

Text: Ján Kéder
Foto: autor



Bez stupňov

Subaru Outback novej, štvrtej generácie, dostalo ku klasickému benzínovému motoru novú prevodovku s označením Lineartronic.

V testovacom exemplári nám však chýbali regulovateľné výduchy klimatizácie pre zadných pasažierov (len vo verzii 3.6i), z hľadiska ergonomie smeruje už tradičná výčitka k umiestneniu ovládania palubného počítača za volantom, na prístrojovej doske...

ÓDA NA ŠTYRI

Benzínové agregáty od Subaru vždy patrili k tým vydareným (ak opomenieme starý hladký dvojliter) čo do dynamiky, tak aj do spotreby. Dvaapoliter pod kapotou bol toho jasným dôkazom. Hmotnosť vozidla vyše 1,6 tony, permanentný pohon 4x4 a „automatická“ prevo-



Na európsky vkus možno trochu avantgardne pôsobiaca palubná doska je dostatočne prehľadná a ergonomická.



Aj napriek pohonu 4x4 je batožinový priestor dostatočne veľký, sklápanie operadiel zadného sedadla sa dá spraviť páčkou umiestnenou na jeho bokoch.



Predné aj zadné sedadlá (s meniteľným sklonom operadla) poskytujú vynikajúci komfort, ktorý zvyrazňuje veľkorysý dimenzovaný vnútorný priestor.

Európa preferuje už dlhší čas naftové agregáty a Subaru ako ďalšia mimokontinentálna značka sa tomuto trendu veľmi dobre prispôbila. V jej prípade však treba podotknúť, že nie na úkor kvality benzínových agregátov, čo nakoniec dokázal aj testovaný model, osadený štvorvalcovým atmosférickým boxerom s objemom 2,5 litra.

KOMFORTNÝ PRIESTOR

Takto by sa v jednoduchosti dal označiť interiér. Veľký rázvor a tvar karosérie sa podpísali pod nadštandardnú ponuku priestoru vpredu aj vzadu sediacich osôb. Tu ešte treba podotknúť, že na rozdiel od väčšiny konkurencie s pohonom 4x4, v Outbacku nijako výrazne neprekáža stredový tunel.

K tomu je potrebné pripočítať mimoriadne pohodlné sedadlá a vynikajúce odhlučnenie.

AJ MIMO CESTY

Aj keď by sme Outback mohli považovať za jedno z prvých SUV, jeho tvary sa výrazne vymykajú z dnes zaškatulkovaných kriviek väčšiny konkurencie. Pritom svetlou výškou (200 mm) a prejazdovými uhlami (predný 18,6°, zadný 23°, medzi nápravami 20°) sa väčšine nielen vyrovná, ale ich aj prekonáva. Plusom je aj slušná obratnosť, nakoľko priemer otáčania je 11,4 metra.

S Outbackom si to teda pokojne môžete nasmerovať aj na nespevnený a nerovný povrch, na rozdiel od predchodcu tu však absentuje redukčná prevodovka. To ale v našom prípade dostatočne kompenzovala prevodovka Lineartronic, čo nie je nič iné ako klasické CVT-čko, teda prevodovka s plynulou zmenou prevodového pomeru s motorom spojená hydrodynamickým meničom.

dovka, to všetko hralo proti dobrej spotrebe, ale len papierovo. Aj pri dynamickejšej jazde bol konečný účet 8,2 l paliva na 100 km. V mesiaci sa nám spotrebu podarilo udržať v hodnote 12 l/100 km.

CVT

Subaru si zakomponovaním prevodovky Lineartronic vyslúžilo svetový primát. Ide o vôbec prvú prevodovku tohto typu umiestnenú pozdĺžne v kombinácii s pohonom 4x4. Prevodovky typu CVT sú pritom z konštrukčného hľadiska vhodnejšie pri



Prevodovka Lineartronic radí veľmi dobre, k dispozícii je aj manuálne radenie predvolených šiestich stupňov (aj páčkami na volante).



umiestnení priečnom s pohonom prednej nápravy.

Ak by sme sa mali podrobne rozpisovať o prevodovkách tohto typu, zabralo by to niekoľko strán, takže iba v stručnosti, o čo ide. CVT je založené na princípe variátora, ktorý tvorí štvorica kuželovitých kolies umiestnených v pároch proti sebe, spojených buď remeňom, alebo reťazou (prípád Subaru). Vždy dve oproti sebe umiestnené kuželovité kolesá sa môžu voči sebe pohybovať, čo umožňuje meniť obvod, po ktorom sa reťaz pohybuje. Ak sú kolesá spojené s motorom od seba odtiahnuté na maximum (reťaz sa pohybuje po najmenšom obvode) a naopak, tie, ktoré poháňajú kolesá maximálne pri sebe (reťaz sa pohybuje po najväčšom obvode) ide o najnižší prevodový pomer. V prípade prehodeného garde točí motor najnižšie otáčky a kolesá na-

opak najvyššie (vozidlo dosahuje maximálnu rýchlosť). Pre lepšiu predstavu si stačí k tomu pripodobniť fungovanie bicyklovej prehadzovačky.

Vďaka takémuto systému je k dispozícii veľké množstvo prevodových pomerov, čo umožňuje aby sa pohonná jednotka pohybovala vždy v takom otáčkovom pásme, kedy dosahuje najlepšie pomer výkonu k mernej hodnote spotre-

by. To je oproti klasickým manuálom aj automatom obrovská výhoda.

Počas testu nás prekvapili tri veci. Spotrebu sme už spomínali, príjemné ale bolo aj zistenie, že prevodovka dokáže pri podraďovaní veľmi slušne využívať brzdný moment motora. Ďalším pozitívom bolo samotné radenie. Na rozdiel od niektorých iných prevodoviek CVT totiž Lineartronic pri zošliapnutí akcelerátora nevyženie otáčky na maximum, ale volí veľmi dobrý otáčkový kompromis medzi výkonom a krútiacim momentom. Otáčky k hodnotám zodpovedajúcim maximu výkonu pošle prevodovka až pri prudkom zošliapnutí akcelerátora. Tu sa zase prejavuje výhoda kultúrneho agregátu, takže si v aute nepridáte ako za cirkulárkou.

Jediným menším nedostatkom, ktorý sme postrehli, boli trochu rozvláčnejšie rozjazdy z križovatiek, kedy má zrejme hydrodynamický menič väčší preklz. «

Ďalšie informácie a detaily o prevádzkových i servisných nákladoch na vozidlo nájdete na www.ifleet.sk

Subaru Outback 2.5i Lineartronic	CENA VERZIE od 39 900 €
<ul style="list-style-type: none"> TECHNIKA štvorvalcový atmosférický benzínový motor, 2457 cm³, 123 kW (167 kJ) / 5600 min⁻¹, 229 Nm / 4000 min⁻¹, prevodovka s plynulo meniteľným prevodovým pomerom, vpredu McPherson, vzadu nezávislé viacprvkové zavesenie, permanentný pohon 4x4 DYNAMIKA max. rýchlosť 198 km/h, 0-100 km/h za 10,4 s ROZMERY A OBJEMY d x š x v 4775 x 1820 x 1605 mm, rázvor 2745 mm, batožinový priestor 526/1726 l, celková hmotnosť 2040 kg, užitočná hmotnosť 505 kg SPOTREBA normovaná 11,3/ 6,7/ 8,4 l/100 km, počas testu 8,2 l/100 km, emisie CO₂ 194 g/km BEZPEČNOSŤ Crash-test EuroNCAP sa zatiaľ nevykonali 	

euroShell Card – riešenie pre malé aj veľké firmy

- viac ako 20 000 akceptačných miest v Európe
- 73 akceptačných miest v Slovenskej republike
- zľava z PHM
- on-line kontrola transakcií
- vrátenie DPH zo zahraničia

www.euroshell.sk

