



SUBARU OUTBACK

SOLITÉR POPÁTÉ

Subaru Outback se vyrábí již 20 let. V roce 1995 stálo u zrodu odvětví zvýšených terénních vozů kombi, v současnosti se charakter těchto vozů v zásadě nezměnil, musí však na trhu soupeřit s moderními crossovery. Ve většině případů to jsou automobily, které při jízdě na běžných silnicích omezuje vysoká karoserie a v terénu naopak malá světlá výška. Subaru Outback se drží osvědčeného přístupu, který v průběhu pěti generací vypilovalo k dokonalosti.

Recept na Subaru Outback je zdánlivě prostý: vezme se Subaru Legacy kombi, zvětší se mu o několik centimetrů světlá výška a přidá se několik plastů. I když po první generaci modelu Legacy Outback přispěchalo několik dalších výrobců s podobně pojatými vozy, jejich produkty takové obliby nedosáhly. A přestože jsou stále ve výrobě, jejich prodejní počty doslova převálcovala vlna nových modelů SUV. To se Outbacku nestalo možná i proto, že Subaru si prostě a jednoduše mohlo

podobný typ automobilu dovolit postavit, aniž příliš zhoršilo jeho jízdní vlastnosti: stačilo posunout o několik centimetrů výše jeho těžiště. Koncepce subaru s nízkými plochými motory typu Boxer a symetricky uspořádaným pohonem všech kol má totiž v oblasti jízdních vlastností obrovské rezervy.

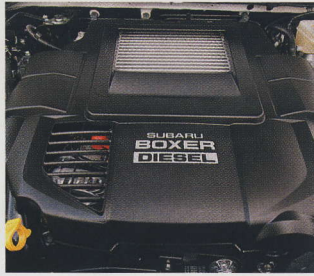
AUTO, SE KTERÝM SI POHRAJETE

Blízko země posazené těžiště a optimální rozložení hmotnosti mezi nápravami – tyto vlastnosti nejsou mantrou pouze u závodních auto-

mobilů, ale spolehlivě a přirozeně fungují v obecné rovině. Subaru je proto ctí u všech svých modelů bez výjimky.

A platí to také pro novou generaci outbacků, které jízdně zaujmou na každém typu povrchu. Na suchu a hladké silnici poskytují naprosto pohodový zážitek, jakmile však přijde zatáčka, na pohyb volantu reaguje jednoznačně, přímo, ale přitom se zvláštní suverenitou a nadhledem. Dobrou zprávou je, že podobného projevu se vám dostane i při cestování po rozbitých cestách a silnicích. Outback

maskuje hrboly, díry a vlny s nebývalou jistotou a mnohem větší jemností než dřív. Když máte štěstí a vaše cesta vede po šotolině nebo třeba po sněhu, zjistíte, že když chcete, tak si můžete po vypnutí stabilizačního systému s autem nádherně hrát. Pohon všech kol je ve spojení s převodovkami Lineartronic aktivní a posílá hnací sílu k oběma nápravám trvale. Současně umožňuje měnit její rozdělení mezi přední a zadní kola tak, aby se využil veškerý trakční potenciál. Ve standardním nastavení stabilizačního systému je přínosem jeho



nová funkce aktivního vektorového řízení dynamiky (ATV), kterou outback přebírá z modelu WRX STI. Pomocí cíleného jemného přibrzdění vnitřního předního kola pomáhá se zatáčením a zvyšuje pocit přesnosti reakcí na pohyby volantu. Pro náročné terénní podmínky je připraven režim X-Mode, který upraví reakce hnacího ústrojí a stabilizačního systému pro pohyb v náročnějších podmínkách.

REVOLUČNÍ BEZPEČNOST

Když se aktivuje adaptivní tempomat, kamerový systém EyeSight, který neustále monitoruje prostor před vozem pomocí dvojice kamer umístěných po stranách vnitřního zpětného zrcátka, vypočítává vzdálenost a relativní rychlost od vozidel vpředu a podle nich upravuje rychlost jízdy. Když vám do jízdního pruhu přijede pomalejší vůz, EyeSight na něj zareaguje, podle potřeby zpomalí a vy se nemusíte o nic starat. Jakmile je jízdní pruh vpředu prázdný, outback automaticky akceleroje na předvolenou rychlost.

Systém funguje opravdu skvěle a je znát, že si na jeho naladění dali v Japonsku záležet. Jeho specialitou je, že dokáže rozpoznávat například i rozsvícení brzdových světel vozidla vpředu, čímž může rychleji reagovat na jeho zpomalení a celá regulace rychlosti je plynulejší, než bývá obvyklé u těchto tempomatů, využívajících ke své činnosti radar. S EyeSight se můžete také „přetahovat“ anebo přesněji řečeno regulovat jeho činnost pomocí plynového pedálu. Když máte pocit, že zpomaluje příliš, nebo vidíte, že automobil vpředu opouští váš jízdní pruh, můžete prostě sešlápnout plyn a outback začne plynule zrychlovat. Jakmile se prostor před vozem skutečně uvolní, outback plynule převezme vládu nad vozem. Skvělou funkcí adaptivního tempomatu EyeSight je také schopnost úplného zastavení. Suverenitu outbacku s převodovkou Lineartronic si uvědomíte také ve městě. Absence pevně daných převodů zajistí, že z pohybu v hustém provozu a v městském

prostředí se stává plynulý zážitek bez zbytečného škubání, řazení a vytáčení motoru. Ve vyšších rychlostech se automobil díky tomu chová přirozeněji než s běžnými převodovkami CVT, které drží motor vytočený na maximum, a akceleraci zajišťují pouze plynulou změnou převodu.

PROSTOR A PRAKTIČNOST

Interiér outbacku byl vždy zaměřen hlavně na prostor a praktičnost. Na tom není potřeba nic měnit. Subaru ale přesto vnitřní prostor přepracovalo. Přístrojová deska je zbrusu nová a působí velmi hodnotným a kvalitním dojmem. Vše je nyní povedeně sladěné – volant, přístroje i středový panel. Navíc tyto hlavní prvky pro komunikaci řidiče s vozem působí moderně a jsou navrženy velmi ergonomicky. Pochválit je třeba především logiku ovládání pomocí tlačítek na volantu, kde jednotlivé spínače jsou rozděleny na jednotlivé funkční celky.

Mezi hlavními tubusy přístrojů je umístěn velký barevný displej palubního počítače a informačního systému vozu. Skvělou novinkou je nová generace audiosystémů a navigace. Především nejvyšší specifikace navigačního systému StarLink stojí za pozornost. Je vybavena sedmipalcovým kapacitním dotykovým displejem s jednoduchou a přehlednou grafikou. Jeho pomocí se obsluhuje telefon, audiosystém, informační rozhraní a samozřejmě také navigační systém. Až když s tímto zařízením jedete, uvědomíte si, že to není jen další systém převzatý od některého z velkých výrobců navigace, což je dalším důvodem, proč je Subaru Outback jedinečným autem na trhu.

TECHNICKÉ ÚDAJE SROVNÁNÍ

Subaru Outback 2.0 D Lineartronic

Motor: vznětový čtyřválec turbo 1998 ccm
Výkon (kW/k): 110/150
Max. točivý moment (Nm/ot. min⁻¹): 350/1600
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s): 9,9
Max. rychlost (km/h): 192
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): 6,1
Délka (mm): 4815
Zavazadlový prostor (l): 560–1850
Základní cena (Kč): 1 019 000

Audi A6 Allroad Quattro 3.0 TDI S-tronic

Motor: vznětový šestiválec turbo 2967 ccm
Výkon (kW/k): 160/218
Max. točivý moment (Nm/ot. min⁻¹): 400/1250
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s): 7,3
Max. rychlost (km/h): 227
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): 5,6
Délka (mm): 4938
Zavazadlový prostor (l): 565–1680
Základní cena (Kč): 1 531 900

Volvo XC70 D4 AWD Geartronic

Motor: vznětový pětiválec turbo 2400 ccm
Výkon (kW/k): 133/181
Max. točivý moment (Nm/ot. min⁻¹): 420/1500
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s): 9,5
Max. rychlost (km/h): 200
Kombinovaná spotřeba (l/100 km): 6,4
Délka (mm): 4815
Zavazadlový prostor (l): 575–1600
Základní cena (Kč): 1 256 000