

Un pizzico in più nella ricerca della distinzione. Ma l'obiettivo principale è riaffermare lo status di wagon ogni strada con la cura di ciò che conta per i palati fini: tecnica e tecnologia, comfort e sicurezza avanzata.



L'abbiamo sempre definita un mix tra tra wagon e veicolo per l'outdoor, capace di un senso qualitativo notevole. Ora Subaru ha compiuto un altro passo importante. La cinematica che distingue il marchio delle Pleiadi si è integrata con gli altri sistemi e affinamenti di rilievo. La 5a generazione (dal 1995), pare rivestire in pieno il concetto di crossover, di veicolo trasversale per la polivalenza che qui realmente diventa la chiave del mercato. L'accuratezza si percepisce come le potenzialità tecniche da avventure, con l'attualizzazione tecnologica che si aggiunge ai plus per i nuovi abitanti del suo spazio.

Dal propulsore D Euro 6 alla moderna sicurezza, tra cui il sistema di assistenza alla guida EyeSight, tutto ruota attorno al fulcro del suo lato emozionale.



Il Design - Non spiccava per originalità prima, porta qualche punto in più di distinzione adesso. Una specie di basso profilo ma per palati fini, che afferma il suo ruolo di ammiraglia Subaru, reso "più Outback", ovviamente con ampia altezza da terra e lavori verso la robustezza che riescono a combaciare con l'essenza di un'auto energica ma di classe.

Pneumatici più grandi, pannelli e parafanghi tosti a cogliere la presenza della trazione integrale AWD. I fari a occhio di falco, come amano definirli, mantengono il family feeling, come la forma tridimensionale del “naso” o I gruppi ottici posteriori a LED.

Dentro, si può parlare di “comodità sportiva” percepita con i crismi della nuova generazione, compreso un sistema di infotainment migliorato. Strumentazione a effetto tridimensionale, volante a tre raggi con pulsanti multifunzione e, centrale, lo schermo LCD a colori. Il display touch control prevede una nuova interfaccia per la connettività “ampliata”, da navigazione a sistemi audio.



L’illuminazione blu degli strumenti è però destinata alle **varianti top**; peccato perché ci piace o la vedremo bene estesa a tutta gamma.

Certo è che scelta dei materiali e del dettaglio, come il cruscotto soft-pad o le imbottiture, sono fattori di rilievo per convincere a sensazione la qualità progettuale. E questo cercando di sfruttare l’ampiezza volumetrica. A esempio la struttura del tetto è riprogettata e lo spazio anteriore e posteriore è molto ben calibrato. Il montante anteriore più avanzato, la vetratura aggiunta ai posti anteriori per limitare la tipica zona cieca a favore della visibilità

E in fatto di comodità, il portellone elettrico (di serie sulle versioni Style e Unlimited) è praticità effettiva. Può essere impostato per aprirsi a una determinata altezza e presenta anche la funzione inversa.



Gli aspetti tecnici si confermano tra i particolari valorizzanti di Subaru e Outback. Struttura, sterzo, sospensioni, freni sono stati rivisti per poter mantenere nelle valutazioni degli appassionati esperti quel livello di prestazioni che va oltre il comune o gli standard. L'ampia altezza di suolo, secondo quanto vogliono sottolineare in casa (e ci piacerà verificarlo visto che la precedente Outback la conosciamo molto bene), andrebbe ad accomunarsi ai migliori effetti per stabilità di guida. Per esempio, il rollio diminuito con il riassetto delle sospensioni e il centro di gravità ulteriormente abbassato; quindi il tutto è ancor più bilanciato.

L'unità elettrica del servosterzo valorizza il controllo e la sensibilità nella guida. Con l'Active Torque Vectoring diventa più rapida la risposta dello sterzo.



Poi l'aerodinamica: comporta una riduzione del 10,6% di resistenza al vento, il che a velocità alte fa bene anche ai consumi.

Controllo AWD - Tra i punti d'onore Subaru figura il sistema Symmetrical AWD e la nuova Outback è dotata di X-MODE; compito, favorire le prestazioni nei percorsi scoscesi attraverso un raffinato controllo integrato di motore, trazione integrale, frenata e motricità generale su superfici a bassa aderenza. Nell'ambito, l'impostazione Hill Descent Control va a gestire la necessaria bassa la velocità in discesa.

Motore - La scelta sotto al cofano prevede il **benzina 2.5 litri, DOHC**, a 4 cilindri orizzontali contrapposti, con coppia incrementata ai regimi medi e revisione di aspirazione e scarico. Dal modello precedente si è lavorato sulla valvola del collettore e la Tumbler Generation Valve (TGV) per bilanciare l'efficienza volumetrica a regimi più elevati e la resa in potenza. Anche la sonorità in aspirazione vuole la piacevolezza del tono motore.



Il turbodiesel 2.0 litri, DOHC, 4 cilindri (quello che comanda a livello commerciale) sempre orizzontali contrapposti, è la cultura dell'impostazione Boxer in chiave Diesel, ovvero per Subaru una stelletta da sfoggiare sul petto come primato nella produzione di autoveicoli di massa. I vantaggi sono nel rendimento della coppia. Novità a parte, come il turbocompressore ridisegnato, la compatibilità ambientale fa riportare l'omologazione conforme alle norme **Euro 6** dei gas di scarico.

Nel contesto della trasmissione, la tecnologia evidenziata riguarda il **cambio Lineartronic**. Capacità di sfruttare la potenza, duttilità e il suo appoggio eco rivelano un buon passo avanti nella gestione elettronica. In combinazione con il motore Boxer Diesel, il Lineartronic sembra poter dare il suo meglio: convertitore, pompa olio e un nuovo step nella gestione delle marce automatiche e le 7 marce impostate in modalità manuale possono offrire molto nella gustosità della guida.



Quanto al **cambio manuale a 6 marce**, i rapporti sono stati modificati soprattutto per nelle prime riduzioni, evidente a trarre miglior profitto nel calcolo peso-potenza.

Sicurezza preventiva - Qui il tocco evolutivo evidenziato è **EyeSight** (di serie su tutta la gamma MY15).

Comprende telecamere "stereo" (cioè su due centro-laterali del parabrezza) con aumento del campo visivo (di circa il 40%). Integra le funzioni Pre-Collision Braking System e l'Adaptive Cruise Control.

In altri termini, il rilevamento di ostacoli davanti alla vettura. L'equipaggiamento (specie con la versione 3) ha contribuito a ottenere i migliori risultati nei test sicurezza di vari enti, come JNCAP, ASV+, FHI. Tutte le versioni della nuova Outback - con Lineartronic - adottano la tecnologia EyeSight™ drive-assist.



Le basi del funzionamento di **EyeSight** coinvolgono due telecamere ad alta definizione CMOS con sensori di immagine, a colori, montate a fianco dello specchietto retrovisore interno per monitorare le condizioni del traffico; come degli occhi supplementari.

Come nei piani di un sistema di guida autonomo, monitora costantemente le condizioni del traffico e del driver e lo avvisa se rileva la presenza di un pericolo imminente, riducendo il rischio di incidenti. Operando anche secondo gli input di motore, trasmissione, freni, l'EyeSight reagisce se nulla indica che il guidatore intraprenda azioni opportune. Il sistema controlla anche il flusso del traffico e regola la velocità del veicolo di conseguenza. A differenza di altre tecnologie, non solo rileva la presenza di un oggetto, ma riesce anche a riconoscerlo - grazie alla tridimensionalità ottenuta con le due telecamere - valuta i rischi potenziali e l'azione da adottare. L'EyeSight emette inizialmente un avviso visivo e uno acustico, poi interviene con una prima frenata di avvertimento e, infine, se chi è al volante è proprio disattento, prende provvedimenti più incisivi.



Il "pacchetto" EyeSight system, in riassunto ha le seguenti funzioni: Pre-Collision Brake System - frenata automatica per evitare o ridurre la gravità degli impatti frontali rilevati. Pre-Collision Throttle Management - riduce o taglia l'accelerazione del motore se intravede la possibilità di colpire oggetti davanti al veicolo. Lead Vehicle Start Alert -

Avvisa se che il veicolo che precede si allontana (tipico esempio dopo una fermata al semaforo). Lane Sway & Departure Warning - Controlla che il veicolo sia entro le righe della corsia stradale. Oltrepassandole arriva l'avvertimento acustico e visivo. Vengono riconosciute (e i sensori devono davvero poter fare un buon lavoro) anche se chi è al volante prende direzioni involontarie fuori dalle linee stradali. Adaptive Cruise Control - Mantiene la velocità impostata, ma regola anche la velocità del veicolo per mantenere una distanza di sicurezza rispetto al veicolo che precede. Si possono impostare tre diverse distanze. In base al tempo e la velocità il sistema EyeSight fa uso del sistema frenante per adeguare la velocità al flusso del traffico.

Fabrizio Romano



Caratteristiche base Outback

MY15 Caratteristiche base Outback MY15

2.5i Benzina

2.0 turbo Diesel

Dimensioni (Lungh/Largh/Alt)

4.815 x 1.840 x 1.605 mm

Interasse

2.745 mm



Motore

2.5 litri, DOHC, 4 Cilindri orizzontali contrapposti

2.0 litri, DOHC, 4 Cilindri orizzontali contrapposti

Cilindrata

2.498 cc

1.998 cc

Trasmissione

Lineartronic

Cambio manuale a 6 marce

Lineartronic



Potenza Max

129 kW (175 CV)/5.800 g/min

110 kW (150 CV)/3.600 g/min

Coppia Max

235 Nm/4.000 g/min

350 Nm/1.600-2.800 g/min

Peso in o.d.m.

1.598 Kg.

1.612-1.575-1.582*



Peso trainabile

2.000 Kg.

1.800 Kg.

Consumo combinato

7.0 l/100 Km

6.1 l/100 Km

Emissioni CO2 combinato

161 gr/Km

159 gr/Km



Velocità max

198 Km/h

192 Km/h

Dimensione ruote

225/65 R17, 225/60 R18

(*) Rispettivamente versione Free, Style, Unlimited

Prezzi

OUTBACK 2.5i-S Lineartronic UNLIMITED *41.330*

OUTBACK 2.0D Lineartronic FREE *36.290*

OUTBACK 2.0D Lineartronic STYLE *39.315*

OUTBACK 2.0D-S Lineartronic UNLIMITED *43.350*