

Včasih se mu je reklo Legacy Outback, a kot je zadnje čase v navadi, so pri Subaruju pri novem Outbacku v imenu izpustili povezavo z modelom, na osnovi katerega je nastal.

► To seveda ne pomeni, da Legacy in Outback nista v sorodstvu – hiter pogled v tehnične podatke pove, da sta skoraj enako dolga, s skoraj enako medosno razdaljo, medkolesno razdaljo, enako zasnovno podvozja ... Subaru ni edini, ki je uporabil ta (uspešni) recept: na podlagi karavanske različice izdelati višjo, tudi na pogled (malo) bolj terensko različico. Le da so imeli pri tem lažje delo, saj je že Legacy sam po podvozu in pogonu dovolj dober za namen, ki mu služi Outback, zato velike spremembe tu niso bile potrebne.

Štirikolesni pogon je (Subarujeva) klasika: sredinska visko sklopka za samozapornost, spredaj in zadaj klasična diferenciala. Dovolj za vsakdanjo uporabo v slabih voznih razmerah in v kombinaciji z 220-milimetrsko oddaljenostjo trebuha Outbacka od tal (kar je največja oddaljenost pri Outbackih doslej) tudi dovolj za 'napol' brezpotja, globlji sneg in podobne vozne razmere. Reduktorja Outback (seveda) nima, je pa vsaj na občutek njegov prenos moči vsaj po eni lastnosti malce terenski: tako giba prestavne ročice kot gib stopalke sklopke so namreč trdi, če ne celo pretrdi za vsakdanjo uporabo, še zlasti če je za volanom pripadnica šibkejšega spola (ali pa šibkejši pripadnik močnejšega spola). Tu bi lahko pri Subaruju Outbacka še malo civilizirali – naloga, ki jim je na drugih področjih odlično uspela. Ne le civiliziranje, tudi 'evropeiziranje'. Novi Outback ima povsem evropskemu kupcu prilagojeno armaturno ploščo (z nekaj izjemami, kot so gumbi gretja sedežev in ročna zavora), pregledne in očesu prijazno osvetljene merilnike (ki ob zagonu avtomobila skočijo do konca poti in nazaj), dober zvočni sistem in prvič tudi visokim voznikom prijazno sedenje za volanom. Vzdolžnega pomika sedežev je tokrat vendarle dovolj, razdalje med stopalkami (ki nimajo predolgega giba), prestavno ročico



in po višini in globini nastavljivim volanom pa so tokrat odmerjene tako, da boste dobro sedeli, če ste visoki 170 ali pa 190 centimetrov.

Zadaj je prostora za kolena, kadar so sprednji sedeži pomaknjeni povsem nazaj, sicer bolj malo, a nič manj kot pri enako veliki konkurenci. Lepo je videti, da se je Subaru pomaknil k znamkam, ki ne uporabljajo marketinškega trika navideznega povečevanja prostora zadaj z umetnim omejevanjem vzdolžnega pomika sprednjih sedežev, in prav je tako. Prtljažnik? Več kot dovolj, seveda zlahka povečljiv (ko najdete ročico za zgbiranje, ki ni na vrhu, ampak na dnu naslonjala) z zlaganjem po tretjini deljive zadnje klopi. Pozitivno: tudi pri Subaruju so (ali pa gre le za naključje?) ugotovili, da je z evropskega uporabniškega stališča bolje, da je tretjinski del levo, dvotretjinski del pa desno (zaradi namestitve otroškega sedeža).

Potniki bodo torej zadovoljni (razen morda z materiali na sedežih, ki dajejo vtis, da so nastala

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Uporaben in zabaven



Subaru Outback 2.0D AWD

Cena osnovnega modela: 40.990 EUR
Cena testnega vozila: 41.540 EUR

NAŠE MERITVE

T = 6 °C / p = 1.010 mbar / rel. vl. = 65 % / Stanje kilometrskega števca: 20.084 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,7 s
 402 m z mesta: 16,8 s (131 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [V./N.]: 8,4 s/13,2 s
 80-120 km/h [V./VI.]: 10,3 s/15,1 s

NAJVEČJA HITROST

195 km/h
 [VI. prestava]

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje: 8,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - boxerski - turbodizelski - gibna prostornina 1.998 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.600/min - največji navor 350 Nm pri 1.800-2.400/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/60 R 17 V [Yokohama Geolander].

Mase: prazno vozilo 1.575 kg - dovoljena skupna masa 2.085 kg.

Mere: dolžina 4.775 mm - širina 1.820 mm - višina 1.605 mm - prtljažnik 525-1.725 l - posoda za gorivo 65 l.

Zmožljivost: največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,7 s - poraba goriva (ECE) 7,7/5,6/6,4 l/100 km, izpust CO₂ 167 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost
- ▲ poraba
- ▲ nizka stopnja hrupa

- ▼ pretrdi gibi prestavne ročice in stopalke sklopke
- ▼ ni PDC

Končna ocena

Outback je prav toliko kot na slabih cestah ali avtocestah doma tudi v mestu. In kjerkoli ga vozite, se izkaže tudi z dovolj majhno porabo.



“Reduktorja Outback nima, je pa zato višji in trpežnejši.”

li pred kakšnim desetletjem), enako pa velja tudi za voznika. Tehnika je namreč naklonjena tako ležerni, potovalni kot tudi bolj športni vožnji.

Dvolitrski štirivaljni dizelski bokser se v nizkih vrtljajih sicer malce trese in ni najbolj prožen (a še vedno nekje v ali tik nad razrednim povprečjem), tudi zavrti se ne najbolj rad tja proti in čez štiri tisočake, a se med vožnjo izkaže, da je njegovih 150 'konjev' (skoraj presenetljivo) dovolj, da ste tudi na avtocesti lahko zelo hitri in ob tem zelo ležerni. Preprosto gre. Pa še tih je ob tem, ne le motor, temveč celoten Outback. Hrupa vetra je malo, motorja se skoraj ne

sliši. Le zataknete v šesto prestavo, vklopite tempomat in to je to ... Štirikolesni pogon, več kot tona in pol teže, dvignjeno podvozje ... Recept za neekonomičen avto, bi rekli ekonaciji. Pa ni res. Kljub vsemu naštetemu, kljub nadpovprečno mestni uporabi in kljub nič nežni vožnji je tale Outback na testu v povprečju komaj prilezel nad osem litrov porabe.

In kako se znajde v mestu? Obračalni krog je kljub štirikolesnemu pogonu ugodno majhen, preglednost je dobra, so si pa subarujevcu privoščili krepak kiks: pri štiri in pol metre dolgem avtomobilu za 40 tisočakov evrov oprema ne vključuje akustičnega sistema za pomoč pri parkiranju. No, ja - tipično (staro)japonsko ... ❧❧

