováním**



**Kapota dieselu už nemá charakteristický průduch. Vzduch k mezikladiči přivádějí kanály z masky.**



**Palubní počítač se nastěhoval mezi budíky a nuluje se novým tlačítkem „trip reset“**



**Rozvor zůstal stejných 2745 mm. Žádné prodlužování nebylo potřeba, vzadu je spousta místa.**

## HRA PROCENT

- 67%** zvýšení tuhosti karoserie
- 80%** přepracovaných dílů u motoru 2.5i
- 6%** pokles aerodynamického hluku
- 15%** pokles valivého hluku pneumatik
- 12%** pokles celkového hluku v interiéru (benzinový model při 4000 otáčkách)
- 4,5%** nárůst objemu zavazadelníku (celkem 512 l)



**Mít trochu silnější motory, bylo by to nejlepší rodinné auto**

## HODNOCENÍ

