

Subaru = komfort a bezpečí



Pátá generace se velice podobá předchozí. Přitom úplně každý vnější díl je jiný.

Sportovně pojaté legacy s benzinovým turbomotorem či šestiválcem už na evropském trhu nekoupíte. Zůstává jeho derivát Outback, který sportovní není vůbec, zato je v nové generaci unikátně bezpečný a mimořádně pohodlný.



Outback byl původně okrajovou záležitostí: takové oplastované Legacy Kombi s většími koly a zadními tlumiči, které samočinně udržují světlou výšku. Zkrátka subaru pro ty, kdo místo rychlé jízdy v zatáčkách preferují spíše stroj, který nepoškodí ani na polní cestě a ve městě se s ním nemusí bát obrubníků. Tato skupina časem přerostla původní, takže od současného legacy už výrobce pro Evropu homologoval právě jen outback.

Bez průduchu

Jeho pátá generace se od předchozí zvenku liší relativně málo. To je už léta zcela kuriózní dovednost značky Subaru – udělat dvě generace tak podobné, že je rozeznají jen znalci, a nic tím neušetřit, neboť každý vnější díl je jiný. Novou generaci outbacku od minulých tak spolehlivě rozeznáte hlavně podle toho, že dieselová verze už nemá na kapotě průduch pro přístup vzduchu k mezichladiči stlačeného vzduchu. Nepřestěhoval se však do přídě, ani není vodní – zůstal nad motorem a vzduch k němu mají přivádět kanály pod kapotou z masky. Je jasné, že dobře to funguje, až když je nápor vzduchu silný. Pokud před vámi jede kamion, je čtyřicet stupňů či stoupáte pomalu do prudkého kopce, začnou motoru ubývat síly – jak saje přehřátý a příliš lehký vzduch.

Snesl by pár koní

S novou generací outbacku byl unikátní (již od roku 2008 vyráběný) boxer diesel přepracován na Euro 6, a to v rámci současných japonských zvyklostí bez AdBlue – tedy s akumulacním katalyzátorem a zvýšenou recirkulací spalin. Překvapivě dost se změnil charakter motoru. Na sešlápnutí plynu reaguje překvapivě agilně a s takřka výhradní automatickou variátorovou převodovkou Lineartronic (šestistupňový manuál vám české zastoupení doveze jen na individuální přání) odstrčí osmnáct metráků těžký vůz vpřed nečekaně svižně. Bez vibrací a s překvapivou energií. Akcelerace z klidu na 100 km/h za 9,9 s je v praxi také dostatečná, ale nad touto hranicí auto zrychluje už jen plynule. Začíná se projevat, že 110 kW



Kožený interiér je ve verzi Sport standardem. Levnější specifikace Active a Comfort mají naopak vždy látkový.

Vzadu je plynule místa. Outback je opravdu dokonalý, avšak také velmi drahý rodinný přepravník.

Uvnitř zmizel archaický displej palubního počítače ze světelných krystalů a přesunul se mezi přístroje. Také už se neovládá ostrým kolíčkem, ale má důstojný spínač.

Elektrická ruční brzda si správné místo na středové konzole (dřív bývala vedle volantu) našla už při modernizaci předchozí generace – to tedy není úplná novinka





Text: Martin Vaculík

KONEČNĚ POŘADNÝ MULTIMEDIÁLNÍ SYSTÉM



Palubní informační systém Starlink je novinkou dostupnou ve třech různých variantách – dle vybavení auta. Na snímku ta nejvyšší. Mluví česky, snadno si připojíte telefon, dobře naviguje a má slušné rozlišení displeje. Bohužel když zrovna couváte a zobrazí kameru, nereaguje na ovladače hlasitosti. A co hůř – pamatuje si, že minule jste měli „ohulené“ rádio. Takže celé vyparkování musíte zvládnout se řvoucími reproduktory.

Velmi zajímavá je funkce kontinuálního nahrávání rádia. K čemu je dobrá? Zaprve když něco přeslechnete nebo jen potřebujete slyšet znovu, můžete rádio prostě o kus vrátit. Za druhé při telefonování přes handsfree. V průběhu hovoru se rádio nahrává, a když telefon položíte, pokračuje reprodukce přesně na původním místě – aby vám nic neuteklo. Vysílání tak od té chvíle posloucháte se zpožděním. Pokud vám neuteklo nic zajímavého a chcete se vrátit k živému vysílání, stiskněte tlačítko "Live".



znovu původní světlosti. Jenže když zatížení vozu nesou tlumiče místo měkce dosedajících per, znamená to mnohem vyšší namáhání karoserie a mnohem víc lupavých rázů, když třeba přejedete dilatační spáru. Zkrátka auta se „samoniavelačními“ tlumiči nikdy nebývají komfortní – stálou světlost s dobrým odpružením umějí spojit až mnohem dražší aktivní pneumatické či hydropneumatické systémy.

Současnému outbacku tak při naložení záď normálně poklesne, což by mohlo vadit při tahání těžkého vleku. „Náštest“ výrobce u dieselových varianty povoluje jen

1800 kg, což nestačí na podvalník s druhým vozem. Důležitější však je jiná věc: obětováním výhody, kterou ocenila jen malá část zákazníků, vznikla výhoda pro všechny ostatní. Od zvýšeného kombi na velkých kolech totiž jistě naprostá většina kupujících očekává komfortní pohyb i po nekvalitních silnicích. A když nyní navíc i velice dobře sedí (překvapily nás minimální náklony a jednoznačná odezva řízení – outback se vodí jako mnohem lehčí auto), je to opravdu pohodové auto – se všemi možnými významy tohoto slovního spojení.

MOTOR

Konstrukce:	R4, DOHC, 16V
Vstříkovací zařízení:	common rail, solenoid, Denso
Vstříkovací tlak (bar):	2000
Zdvihový objem válců (cm³):	1998
Vrtání x zdvih (mm):	86,0 x 86,0
Kompresní poměr:	15,2 : 1
Nejvyšší výkon (kW/min⁻¹):	143/4000
Nejvyšší točivý moment (N.m/min⁻¹):	400/1750-2500
Maximální rychlost (km/h):	192
Zrychlení z klídu na 100 km/h (s):	9,9
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km):	6,1
Emise CO₂ (g/km):	159

AUTO

Zvýšené poloterénní kombi střední třídy

Délka x šířka x výška (mm):	4815 x 1840 x 1605
Rozvor náprav (mm):	2745
Objem zavazadelníku (dm³):	512-1848 l
Palivová nádrž (l):	60
Pohotovostní hmotnost (kg):	1764
Nejvyšší hmotnost brzděného přívěsu (kg):	1800

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let nebo 200 000 km, na lak 6 let, až 12 let na neprozrazavění karoserie. Cena testovaného provedení **1 159 000 Kč** včetně DPH (verze Sport).

Základní cena 959 000 Kč*

Verze Active se šestistupňovou manuální převodovkou

KLADY A ZÁPORY

- Tichý motor zcela bez dieselových vibrací
- snadné ovládání ■ vynikající trakce ■ příjemné cestování ■ vynikající komfort odpružení
- prostornost ■ bohatá výbava ■ telematický systém v češtině ■ unikátní bezpečnost díky EyeSight ■ dlouhá záruka ■ na kluzkém povrchu výborně pracující systém X-Mode
- Manuální řízení jen pádly pod volanem (voličem převodovky překvapivě nelze) ■ vysoká cena
- omezená dynamika ■ zejména ve vysokých rychlostech

REVOLUČNÍ BEZPEČNOST EYESIGHT

Vaše druhé oči

Subaru nikdy nepoužívalo radar, proto dodnes nedokázaly ani jeho nejdražší modely nabídnout třeba adaptivní tempomat. Od roku 1992 tvrdošijně vyvíjí a od roku 2010 v USA prodává systém Eyesight, založený na dvojici kamer. Tím, že jsou od sebe vzdálené, vznikne složením snímků 3D obraz s odhadem vzdálenosti. Takže u subaru kamery nejen čtou dopravní značky, rozeznávají jízdní pruhy, ale i vypočtou vzdálenost překážek a auta vpředu. K tomu například vidí, zda vůz před vámi brzdí, a reaguje ještě dřív, než se

k němu začnete opravdu blížit. Jízda je tak mnohem plynulejší. Pípnutím také upozorní na to, když se vozidlo v koloně vpředu rozjede, zatímco zrovna luštíte něco v mobilu.



Dvě kamery spolehlivě vidí vše do vzdálenosti 110 m a šířky 35°.



Výrobce deklaruje samočinné brzdění do 50 km/h. Funguje to ale ještě při skutečných 55 km/h.

Ve srovnávacím testu Světa motorů subaru vždy spolehlivě zastavilo před překážkou. Fungovalo lépe než systémy kombinující jednu kameru s radarem, které používá většina ostatních.



Pokud musí systém automaticky zabrzdít příkrát za jednu jízdu, zcela se vypne. Říká tak, že za příliš často chybujícího řidiče nemůže převzít odpovědnost.



Jednotlivé části systému lze vyřadit tlačítky. Tedy zrušit můžete hlídání jízdy v pruzích i samočinné brzdění před překážkou.

