



Řekni, kdo je v zemi zdejší...



[http://youtu.be/
mIxQchSx1Qo](http://youtu.be/mIxQchSx1Qo)

... nejhezčí a nejkrásnější? No auta značky Subaru to podle spousty lidí nebudou. Ale když se zeptáme, kdo je mezi malými SUV na trhu zdejším řidičsky nejzábavnější a jízdně nejjistější, pak je podle **Lukáše Dittricha** a odpověď zcela jasná

– nový model XV.

Foto: **Zuzana Ptáčková**



Do rodiny automobilky Subaru přišla žhavá novinka. Model XV coby zvýšená Impreza je pro japonského výrobce vysněným automobilem, od kterého se všeobecně očekávají velké věci. A podle teorie jsou velké věci očekávány zcela po právu. Stručně řečeno totiž tento vůz nabízí všechno, co by současný Evropan po svém automobilu mohl požadovat. Zprv jde o kompaktní SUV, zadruhé má hodně slušnou světlou výšku (220 mm) a pohon všech kol, zatřetí velmi zajímavý a úsporný naftový motor a konečně také věc pro spoustu zákazníků (ale i kolegů novinářů) nadmíru důležitou – měkčené plasty v interiéru. K tomu ještě přidává palubní počítač se spoustou funkcí, navíc kompletně v češtině, parkovací kameru, velmi slušný multimediální systém (také v češtině) a tak dále. Ano, uznávám, že tohle všechno jsou věci nadmíru zajímavé a pro zákazníky určitě i důležité, ale já říkám, že důvod, proč byste si tohle auto měli pořídit, na první pohled neuvidíte a přeci zde je. A je zatraceně velký.

220 mm na okreskách

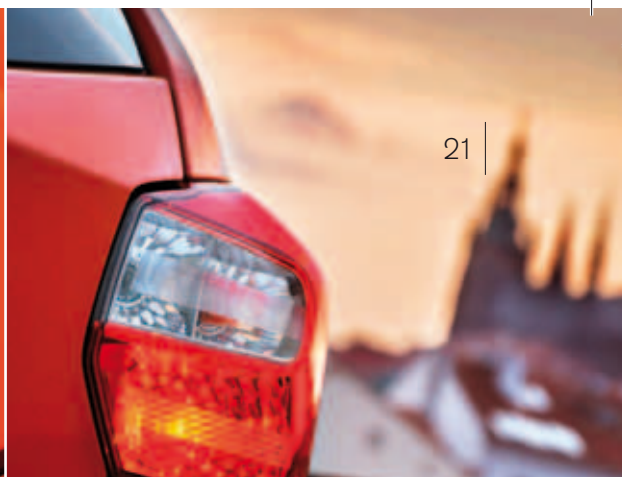
Model XV sází na zajímavou světlou výšku. Ne nadarmo ji zmiňuji znovu, protože ona v tomto případě hraje celkem důležitou roli. Hodnota 220 mm odpovídá podstatně terénnějším automobilům (například nový Ford Ranger má pouze o 9 mm více). Že vám přijde u auta, které se hlásí spíše k jízdě po městě, zbytečná? No tak to bych si dovolil nesouhlasit. Ve městě se velmi často dostanete do situací, kdy si říkáte, že by to chtělo nějaký ten centimetr k dobru. Ať už se bavíme o jízdě přes vysoké obrubníky, parkování na rozbitých parkovištích nebo třeba zimních potížích při vyjíždění z parkovacího místa přes odhrnutý sníh. I ve městě se vyšší světlá výška hodí, ne že ne.

Jenže jak už to tak bývá, všechno má svá pro a proti. Když vyšší světlá výška, pak povětšinou

„Nikdy by mě nenapadlo, že se s XV budu bavit na okreskách“



SUBARU
SYMMETRICAL AWD



platí, že se řidič musí smířit s horšími jízdními vlastnostmi v zatáčkách. Některá SUV, respektive crossovery, dokáží účinně tuto nevýhodu eliminovat, ale nedaří se jim to úplně stoprocentně. Předpokládám, že když teď napíšu v kontextu zmíněného, kde jsem nakonec se Subaru XV strávil nejvíce času, budete si klepat na čelo. Nikdy by mě to nenapadlo, a přece se to stalo. Nejráději jsem jezdil s XV opět na mých oblíbených okresech v okolí Karlštejna, kde je pěkný asfalt a parádní zatáčky.

Když jsem přebíral Subaru XV, čekal jsem mnohé. Bylo jasné, že použité motory už v podstatě známe, že

pohon všech kol také nepřinese nějakou převratnou novinku a to samé lze říci i o převodovce. Prakticky jedinou kapitolou, kde se skrývalo potenciální překvapení, zůstával podvozek. A on mi to ten pán ze Subaru říkal. Prý je nové XV opět staré dobré Subaru a prý se za jeho volantem budu bavit. Ale znáte to, oni občas ti představitelé automobilek toho napovídají...

Už prvních pár kilometrů za volantem XV hodně naznačí a v mém případě





Někdy by člověk při čtení různých názorů mohl nabýt dojem, že auto nedělají kola, ale že pořádné auto dělají měkčené plasty v interiéru. Subaru XV je tedy pořádné auto. Dlouho tak trochu zbytečně kritizované tvrdé plasty nahradily ty měkčené. Celkově interiér stále zůstává jednoduchý a funkční


naznačily, že on ten pán skoro určitě nelhal. XV dostalo povedené a na poměry kategorie kompaktních SUV tužší řízení. Auto reaguje na sebemenší pohyb a řidič má pocit, že se karoserie vůbec nenaklání. To jsme ale ještě nevyjeli za město. S novým Subaru je fakt velká zábava. Není žádný problém poslat XV do zatáčky o něco rychleji, chová se přísně neutrálně a když to přeženete, je trochu nedotáčivě. Nejlepší na tom ale je, že řidič přesně ví, co se děje. Auto svého řidiče během pár zatáček vtáhne do děje. Jestli nechcete číst až do konce, pak teď klidně můžete skončit. Jízdní vlastnosti jsou tím největším argumentem hovořícím pro koupi nového Subaru. Řídit jej je zábava. Třešničkou na dortu pak budiž fakt, že i přes své schopnosti podvozek není tvrdý a při jízdě po městě zvládne utlumit kdejakou tu klasickou českou díru. Nedá se svítit, klobouk musí jít před konstruktéry dolů.

Dvoulitr postačí, ale...

Čím déle jsem s testovaným Subaru XV jezdil, tím více mě bavilo tohle auto řídit, ale tím více mě štvála přítomnost bezstupňové převodovky v kombinaci s dvoulitrovým benzinovým boxerem. Ten určitě není slabý, nakonec podává maximální výkon 150 koní, což na auto s provozní hmotností 1455 kg není vůbec špatné, ale Lineartronic z výsledného sportovního zážitku hodně ubere. Naštěstí CVT není podmínkou a zákazníci mohou

[4x4 automagazín] červen 2012





”Podvozek zvládá
utlumit i klasické
české díry



Design Subaru XV je zajímavý, ale není to zas takový elegán, aby se za ním nutně většina kolemjdoucích ohlédla. V případě testovaného vozu toto zachraňovala výrazná oranžová barva. Sedmnáctipalcová litá kola vypadají velmi dobře



sáhnout také po manuálním řazení. Lineartronic se jednoznačně hodí pro jízdu po městě, kde je díky plynulé změně převodů pohodlným společníkem, na okreskách se ale karta obrací, a to i přes možnost manuální volby fiktivních rychlostních stupňů.

Dvoulitrový benzinový boxer je aktuálně to nejsilnější, co si u XV můžete pořídit. Maximálně vyprodukuje 150 koní a 196 Nm. Mimochodem XV nabízí jako základní motorizaci jeho verzi zmenšenou na 1,6 litru. Ta nabídne 114 k a 150 Nm a i tu můžete kombinovat s bezstupňovou převodovkou. I když nás její test ještě čeká, už teď mohu s klidným svědomím napsat následující. Pokud se svým XV chcete jezdit i jinde, než ve městě, pak se základní motorizaci raději vyhněte. Moc nejede.

[4x4 automagazín] červen 2012

Dvoulitr umí s XV docela zahýbat. Klidně se vsadím, že auto v praxi jede rychleji, než vypadá. O motoru při klidné jízdě sotva víte. To už je občas hlučnější bezstupňová převodovka než benzinový čtyřválec. Se spotřebou na tom není XV tak úplně růžově. Jednoduše řečeno budete jezdit za deset litrů. Osobně jsem se na okreskách dostal nanejvýš na 7,4 l/100 km, jakmile jsem trochu zrychlil, už jsem byl zpátky na desítku. O stejný příděl paliva si XV řekne i ve městě a nic na tom nezmění ani přítomnost start/stop systému. Upřímně řečeno, na to, že ovládá benzinový motor, je poměrně pomalý.

Jízdni vlastnosti skvělé. A dál?

Subaru XV není o designu, ani o „blbinkách“ v interiéru nebo jiných záležitostech, které jsou



Subaru XV je kompaktní SUV, nelze proto čekat stovky litrů v zavazadelníku a na zadních sedačkách dechberoucí prostor. Nedostatkem nikdo z posádky trpět nebude. Nabídka výbavy zahrnuje i multimediální systém s navigací. Je kompletně v češtině



INZERCE

SUBARU BONUSY NA ZIMU *

- * POVINNÉ I HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ NA ROK
- * 10% SLEVA - VÝPRODEJ MR2011
- * STÁLÝ POHON VŠECH KOL AWD



SUBARU

Confidence in Motion

Kombinovaná spotřeba paliva 5,9-8,6 l/100 km, emise CO₂ 156-199 g/km.
* Platí do vyprodání zásob na skladové vozy MR2011. Pojištění v ceně platí pouze při využití akční nabídky financování.

www.subaru.cz



zrovna teď aktuálně takzvaně cool. A to je přímo výborná zpráva. I když se Subaru honosí měkčeny-mi plasty v interiéru a bohatou výbavou, na první pohled je vše jednoduché a strohé. Tak to přesně má vypadat. Pragmaticky smýšlející řidič nepotřebuje všelijaké zbytečnosti. Hlavně že je všechno přehledné, jednoduché, dobře zpracované a že je dostatek místa. Ano, zavazadelník nepatří se svými základními 380 litry ke králům segmentu. Kdo chce více, ten může sáhnout po končícím Foresteru.

Jakkoliv se mi Subaru XV líbí, jednu drobnost mu vytknout musím. Chápu, že je krize a že se musí šetřit, jak jen to jde, ale nemuselo by to být úplně za každou cenu. Abych byl konkrétní. Volant



Zatáčky, to je přesně to místo, kde si užijete s novým Subaru XV nejvíce. Řízení je citlivé a podvozek nadprůměrně jistý. Dvoulitrový benzinový boxer s maximálním výkonem 150 koní postačí, ale kdyby se časem objevilo i nějaké ostřejší provedení (třeba WRX), určitě by se nikdo nezlobil



Subaru XV 2.0i Lineartronic



TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Typ motoru	plochý zážehový čtyřválec
Počet válců, ventilů	4/16
Zdvihový objem	1995 ccm
Nejvyšší výkon	110 kW při 6200 ot/min
Nejvyšší točivý moment	196 Nm při 4200 ot/min

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Pohon	4x4 s mezinápravovou spojkou
Trakční systémy	TCS, HSA
Převodovka	Lineartronic

PODVOZEK

Vpředu/vzadu	McPherson / dvojitá lichoběžníková
Odpružení přední/zadní	vinuté pružiny
Brzdy přední/zadní	kotoučové s vnitřním chlazením / kotoučové
Elektronické systémy	ABS, EBD, BA, VDC

Řízení hřebenové s elektrickým posilovačem
Kola / Pneu 7J x 17 / 225/55 R17

KAROSERIE

Typ/dveře/sedadla	samonosná / 5 / 5
Délka x šířka x výška (mm)	4450 x 1780 x 1570
Rozvor/rozchod	2635mm / 1525 vpředu i vzadu
Objem zavazadlového prostoru	380l
Světlá výška	220mm
Provozní/celková hmotnost	1455 kg / 1970 kg
Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného	1200 kg / 650 kg

JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlost	187 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	10,7 s

SPOTŘEBA

Město	8,6l / 100 km
Mimo město	5,5l / 100 km

Kombinovaná	6,6l / 100 km
Průměrná spotřeba v testu	10,0l / 100 km
Emise CO ₂	153 g/km
Palivová nádrž	60l

CENA A VÝBAVA

Základní cena 2.0i CVT	709 000 Kč
Cena testovaného vozu	769 000 Kč

ZÁRUKY

Technika	3 roky / 100 000 km
Karoserie	12 let

HODNOCENÍ



Výborný podvozek, jízdní vlastnosti, velká světlá výška



Hlučnější převodovka, vyšší cena

INZERCE



20 LET
VČR

NAŠE NAROZENINOVÁ NABÍDKA PRO VÁS



SUBARU FORESTER 2.0 ECONOMY PLUS

příslušenství
v hodnotě
20 000 Kč
ZDARMA

od **579 000 Kč**



Kombinovaná spotřeba 7,5 l/100km. Emise CO₂ 173g/km. Vyobrazení vozu je pouze ilustrativní. Nabídka platí do vyprodání zásob.

SUBARU
Confidence in Motion

• Emil Frey ČR, Autocentrum Stodůlky Pekařská 638/50, 155 00 Praha 5, tel.: 255 720 111
• Emil Frey ČR, Subaru Vysočany Kolbenova 3, 190 00 Praha 9, tel.: 283 061 234



Barevný displej palubního počítače umístěný uprostřed palubní desky umí zobrazit všechno možné. Stejně jako multimediální systém také používá český jazyk



[4x4 automagazín] červen 2012



samozřejmě můžete nastavovat ve dvou osách. Pohyb nahoru a dolů logicky vyžaduje nějakým způsobem vyřešit zakrytí vzniklé mezery mezi sloupkem a palubní deskou, no a u Subaru to vyřešili jakýmsi hadříčkem, který se rychle sroluje a na vás pak za volantem kouká holá tyč řízení. Jde samozřejmě o detail, ale i tak zamrzí.

XV nebo Forester?

Subaru XV začíná se základní jedna-šestkou a pětistupňovou manuální převodovkou (s redukcí) na 569 000 Kč. Dvoulitr pak pořídíte o třicet tisíc draž. Testované provedení najdeme až na samotném vrcholu nabídky s pořízovací cenou 769 000 Kč (výbava Executive). Potenciální zákazník ovšem nemá už za co připlácet. Vrcholná výbava zahrnuje úplně všechno. Přesto ale XV patří spíše k těm dražším nabídkám na trhu.

Na téma pořízovací ceny musím doplnit ještě jednu drobnost. XV je zcela nový model, který tak trochu „leze do zelí“ odstupujícímu Foresteru. Rozměrový rozdíl není zas tak velký a hlavně s cenami na tom jsou oba podobně. V oficiálním ceníku sice například základní naftový Forester s výbavou Active začíná o 50 000 Kč výše, ale

vzhledem k tomu, že už v Paříži bude představena nová generace, dají se očekávat zajímavé slevy. Na zájemce čeká těžké dilema. Je lepší větší Forester nebo zcela nové a jízdně výrazně lepší XV?

Jak už bylo řečeno, respektive napsáno, XV je především o jízdě. Až se mě někdo zeptá na v úvodu zmíněnou otázku, kdo je na trhu zdejším nejzábavnější, pro řidiče nejzajímavější a vzhledem ke schopnostem podvozku se světlou výškou 220 mm nejuniverzálnější, budu pro něj mít jasnou odpověď. Jen dobře zvažte přítomnost převodovky Lineartronic. A na závěr bych měl jednu úplně malinkatou prosbičku na automobilku Subaru. Nechcete udělat něco jako XV WRX STI? Podvozek na to má a s nějakým pěkným motorem (třeba přeplňovaným dvouapůllitrem) by to byla bomba. Prosíííím.... ■

INZERCE



C & K, a.s., Vídeňská 100, Brno
 prodej@subarubrno.cz
 www.subarubrno.cz

547 136 215
 602 487 429
 602 727 516