



Pátý schod ke slávě

Nové Subaru Outback je vybaveno řadou zajímavých systémů i osvědčených technologií.

Označení Outback je u japonské automobilky Subaru vyčleněno zvýšené a terénnější verzi modelu střední třídy Legacy. Jenže co se dříve zdálo jako oživení základního provedení, to se časem proměnilo v pilotní nabídku. Jak tomu rozumět? Zájem o outbacky je po celém světě tak velký, že se Subaru ani nevyplatí legacy do Evropy dovážet.

Jen s plasty

Nový outback tak představuje jedinou možnost pro náročnější zákazníky. Proti předchozí generaci se na délku natáhl o 25 mm a rozšířil o 20 mm, díky čemuž už nevypadá jako jezevčík. Designem přední části s jasně definovanou maskou a úzkými světlomety se vrací

k úspěšné třetí generaci z roku 2003. Nejde sice o žádnou velkou modernu, ale z vozu nyní vyzařuje robustnost i solidnost. Klasikou jsou plastové lemy kolem karoserie a typické kulaté mlhovky ve spodní části nárazníku.

Výraznější posun jsme zaznamenali uvnitř. Jednoduché palubní desce dominuje středový panel se sedmpalcovým dotykovým displejem nového mediálního systému Starlink. Zmizela část přebytečných tlačítek, takže kokpit působí uhlazenějším a hodnotnějším dojmem. Líbil se nám i přístrojový štít s rychloměrem a otáčkoměrem schovanými do tubusů. Skvělé je i zpracování a dvoubarevné provedení dodává kabině punc luxusu. Za hlavní přednost nového

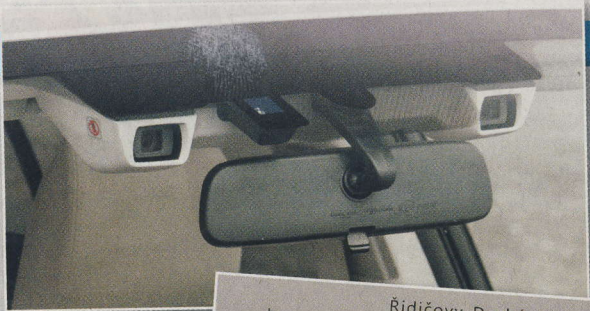


Palubní deska nového outbacku je uhlazenější a přehlednější. Určitě jí ve vzhledu pomohl barevný dotykový displej mediálního systému Starlink a úbytek tlačítek. Vedle elektronické parkovací brzdy je spínač systému X-Mode s asistentem pro sjíždění z kapců.



Vševidoucí oči

Asi největší dojem na nás udělal bezpečnostní systém EyeSight. Jeho základem je dvojice kamer umístěná v horní části čelního skla, které sledují v šířce 35° dění před vozem do vzdálenosti 110 metrů. Fungují jako oči. Prolináním obrazu se určuje vzdálenost překážky před vozem a umí rozeznat pohybující se i stojící vozidla, chodce, cyklisty či motocyklisty. Systém EyeSight má šest funkcí. Zásadní je automatické brzdění se schopností zastavit vozidlo do rychlosti 50 km/h, které pracuje ve třech krocích. Systém nejprve varuje řidiče – přístroje se rozsvítí červeným podsvícením. Ve druhém začne sám zpomalovat a ve třetím brzdí naplno. Zařízení sleduje jízdní pruhy i únavu řidiče a je nedílnou součástí adaptivního tempomatu, nastavitelného v rozmezí 30–180 km/h. Ten je schopen regulovat rychlost v rozsahu 0–180 km/h, takže zvládne i zastavení, ale lze u něj měnit vzdálenosti od předního vozu. Reaguje přítom i na rozsvícení brzdových světel vozidla vpředu a hned se připraví na zpomalení. Třešničkou na dortu je upozornění řidiče, že se vůz před ním rozjel.



outbacku však považujeme prostorost interiéru přesahující střední třídu. Vpředu i vzadu si i vysokí cestující budou lebedit. Běžným potřebám by mohl stačit také kufr se základním objemem 512 litrů, který lze sklopením zadních opěradel zvětšit na 1848 l.

Pohodový společník

Kombinace vznětového čtyřválce a bezestupňové převodovky Lineartronic patří k nejjednodušším a byla k máni i u předchozí generace. Agregát však prošel výraznou modernizací

Dvoudvortový boxer má upravený blok, palivové čerpadlo pohání řetěz, upravené jsou vstřikování a turbodmychadlo s vysokou účinností, změnil se kompresní poměr z 16:1 na 15,2:1 a výfuková soustava dostala další generaci filtru pevných částic. Výsledkem jsou sice stejné hodnoty výkonu 110 kW při 3600 ot./min a maximum točivého momentu 350 N.m dostupné v rozmezí 1600 až 2400 otáček, ale nyní motor plní emisní normu Euro 6 i bez přidávání močoviny. Navíc proklamovaná spotřeba paliva klesla o dvě deci na 6,1 l/100 km.

Opět nás překvapila kultivovanost motoru i odhlučnění. Občas zapochybujeme, že pod kapotou bije naftové srdce. Rozjezdy jsou s bezestupňovou převodovkou plynulé, stejně jako zrychlování. Rozvážný je outback i tehdy, pokud sešlápnete plyn až na podlahu. Nikam se neženete a v poklidu vyrazí vpřed – tedy alespoň to tak vypadá. Dynamika je totiž dostatečná, jen převodovka CVT využívá ideální otáčky, takže motor zbytečně nevytáčí. Vždyť při rychlosti 130 km/h udržuje zhruba 2300 ot./min. Pokud vám ale jízda bude připadat nudná, můžete přepnout automat do manuálního režimu se sedmi přednastavenými stupni a řadit pádly pod volantem.

Spotřeba závisí na stylu jízdy. Pohodové cestování bez zbytečného vytáčení agregátu znamenalo průměr sedm litrů nafty, drobné zrychlení o litr víc.

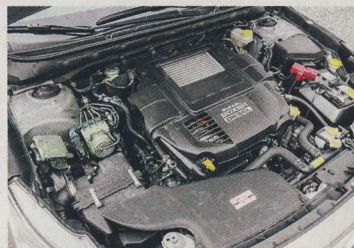
Všude doma

Výrazný posun jsme zaznamenali při jízdě. Japonci u outbacku zvýšili tuhost karoserie i přední nápravy. Odlaďení podvozku je přitom měkké, takže tlumiče filtrují valnou většinu nerovností. Znamená to sice výraznější náklony v ostrých zatáčkách, ale stabilita a jistota jízdy zůstávají precizní. Na neutrálních vlastnostech se podílí nejen pohon všech kol prostřednictvím variabilního rozdělování točivého momentu mezi přední a zadní nápravu, ale také přibrzdování vnitřních kol systémem Active Torque Vectoring, suplujícím funkci samosvorného diferenciálu. Možná se to bude zdát jako klišé, ale nové subaru nám připadá, že jede opravdu jako po kolečkách a v zatáčce ho nerozhodí ani rozbitá vozovka. S testovaným outbackem jsme se nebáli ani na českých silnicích, ani v obtížnějším terénu. Světlu výšku 200 mm mu totiž mohou závidět i některé off-roady. Novinkou je přitom systém X-Mode s asistentem pro sjiždění kopců. Po jeho zapnutí se ale upraví i charakteristika motoru, převodovky nebo elektronická stabilizace VDC. Terén, kde by nás outback nechal na holičkách, jsme hledali marně.

Subaru nás opět přesvědčilo o svých kvalitách a ani se nedivíme zástupům zákazníkům, kteří na něj nedají dopustit. Funguje totiž výborně a nově přidalo i značnou dávku stylu a pohodlí.



U kombíků s délkou karoserie přes 4,8 metru jsme si zvykli na větší kufr, než je udávaných 512 litrů. O to více místa čeká na posádku.



Diesellový boxer s výkonem 110 kW prošel rozsáhlejší modernizací, jejímž výsledkem je nižší spotřeba, emise i plnění normy Euro 6. Bezestupňová převodovka je specialitou Subaru a se vznětovým motorem funguje obstojně.



Velikost předních sedadel i jejich tvar zajišťují řidiči i spolujezdcí slušný komfort cestování. Ve druhé řadě bychom ocenili delší sedáky, které by vzhledem k velikosti kabiny nebyl problém do outbacku zabudovat.

Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Vznětový čtyřválec s protilehlými válci uložený vpředu podélně a přepřehovaný turbodmychadlem. Zdvihový objem **1998 cm³**. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **110 kW** při 3600 ot./min, točivý moment **350 N.m** při 1600 až 2400 ot./min. Stálý pohon všech kol. Bezestupňová převodovka. Nejvyšší rychlost **192 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **9,9 s**. Emise CO₂ 159 g/km. Spotřeba města/mimo město 7,5/5,3 l/100 km.

Kombinovaná spotřeba 6,1 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2754 mm**. Délka x šířka x výška **4815 x 1840 x 1605 mm**. Světlá výška 200 mm. Nájezdové úhly vpředu/vzadu 19,8°/23,1°, přechodový úhel 20,4°. Provozní/úžitková hmotnost 1764/491 kg. Objem palivové nádrže 60 l. Pneu 225/60 R18.

Objem kufří 512/1848 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let nebo 200 000 km a 12 let na neporezavění karoserie. Cena testovaného vozu **1 091 000 Kč** (metalický lak 12 000 Kč).

Základní cena 1 079 000 Kč

KONKURENTI

Audi A4 allroad quattro 2.0 TDI/140 kW

S tronic **1 140 900 Kč**

Škoda Octavia Scout 4x4 2.0 TDI/135 kW AP

745 900 Kč

Škoda Superb Combi Outdoor 4x4 2.0 TDI/

/125 kW AP **957 800 Kč**

Volvo XC70 D4 AWD/133 kW Aut.

1 256 000 Kč

TESTOVALI JSME

Outback 2.5i/127 kW Lineartronic Sport

SM 20/14

Outback 2.0D/110 kW Lineartronic Executive

SM 5/14

HODNOCENÍ

- + Prostorná kabina
- + Kultivovanost motoru
- + Vyvážené jízdní vlastnosti
- + Bohatá výbava
- Kratší zadní sedáky
- Základní objem kufří

Subaru Outback 2.5i/129 kW Lineartronic

Benzinový lék?

Dynamika vznětové verze je uspokojivá, na někdejší slavnou rallyeovou minulost ale v Outbacku 2.0D/110 kW budete těžko vzpomínat.

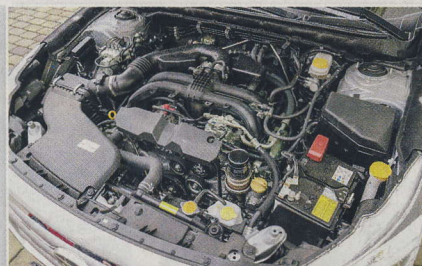
Že by se ve vás probudil Colin McRae až se zážehovou verzí 2.5i?

Vždyť v technických údajích svítí výkon 129 kW!

Kousek vedle však figuruje také zrychlení z 0 na 100 km/h za 10,2 s, což je o tři desetiny pomalejší sprint než v případě nafty s lineartronicem [ten je pro benzin povinný]. Takže ač vybavení vyšším výkonem, se zážehovým outbackem jsme jezdili ještě na větší pohodu než se vznětovým subaru. Až nás napadlo, proč vůbec o benzinu přemýšlet. Po pravdě nás nenapadlo vůbec nic. Zvuková kulisa je s vytočeným motorem až nepřijemná [a že jsou otáčky pro alespoň odpovídající dynamiku potřeba!], pružnosti jsme si jednoznačně pohoršili. Spotřebu paliva sice lze udržet i pod hezkými osmi litry, nafta ale umí být ještě úspěšnější.

Snad jenom kdyby chtěl někdo na začátku vyloženě šetřit. Outback 2.5i/129 kW je totiž s výbavou Active vůbec nejlevnějším modelem celé řady. Prodává se od 939 000 Kč.

-mam-



Benzinový boxer o objemu 2,5 l disponuje výkonem 129 kW a je spojen výhradně s bezestupňovým automatem Lineartronic

