

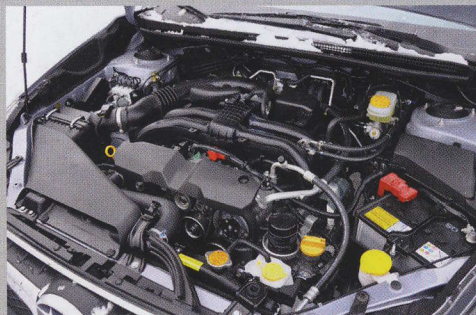
SUBARU XV 2,0 CVT

SUBARU MĚNÍ SVŮJ PŘÍSTUP A JAKO PRVNÍ PŘEDSTAVUJE NOVOU GENERACI IMPREZY PROSTŘEDNICTVÝM CROSSOVERU XC. PO PRVOTNÍCH ROZPACÍCH Z FOTEK KONSTATUJEME, ŽE JE TO OPĚT ŠPIČKOVÉ SUBARU SE VŠÍM VŠUDY.

Kategorie víceúčelových vozů získává na oblibě a logickým vyústěním je model XV, který přináší na trh novou generaci imprezy. Nám se dostala do ruky v opravdových zimních podmínkách a s velkým očekáváním jsme se posadili za její volant. XV přináší nový design exteriéru i interiéru. Zvláště uvnitř je vidět snaha o posun v kvalitě použitých materiálů a zmodernizování tvarů. Design sice pořád neoplývá výkřiky moderny, tak jako v případě německých vozů, ale pro nás je důležitá kvalita, která v tomto případě nemá žádné mezery. S vnějším designem je to tak na půl. Přední část je skvělá, atraktivní, ale zadní část se zploštělými nárazníky na bocích vypadá trochu podivně, jako by XV bylo vysoké a úzké, podobně jako v případě 3008 od peugeotu. Ale na to je potřeba si zvyknout.

Positivní je vyšší světlá výška, která umožňuje snadnější dostupnost terénem než měla předchozí generace XV. Nicméně tohle jsou všechno drobnosti, které jednoznačně přebijí jízdní vlastnosti. Stačilo doslova pár metrů, aby nás pohltilo doslova nadšení. Lehkost, obratnost, přesné řízení, tuhost a živost. Dostat do současného auta charakterové vlastnosti starých dobrých řídičských aut umí

dnes už snad jen subaru. Robustní XV i se zážehovým dvoulitrem a automatickou bezestupňovou převodovkou fungovalo fantasticky. Je pravdou, že převodovka si



s motorem lépe rozumí, pokud přepnete do manuálního režimu. V automatickém se totiž chová jako skútr. Otáčky vyletí do oblak, motor ječí a pocit z dynamiky není tak dobrý. Tato kombinace také vyžaduje trochu odlišný způsob zacházení s plynem. Aby XV svižně uhánělo, stačí čtvrtka nebo maximálně půlka plynu a do toho řadit pádly pod volantem v oblasti kolem čtyř tisíc. V tom případě



Interiér přidává na kvalitě a modernějším zpracování.

XV příjemně živě uhání vpřed. U této kombinace je na kluzkém povrchu znát systém aktivního rozdělení točivého momentu v poměru 60:40. V zatáčkách se chvíli chová jako předokolka, ale v mžiku se zadní kola připojí a stočí auto krásně do zatáčky. Vynikající je také naladění podvozku, které dokáže filtrovat nerovnosti, ale zároveň není tak měkké, jak by se u tohoto typu vozu dalo očekávat. Celkově z pohledu jízdy se XV náramně povedlo a jde o jedno z příjemných překvapení letošního roku. V interiéru najdeme pár věcí, na kterých by stálo za to zapracovat, jako například navigace nebo nulové boční vedení sedadel. Už teď se těšíme na novou, klasickou Imprezu a sportovní BRZ.

Motor/objem	atmosférický zážehový plochý 4válec/1995 cm ³
Maximální výkon	110 kW (150 k)/6200 min ⁻¹
Točivý moment	196 N.m/4200 min ⁻¹
Převodovka	bezestupňová CVT Lineartronic
Maximální rychlost	187 km/h
Zrychlení 0–100 km/h	10,7 s
Kombinovaná spotřeba	6,6 l/100km
Pohotovostní hmotnost	1455 kg
Cena modelu	odhad od 550 000 Kč

verdict faster

