



# Zdanie často klame

ZAČIATKOM ZIMY SME VÁM PONÚKLI VEĽKÝ TEST NAJNOVŠEJ GENERÁCIE SUBARU OUTBACK, S NAJŽIADANEJŠÍM MOTOROM BOXER DIESEL. DNES SA K TOMUTO MODELU VRACIAME. NA PRETRAS PRICHÁDZA BENZÍNOVÁ VERZIA 2.5I S BEZSTUPŇOVOU PREVO-DOVKOU CVT LINEARTRONIC™.

**> Značka** Subaru konečne napreduje i v očiach laickej verejnosti. Šestica hviezd za to prirodzene vďačí naftovému motoru, ktorý definitívne zlikvidoval predsudky motoristov v súvislosti so spotrebou špičky japonského automobilového priemyslu. Realita je však úplne iná už niekoľko rokov a vôbec nesúvisí s dlho očakávaným príchodom nafty. Už predchádzajúca generácia Outbacka dokázala so základným pohonom objemu 2,5

litra jazdiť s prehľadom pod deväť litrov na stovku. Predsudky a s nimi súvisiace zdanie však bolo silnejšie a neprajníkom, teda konkurencii to len hralo do karát.

Štvorvalec s protibežnými piestami a objemom dva a pol litra pritom považujú mnohí odborníci za agregát, kde je pomer výkonu a spotreby benzínu ešte omnoho priaznivejší než u základného dvojlitra, montovaného do menších modelov Impreza a Forester. Ja sa s týmto názorom napokon úplne stotožňujem.

Priestrannému rodinnému kombi s veľmi slušnou prejazdnosťou v akýchkoľvek poveternostných podmienkach tento motor svedčí omnoho viac. Ortodoxní priaznivci značky sa navyše k absencii typického zvuku benzínového štvorvalca boxer, ktorý v naftovej verzii chýba, určite nikdy neznížia.

Motory konštrukcie boxer nikdy nenájdu medzi bežnými radovými, ani Včkovými agregátmi konkurenciu z hľadiska polohy ťažiska. Kultúra chodu si navyše nepýta žiadne vya-

žovacie hriadele, ktoré nezanedbateľne zvyšujú hmotnosť samotnej pohonnej jednotky a principiálne ovplyvňujú jazdné vlastnosti auta. Japonskí konštruktéri však napriek tomu nezaspali na vavrinoch a na štvorvalci ďalej pracujú. Materiál pôvodného sacieho potrubia nahradila opäť ľahšia živica, vylepšené bolo i chladenie v oblasti hláv valcov. Podpísalo sa to najmä na nižšej spotrebe paliva a to i napriek tomu, že hodnoty krútiaceho momentu a výkonu opäť výrazne poskočili a priaznivejší je aj ich priebeh.

Nám sa vôbec po prvýkrát dostala do rúk verzia s úplne novou bezstupňovou prevodovkou, označovanou CVT Lineartronic™. V novom Outbacku je takýto typ prevodovky vôbec po prvýkrát implantovaný v pozdĺžnom uložení a kombinovaný s pohonom všetkých kolies. Bezstupňové prevodovky pracujú na princípe dvojice remení s premenným priemerom, medzi ktorými je spravidla remeň, na báze gúmy. V Subaru ho však nahradili refazou, čím zvýšili účinnosť, životnosť a zároveň sa im podarilo vtesnať takmer kompletný pre-

vodový mechanizmus (prirodzene okrem zadného diferenciálu), do veľmi kompaktnej a teda i ľahkej skrine.

Výhodou bezstupňovej prevodovky je fakt, že dokáže plynule meniť prevodový pomer a teda ideálne využívať najefektívnejšie otáčky motora, bez akýchkoľvek strát v momentoch preradzovania. Zároveň v praxi ponúka nekonečné množstvo prevodových variácií, ktoré sú

v prípade Lineartronicu usmernené elektronickou do šiestich prednastavených stupňov. Tie si vodič môže voliť pomocou motýlikov pod volantom.

Priznajme, že vodiča preferujúceho manuálnu prevodovku, bez zbytočných strát v hydraulickom meniči, pojem bezstupňová prevodovka príliš lákať nebude. Nebol som výnimkou. Predstava plynulého



**Rýchlosť manuálneho radenia  
Spotreba paliva  
Komfort na akomkoľvek podklade**



**Dlhšie odstupňovanie  
prednastavených stupňov**

ho zrýchlenia vo mne vyvolávala spomienky na školské časy a cesty trolejbusom. Hrozne! Na druhej strane, s pribúdajúcim vekom a stovkami tisíc najazdených kilometrov pohodlne hádam každý a ani ja už dnes nie som takým odporcom automatov ako kedysi. Sú dokonca autá, kde ich preferujem. Subaru síce stále u väčšiny ľudí evokuje skôr športový charakter, no Outback novej generácie má dnes určite bližšie k rodinnému mnohoúčelovému kombi s vlastnosťami plnohodnot-

**CENY A VÝBAVA**

Základná cena	
Subaru Outback 2.0 D 6MT VA	36 990 €
Cena testovaného vozidla	41 490 €
(v akcii do konca 05/2010 - 33 005 €)	
ABS + EBD	✓
Airbag predný/bočný/okenný	✓/✓/✓
Elektricky nastaviteľné a vyhrievané zrkadlá	✓
Bezstupňová prevodovka CVT	✓
Elektrické ovládanie okien	✓
Centrálne zamykanie	✓
Automatická duálna klimatizácia	✓
Tempomat	✓
Elektricky nastaviteľné sedadlo vodiča	✓
Vyhrievané predné sedadlá	✓
Kožené čalúnenie	✗
Xenonové svetlomety	✓
Navigačný systém	✗
Disky kolies z ľahkých zliatin	✓ (17")
Metalický lak	660 €
Elektricky ovládané strešné okno	✓
Prestavba na N1	- zľava 19% pre podnikateľov

**ZÁKLADNÉ TECHNICKÉ ÚDAJE**

**Subaru Outback 2.5i CVT**

**MOTOR**

Typ	benzínový štvorvalec konštrukcie boxer
Zdvihový objem	2457 cm <sup>3</sup>
Vŕtanie x zdvih	99,5 x 79mm
Výkon	123 kW/167 koní pri 5600 ot./min.
Krútiaci moment	229 Nm pri 4000 ot./min.

Hliníkový blok motora, hliníková hlava valcov, štyri vačkové hriadele poháňané ozubeným remeňom, trikrát uložený kľukový hriadeľ, 4 ventily na valec.

**PREVODOVÉ ÚSTROJENSTVO**

Prevodovka	CVT Lineartronic™
Pohon	stály 4 x 4
Redukcia	✗

Stály pohon všetkých štyroch kolies Symmetrical All Wheel Drive s elektronickým rozdeľovaním krútiaceho momentu, ABS, EBD, ESP, TC, HDC.

**KAROSÉRIA**

Rázvor	2745mm
Dĺžka x šírka x výška	4775 x 1820 x 1605mm
Objem batožinového priestoru	526/1726l
Palivová nádrž	65l

**HMOTNOSTI**

Pohotovosťná	1533kg
Celková	2085kg
Max. hmotnosť prívesu	1 800/750kg
Max. zaťaženie gule	82kg
Nosnosť strechy	80kg

**PODVOZOK**

Štandardný rozmer pneumatík	225/60 R 17
Brzdy P/Z	kotúčové s vnútorným chladením/kotúčové
Pneumatiky testovaného vozidla	Yokohama Geolandar G95 225/60 R17

Nezávislé zavesenie predných kolies typu McPherson, vzadu nezávislé viacprvkové zavesenie, vpredu aj vzadu plynové teleskopické tlmiče a skrtné stabilizátory. Pomocné rámy vpredu aj vzadu.

**JAZDNÉ VÝKONY**

0 - 100 km/h	10,4 s
Maximálna rýchlosť	198 km/h

**SPOTREBA PALIVA**

Mesto	11,3 l/100km
Mimo mesta	6,7 l/100km
Kombinovaná	8,4 l/100km
Priemerná počas testu	8,9 l/100km

**OFF-ROAD PARAMETRE**

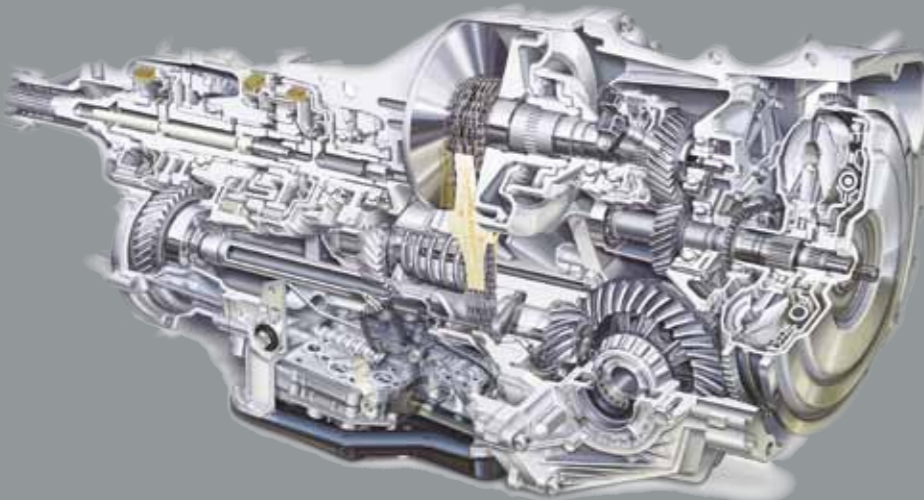
Nájazdový uhol vpredu/vzadu	18,6°/20°
Prechodový uhol	20°
Svetlá výška	200mm
Brodivosť	✗
Kříženie náprav	✗

**ZÁRUKA**

Technika	3 roky/100 000km
Na vozidlo	3 roky/100 000km
Prehrdzavenie karosérie	12 rokov
Lak	3 roky
Mobilita	asistenčné služby

**SERVIS**

Prehliadky	po 30 000km
Výmena oleja	po 15 000km



ného SUV. Na športové vyžitie si je treba ešte predsa priplatiť za ďalšie dva valce pod kapotou, ale to je zase iná kapusta.

K teóriám okolo inovácií v interiéri a ďalších technických vymoženostiach, prichádzajúcich s novou generáciou Outbacka, sa vracaf nebudeme. Nie je to tak dávno, čo sme si ich podrobne opísali pri zimnom teste. Právě jarne počasie a letné obutie však predsa posunuli dojem z jazdy s Outbackom niekam inam. I keď na snehu to Symetrical All Wheel Drivu naozaj svedčilo a jednoznačne presvedčil.

Benzín a Subaru však jednoznačne patria k sebe. Očakávania, čo ponúkne starý dobrý motor s vyšším výkonom v spolupráci s úplne novou prevodovkou boli veľké. Kulisa jej ovládania sa od klasického automatu nijak nelíši. Manuálny mód a klasické + a - tu však nenájdete. Manuálne je možné radíť len pod volantom. Ale k tomu neskôr. Nástup výkonu je celkom príjemný. Práca prevodovky je však pre posádku pociťovo dokonalé tabu. Pri pokojnom rozjazde je jej činnosť i pre vodiča zrejme iba pri pohľade na otáčkomer prístrojovky. Jeho ručička sa snaží držať v optimálnom rozsahu. Iná káva je to pri razantnom zosliapnutí akceleračtora. Prevodovka s reakciou síce chvíľu váha, no následne bez otáľania vytáča motor vysoko až do červeného poľa. Na spoluprácu s touto technikou je potrebných aspoň niekoľko hodín zživanja. Keď nie je na predbiehací manéver príliš veľa času, spoliehať sa na systém samotný nie je práve ideálna voľba. Stačí však brknúť raz, prípadne dvakrát o ľavú radiacu páčku pod volantom a nástup výkonu je doslova okamžitý. Zabudnúť naň môže akýkoľvek automat s možnosťou manuálneho radenia a dokonca i dvojspojko-

vé skrine od Mitsubishi či VW Group by sa určite červenali závisťou. Ďalšou výhodou je nepretržitý ťah motora, ktorý nepotrebuje prerušiť tok prenosu sily, či už radí vodič hore alebo dole. Outback tak vďaka týmto vlastnostiam dokáže uspokojiť i športovejšie ladeného otca rodiny, najmä ak sa vezie sám. I kľukaté cesty



a rýchly sled zákrut môžu byť viac než zábavné. Dva stupne hore a dva späť na päťdesiatich metroch medzi dvoma ostrými zákrutami nie sú problém, motor dokonca pomerne ochotne využíva na brzdenie i vlastnú kompresiu. K rýchlemu športovému zážitku akurát chýba o čosi kratšia mapa prednastavených stupňov. Človek má pocit, že už môže odradiť pod plynom vyšší stupeň, no otáčky klesnú viac než by čakal a ak chce skutočne razantne zrýchľovať, musí opäť o stupeň nižšie.

V zime sme sa k podobným odstredivým silám nedopracovávali. Ostrý prejazd zákrutou s vyšším autom je teraz predsa len citeľnejší. A veľká karoséria sa dokáže i nakloniť, čím dá jasne najavo, že to už by stačilo. V kombinácii s veľmi komfortne ladeným podvozkom však i tak dovoli viac než by ste čakali.

Lineartronic ma teda rozhodne presvedčil a zbavil jedného ďalšieho predsudku. Optimálne využívanie účinnosti motora bez zbytočných strát sa odráža i na spotrebe paliva. I pri naozaj veľmi svižnom tempe cestovania sme sa nedostali výrazne cez deväť litrov na stovku. Veľká časť z nej navyše viedla kľukatejším kopcovitým vidiekom, ktorý rozhodne nie je pre naháňanie spotreby ideálny. Výrobcom udávané mimo mesto síce nevidím celkom reálne, no rovnako si viem predstaviť kombinovanú spotrebu bežného užívateľa niekde na úrovni ôsmich litrov na stovku, čo rozhodne poprie akékoľvek klamné zdanie o nenásytosti benzínových boxerov.

**X** Text: Štefan Malák  
Foto: Anita Maláková, Subaru