

2 € / 60,25 SK

>> **SERBIAN TROPHY 2009** SLOVÁCI VYHRALI

WWW.OFFROAD4X4MAGAZIN.SK
OFFROAD
OFF

OFFROAD

ZIMA
2009/2010

4x4 magazín

Posledná
šanca vyhrať
SUPERWINCH
alebo
EXPEDÍCIU!



>> **TEST**

Nové

Subaru Outback

OFFROAD 4x4 MAGAZÍN / ZIMA 2009-2010 / CENA 2 € / 60,25 SK



>> **TEST**

TOYOTA TUNDRA 5.7
V8 KOMPRESOR

>> **JAZDILI SME**

NOVÝ
FORD RANGER



Krôčik k dokona

PRVÝ MODEL LEGACY PREDSTAVILO SUBARU PRED DVADSIATIMI ROKMI. JEHO ZVÝŠENÝ DERIVÁT OUTBACK EXISTUJE OD ROKU 1996. POČAS SVOJEJ EXISTENCIE SI OBA MODELY ZÍSKALI PO CELOM SVETE VIAC AKO 3,5 MILIÓNA SPOKOJNÝCH MAJITEĽOV. NA JESEŇ TOHTO ROKU UVIEDOL I SLOVENSKÝ IMPORTÉR NA TRH V PORADÍ ŠTVRTÚ GENERÁCIU. TESTOVALI SME TRHOVO BEZPOCHYBY NAJZAUJÍMAVEJŠIU VERZIU S NAFTOVÝM MOTOROM BOXER DIESEL.

Japonské autá, i keď si to u nás málokto uviedomuje, sú dnes bezpochyby tým najspôhlivejším, čo vôbec schádza z výrobných liniek automobiliek celého sveta. Značka Subaru, patriaca do jedného z najznámejších koncernov krajiny vychádzajúceho slnka Fuji Heavy Industries, je i vo svojej domovine považovaná za to naj. Je to navyše jedna z mála automobiliek, ktorá nepodľahla fenoménu globalizácie a ide vlastnou i keď nepomerne finančne i časovo nákladnejšou cestou. Výsledky, ktoré následne dosahuje sú však pozoruhodné

a konkurencii neostáva iné, ako opäť niečo dobiehať. V prípade Subaru a jeho absolútne individuálnej koncepcie to však už dopredu vzdávajú. Šanca na úspech je totiž mizerná. Nikomu sa nechce do vopred prehraného súboja.

Čaro je napodiv v jednoduchosti. Japonci ako takí sa dodnes zubami nechtami držia osvedčených praktík a i napriek presne opačným trendom sa snažia čím viac eliminovať množstvo elektroniky vo svojich produktoch. Technologicky na to prirodzene majú, no prax posledných desaťročí dokazuje, že najspôhlivejšie a najdlhšie fungu-

je to, v čom je elektronických komponentov najmenej. Bohužiaľ, autá predáva marketing. A ten má dnes najmä u nás za následok, že sa najlepšie predávajú autá, ktoré majú v každom riadku technických údajov aspoň dvakrát napísané elektronicky riadený... Automobilky si tak znižujú vstupné náklady, pretože výroba niekoľkých desiatok riadiacich jednotiek je dnes lacnejšia, než produkcia akéhokolvek mechanického komponentu. Najmä ak pochádza z Číny, ako väčšina. Vstupný náklad budúceho klienta je tak nižší, čo je bohužiaľ kľúčový argument, a že si bude v blízkej budúcnosti určite tykať



losti

s prijímacím technikom v servise, to už nie je také podstatné. Aj z toho sú peniaze.

Opačná strana bariéry na základe tých istých argumentov predáva zákonite menej, a čo je horšie, druhotne nezarába ani na servise. Vracajú sa spravidla iba garančné prehladky, prípadne pokrčené plechy. Mechanikov však živíť treba, bez ohľadu na to, že veľa času strávia „ničnerobením“. Uzavrime to teda tým, že sa nepredáva kvalita, ale reklama. Bohužiaľ.

Proti Subaru hral donedávna ešte jeden častý argument, a to chýbajúci naftový motor. V minulosti si značka vypracovala renomé nie práve úsporných motorov a z tej sa nemohla vymotať napriek tomu, že posledné benzínové boxery dokázali jazdiť s veľmi priateľnou spotrebou. Boxer diesel si nevedel nikto ani predstaviť. Okrem inžinierov od šiestich hviezd. Výsledok je však famózný. Parametrovo síce dvojlitrový motor nepatrí k špičke a tiež si viem predstaviť ešte takých dvesto kubických centimetrov navyše, iné je to však pocitovo. Výrobcovia naftových motorov s preplňovaním sa snažia čo najviac eliminovať takzvanú turbodieru. Boxer diesel, ktorý sa Japoncom podarilo vtesnať do kompaktniejšieho obalu,



pri dokonca nižšej hmotnosti ako benzín, turbodieru v podstate nemá. Ťahá bez prestávky, nástup turba pri 1500 otáčkach a vrchol krútiaceho momentu pri 1800 ot./min. je k dispozícii takmer okamžite. Ťah je následne kontinuálny, až po červené pole. Jednotka je citelne krátká. Snaží sa tak suplovať chýbajúcu redukciu v predchádzajúcej generácii a vzhľadom na fakt, do akého terénu je Outback určený, absolútne postačuje. Ostatné stupne sú následne postavené s prízvukom na dokonalé využitie sily motora a môžu si dovoliť byť omnoho dlhšie. S prázdny autom nie je problém predbiehať ani na šesťke. Ani po podradení a vyšších otáčkach sa však nič ne deje. Okrem veľmi slušného ťahu sa do kabíny prenáša iba minimum hluku. Legacy, z ktorého Outback vychádza, je predsa vlnkovou loďou značky a odhlučnenie kabíny je na veľmi slušnej úrovni.

Aj veľmi rezká jazda či už po diaľnici, alebo mimo nej, je pritom prekvapivo úsporná. A len ťažko prekračuje hodnotu siedmych litrov na stovku. Jazdili sme pritom s pomerne surovým motorom, ktorý mal najaždených iba okolo 2000 km a obuté sme mali jedny z najlepších zimných pneumatík vôbec, ktoré však z hladiska valivého odporu rozhodne nepatria k tým najlepším. V lete, s dobre zabehnutým agregátom by to mohlo pokojne klesať o ďalšie nezanedbateľné desatiny.

Podvozok Outbacka vychádza samozrejme, rovnako ako celá modelová škála, z tých najostrejších testov sveta WRC. Áno, aj auto tejto triedy môže ťažiť z toho najšportovejšieho. Tvrdý podvozok v kombinácii so športovým podvozkom je už dnes prežitok. Komfortu pruženia sa tu nedá absolútne nič vytknúť, držanie v zákrutách





aj po prejení vlny v pomerne vysokej rýchlosti je bez akýchkoľvek problémov. Podvozok prepruží iba to čo musí a dostať ho do úzkych je otázkou poriadneho siahnutia za fyzikálne hranice.

Prekvapivá je i jazda po nespvených cestách, kde má mnoho i sebedomejších SUVčiek problém s pohlcovaním hrubších nerovností a buchtaním. V Outbacku na to zabudnite. To, na čo je stavaný, vezme bez akejkoľvek námietky a kým koleso netrafí desať a viac centimetrový schod, je všetko v absolútnom poriadku a tichosti. Iste nájazdovými a prejazdovým uhlom, pri pomerne veľkom rázvoze, nemôže Outback konkurovať pravým poloterénnym SUVčkam, no nescesty, na ktoré sú všetky tieto autá stavané, často ani takéto nástrahy nepoznajú. Trakcia systému Symetrical Four Wheel Drive na druhej strane elegantne tromfne väčšinu dnešných konkurentov.

S Outbackom sme mali šťastie na prvú poriadnu snehovú nádielku tejto zimy. Našich drahých cestárov to našťastie obligátne zaskočilo a Outback bol vo svojom živle. Dokonalú radosť nám kazili akurát dva fakty. Elektronická parkovacia brzda je použiteľná jedine na parkovanie a stabilizačný systém sa na najnovšom Subaru nedá celkom deaktivovať. Dovolí tak iba minimum tej pravej zábavy a akýkoľvek náznak efekt-





ného kontrolovaného šmyku je okamžite zlikvidovaný. Pre bežného človeka fantastická vec, pre nás sklamanie. Horšie však bolo, že len foteenie trvalo niekoľko hodín ostrej jazdy na snehu a najhoršie to niesli brzdy. Stačilo niekoľko ostrých prejazdov zákrutou na efekt a bolo ich cítiť. Bez ohľadu na to je nutné povedať, že na testovanie takéhoto auta už priaznivejšie podmienky neexistujú. Outback je síce prirodzene skôr nedotáčavý, no pod plynom sa vďaka prevahe krútiaceho momentu na zadnú nápravu mení na mierne pretáčavý, čo je ideálny stav. Neexistuje pritom žiadny reakčný čas, ktorý konkurencia bežne na prenos sily motora na druhú nápravu potrebuje, a jazda na snehu je s najväčším Subaru hračkou. Dovolí si pritom človek môže nepomerne viac ako s čímkoľvek iným. Žiadne podobné auto nedisponuje tak nízkym ťažiskom, náklony karosérie tu neexistujú. Fantastické



Bridgestony Blizzak, ktoré považujem na snehu za jedny z najlepších pneumatík vôbec, zážitok z jazdy ešte umocňujú. Na snehu držia neuveriteľne a dokonca aj pomalá jazda po zlej lesnej ceste s hlbokými koľajami nie je problém. V prípade, keď hrozí, že 200 milimetrov svetlej výšky stačiť nebude, nie je problém koľaj opustiť. Nový Outback po vzore Imprezy bohužiaľ rovnako prišiel o ďalšiu identitu značky, ktorou boli bezrámové okná dverí. Karoséria je však teraz citeľne tuhšia a neozve sa ani v momente plného kríženia, keď je dvojica protiahlych kolies úplne odľahčená. V týchto momentoch je trakčná kontrola pre zmenu veľmi nápomocná. Hrabeme sa i tam, kde by sme vlastne nemali správne už vôbec byť.

Nový Outback je na prvý pohľad nezadbateľne väčšie auto. Až keď sme vedľa neho postavili len o niekoľko mesiacov staršieho predchodcu, rozdiel bol viac než zrejmy. Často diskutovaná otázka, čo je vlastne priamou konkurenciou Outbacka, keď Audi A6 Allroad bol veľký a Octavia 4x4 malá, je vyriešená. Dnes sa môže šesťica hviezd hrdo postaviť vedľa štvorice spojených kruhov i severskej XC70 od Volva. Omnoho vyššia karoséria však dokáže evokovať dokonca triedu, kde sa pohybujú plnohodnotné SUVčka, či crossovery. Na výšku mu k Foresteru tiež veľa nechýba.

Omnoho mohutnejšie auto je samozrejme cítiť aj v interiéri. Je v ňom výrazne viac

ZÁKLADNÉ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Outback 2.0 D

MOTOR

Typ	naftový štvorvalec konštrukcie boxer
Zdvihový objem	1998 cm ³
Vrtanie x zdvih	86x86 mm
Výkon	110 kW/150 koní pri 3600 ot./min.
Krútiaci moment	350 Nm pri 1800 - 2400 ot./min.

Blok motora kombinácie hliníka a liatiny, hliníková hlava valcov, štyri vačkové hriadele poháňané reťazou, trikrát uložený kľukový hriadeľ, 4 ventily na valec, variabilná geometria lopatiek turbodúchadla, medzichladič stlačeného vzduchu, vysokotlakové vstrekovanie paliva common rail.

PREVODOVÉ ÚSTROJENSTVO

Prevodovka	6MT
Pohon	stály 4 x 4
Redukcia	

KAROSÉRIA

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

HMOTNOSTI

Pohotovosť	1646 kg
Celková	2085 kg
Max. hmotnosť prívesu	1700/750 kg
Max. zaťaženie gule	82 kg
Nosnosť strechy	80 kg

PODVOZOK

Štandardný rozmer pneumatík	225/60 R 17
Brzdy P/Z	kotúčové s vnútorným chladením /kotúčové

Pneumatiky testovaného vozidla
Bridgestone Blizzak 225/60 R17

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

JAZDNÉ VÝKONY

0 - 100 km/h	9,7 s
Maximálna rýchlosť	195 km/h

SPOTREBA PALIVA

Mesto	7,7 l/100 km
Mimo mesta	5,6 l/100 km
Kombinovaná	6,4 l/100 km
Priemerná počas testu	7,1 l/100 km

OFF-ROAD PARAMETRE

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

ZÁRUKA

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

SERVIS

Prehliadky	po 30 000 km
Výmena oleja	po 15 000 km



PRIESTOR PRE POSÁDKU
KULTÚRA MOTORA
SPOTREBA PALIVA



PLASTOVÝ INTERIÉR
OVLÁDANIE PALUBNÉHO POČÍTAČA



miesta, ako vpredu tak i vzadu. Batožinový priestor taktiež narástol, chýba v ňom však rezerva, ktorá je nahradená kompresorom na dofukovanie kolies, čo nemusí byť vždy to pravé. Neostáva potom iné, ako sa spoľahnúť na asistenčné služby. Japonci pridali aj po stránke variability a praktickosti. Stačí potiahnuť dvojicu minikľúčikov po stranách kufra a obe operadlá delených zadných sedadiel sa sklopia do úplnej roviny. Vianočný stromček vojde bez problémov. Dokonca aj tri, plus pasažier na užšiu polovicu zadnej lavice. Vyskúšané, preverené. Napriek urastenej postave pritom nemá problém. Dokonca ani v oblasti kolien. A to za volantom sedí takmer 190 centimetrov živej výšky.

Za volantom sa väčšina ľudí cíti akoby bol vyrobený im na mieru. Elektrické ovládanie sedadla vodiča a obojose nastavovanie volantu dokáže sadnúť akejkoľvek postave. Pohodlné sedadlá poskytujú veľmi slušnú oporu tela. Výhľad z Outbacka je bezproblémový. O diani za autom prinášajú svedectvo omnoho väčšie spätné zrkadlá ako v predchodcovi. V tejto triede by to akurát chcelo sériovo parkovacie senzory. Predsa je tu predpoklad využívania Outbacka ako rodinného auta a manželka za volantom asi nebude žiadnou raritou.

Trojramenný volant sadne dobre do rúk, o niečo hrubší veniec by však potešil. Našlo sa na ňom i miesto na ovládanie audia a tempomatu. Palubná doska je úplne nová. Tvarovo i materiálovo. Nepochopi-

CENY

Základná cena Subaru Outback 2.0 D 6MT VA
36 990 € (1 114 360,74 Sk)

Cena testovaného vozidla
36 990 € (1 114 360,74 Sk)

ABS + EBD	
Airbag predný/bočný/okenný	 /  / 
Elektricky nastaviteľné a vyhrievané zrkadlá	
Automatická prevodovka	
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	527 € (15 876,4 Sk)
Elektricky ovládané strešné okno	
Prestavba na N1	- zľava 19% pre podnikateľov

teľné pre mňa je, že sa zriekla mäkkých materiálov z predchádzajúcej generácie a nahradili ju tvrdé plasty. Tie však vyzerajú na pohľad veľmi dobre, všetko do seba zapadá s absolútnou precíznosťou. Možno by tých povrchov a farieb mohlo byť menej. Mimo palubného počítača s krkolomným ovládaním, pre opretého vodiča nedosiahnuteľným, nie je ergonómii čo vďaka. Všetko je prehľadné, tam kde má byť. Konečne je kratšia i dráha radiacej páky. Kulisa kladie ideálny odpor, presnosť je príkladná. Na voľný chod zabudnite. Riadenie je rovnako presné, posilňovač kladie ten správny odpor.

Na záver je treba povedať, že nové Subaru Outback je mimoriadne podarené auto, ktoré bezpochyby nadviaže na svojho predchodcu, ktorý pravdepodobne nepozná nespokojného majiteľa. Napriek tomu ešte jedna, skoro vtipná výtka. Keď už urobíte to správne rozhodnutie, že sa posadíte do svojho nového auta, rozmyslite si, kde a na koho budete trúbiť. Zvuk, ktorý klaksón dostal z výroby, mi veľmi živo pripomenul časy pred dvadsiatich rokov. Netrúbil to náhodou Trabant?



Text: Štefan Malák

Foto: autor, Subaru

