

Firemní auta



Konečně prémiový

Subaru Outback prodělalo v rámci modelového roku 2017 výraznou modernizaci, která se na první pohled nejvíc odrazila v interiéru. Zjišťovali jsme také, proč je benzinová verze 2.5i s automatem Lineartronic oblíbenější než diesel.

Subaru Outback patří k zakladatelům kategorie poloterénních kombi, poprvé se představilo už v roce 1994. Současná pátá generace se prodává od roku 2014 a svými rozměry už připomíná skoro klasické SUV než lehce zvýšené kombi vyšší střední třídy.

Jak to udělali?

Značka Subaru dlouho opomíjela skutečnost, že pro evropského zákazníka je kromě špičkové techniky hodně důležitý dojem z interiéru.



Interiér konečně odpovídá vyšší cenovce vozu.



Variátor Lineartronic se ještě víc snaží řídit jako normální automat.

Kvalita plastů i ovládání palubních funkcí za evropskými výrobci pokulhávala, nicméně se postupně zlepšovala. Další významný krok udělal Outback letos, protože interiéru, hlavně ale přístrojová deska vypadá opravdu parádně, zejména v lepších výbavách (my měli Sport). Skoro všude jsou měkčené plasty, z přístrojové kapličky už netrčí tyčinky pro přepínání počítadla kilometrů a zabudování dotykového displeje multimediálního systému do středového panelu je přímo parádní. Navíc na rozdíl

od konkurence se až tak nemá, což je pro mě záhada. Pověstnou trešničkou na dortu je špičkový zvuk audiosystému Harman/Kardon.

Řidičovy druhé oči

Subaru šlo vždy technicky proti proudu, nejen motorem a podvozkem, ale i pasivní bezpečností. Vyvinulo si totiž vlastní systém dvou kamer umístěných u vnitřního zpětného zrcátka spolupracujících s dalšími čidly nazvaný Eye Sight. Tyto „oči“ slouží pro adaptivní tempomat, hlídání vybočení z jízdního pruhu nebo automatické brzdění. A znovu musím uznat, že se jedná o jeden z nejlepších sys-

Dvě kamery hlídají prostor před autem a zajišťují skvělou funkci řadě asistentů.



Jediné, za co se u Subaru připlácí, je metalíza. Stojí 9960 Kč.



Kufr má lehce podprůměrných 512l.

témů, který funguje spolehlivě a přitom řidiče zbytečně neobtěžuje přehnanou opatrností. Ve vnějších zpětných zrcátkách se nově objevil výstražný trojúhelník signalizující asistent hlídání mrtvého úhlu. Elektronika také konečně umí sama přepínat mezi dálkovými a potkávacími světly a vnitřní zrcátko se samo zatmaví.

Proč chtít diesel?

Outback se nabízí pouze se dvěma motory – s dieselem 2.0 D 110 kW (150 k) a benzinovým 2.5i 129 kW (173 k), který se dodává výhradně s variátorovým automatem Lineartronic. Při nastrobožném jízdním stylu spotřeboval boxer v průměru kolem 8,21 benzínu na 100km. Když jsem ubral plyn, srazil jsem spotřebu i k sedmi litrům. Dlouhodobý průměr se ustálil na 7,8l, což je na stálou čtyřky s benzinovým motorem a automatem skvělý výsledek. Navíc Lineartronic je zase o kus lepší, protože víc kombinuje běžný styl odřazování s variátorovým způsobem řazení, kdy neustále upravuje převod se snahou srazit otáčky motoru co nejnižší. Vzhledem k robustnosti auta (váží 1621 kg) jsem vysloveně nestrádal ani po dynamické stránce, byť papírové hodnoty (zrychlení na stovku za 10,2 s a maximální rychlost 198 km/h) nejsou zrovna rekordní. Důvodu, proč je 2.5i oblíbenější než diesel, ale dobře rozumím. Jednak prostě jede a hlavně je o nemalých 66 000 korun levnější, což se ani při velkém nájedu kilometrů na levnější naftě jen tak nevrátí.

Benzinový boxer 2.5i sice není výbušný, líný ale není a jezdí kolem 8l.



Když je vše v rovnováze

Na Outbacku ale spíš než výbušnost a dravost boxeru oceňuji jeho nezaměnitelný vrčivý zvuk, a pak hlavně neutrální jízdní vlastnosti dané symetrickým pohonem všech kol. S tímhle autem se jezdí zatáčkami jedna báseň, protože silnice se drží jako přilepené. Navíc působí lehce a obratně, což je vzhledem k rozměrům skoro až zázrak.

Michal Štengl, foto autor

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Outback 2.5i Lineartronic Sport		
Motor:	B4/zážehový	
Zdvihový objem:	2456cm ³	
Max. výkon:	129 kW (173 k)/3600 min ⁻¹	
Max. točivý moment:	235 Nm/4000 min ⁻¹	
Maximální rychlost:	198 km/h	
Zrychlení 0-100 km/h:	10,2 s	
Převodovka:	V	
Kombinovaná spotřeba:	7,0l/100 km	
Komb. spotřeba v testu:	7,8l/100 km	
Emise CO ₂ :	161 g/km	
Objem zavaz. prostoru:	512/1848 l	
Pohotovostní hmotnost:	1621 kg	
Celková hmotnost:	2100 kg	
Rozměry d/š/v:	4815 x 1840 x 1605 mm	
Rozvor:	2745 mm	
Základní cena test. vozu:	908 264 Kč (bez DPH)	