



# URBAN ADVENTURE

Novým směrem se vydala japonská automobilka Subaru při navrhování modelu XV. Zatímco robustní Forester je určen především pro „práci“ v terénu a Impreza zase pro sportovní jízdu, XV je automobil pro ty, kteří jezdí spíše ve městě a pohon všech kol, který je hlavní devizou Subaru, využijí jen příležitostně. Jedná se tedy o zájemce, kteří dosud značku Subaru neměli v hledáčku při výběru vozu. Podle očekávání výrobce to mají být hlavně rodiny s dětmi a také ženy, pro něž jsou klasické modely Subaru možná trochu hůř ovladatelné.

Text: Josef Židek

Crossover XV se od Imprezy, s níž má mnoho společného, liší zvýšenou karosérií, která umožňuje dobrý výhled na silnici, a také prostornějším interiérem. Posunutí předních sloupků směrem kupředu a prodloužení rozvoru umožnily získat velkorysý prostor pro cestující – na zadních sedadlech nejste nijak omezeni, pro kolena je dost místa, nad hlavou je ještě slušný prostor. V tomto směru nemusíte dělat žádné kompromisy, čtyřčlenná rodina se sem pohodlně vejde, i když děti již dorůstají do puberty.

Pohodlí řidiče i cestujících je jedním z hlavních cílů. Výška karoserie umožňuje snadné nastupování i vystupování – je dost vysoko pro dobrý rozhled, ale ne tak, aby nutila cestující při nástupu k akrobatickým výkonům. Šířka prahů a hloubka podlahy je optimální

pro vaše nohavice – nezanedbávají na nich žádné šmouhy, kterým se v mnoha SUV při vystupování nevyhnete. Stejně sympatický je i zavazadelník, kde byl odstraněn nepraktický schod, k dispozici máte rovnou plochu, a to i při sklopení zadních sedadel.



Design exteriéru se nese zcela v duchu tradičních linií značky. K výraznému vzhledu přispívá volba ostře oranžového laku karoserie v kombinaci s černými plasty, které připomínají terénní schopnosti vozu. Pozornosti neujdou ani kola v zajímavém „ozubeném“ designu.



## Testovaný model Subaru XV 2.0i XS

- motor: zážehový čtyřválec 1995 cm<sup>3</sup>
- výkon: 110 kW/150 k při 6200 ot./min.
- točivý moment: 196 Nm při 4200 ot./min.
- rozměry: délka 4450 mm, šířka 1780 mm, výška 1570 mm
- rozvor náprav: 2635 mm

Uvnitř najdete na omak příjemné plasty, tradičně přehlednou přístrojovou desku a středovou konzoli. Vylepšení se dotkla multifunkčního displeje umístěného nad výdechy klimatizace na přístrojovém panelu. Zobrazuje široké spektrum informací, které využijete pro úspornější jízdu. Dozvíte se mimo jiné, jaká je vaše okamžitá spotřeba, průměrná spotřeba, ujetá vzdálenost, průměrná rychlost, ale také jak hospodárná je vaše jízda. Testovaná verze byla vybavena také navigací, jež nabízí kromě základních funkcí také hlasové ovládání a příjem dopravních informací. Pomocí tohoto systému také připojíte multimédia (konektivita pomocí USB, iPod, iPhone, Bluetooth).

### STÁLÝ POHON VŠECH KOL

Vozy Subaru jsou nabízeny vždy s pohonem všech kol. Automobilka využívá prověřený symetrický pohon všech kol (Symmetrical AWD), pro různé převodovky však se dvěma různými typy diferenciálu. Pro vozy s automatickou převodovkou CVT se jedná o stálý pohon všech kol s aktivním rozdělováním točivého momentu. Elektronicky řízený systém zahrnuje lamelový diferenciál (MP-T) pro přenos hnací síly na kola zadní nápravy. Jednotka řízení převodovky používá základní nastavení s rozdělením točivého momentu mezi přední a zadní nápravu v poměru 60:40. Rychle reaguje na změny jízdních podmínek, například zrychlování, výjezd do prudkého svahu nebo zatáčení, a v reálném čase mění rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní kola. Pokud je zaznamenán prokluz předních kol, systém okamžitě zvýší točivý moment přenášený na kola zadní nápravy, aby byla zajištěna dostatečná trakce.

Ačkoliv většinu celosvětového odbytu očekává Subaru od vozů s benzinovými agregáty (1,6 a 2,0 l), především pro evropský trh nabízí i přeplňovaný Boxer Diesel 2.0 DOHC, který se vyznačuje vysokou tuhostí, hladkým chodem, nízkou hmotností a kompaktností.

V našem redakčním testu se představil benzinový motor Subaru Boxer 2,0 l DOHC kombinovaný s bezstupňovou převodovkou Lineartronic CVT. Tato převodovka, vyvinutá nově pro XV, má poskytnout komfortní řízení (a řízení ☺) především těm řidičům, kteří preferují hladký a bezproblémový chod motoru a plynulou jízdu. Nezanedbatelným výsledkem je i snížení spotřeby paliva. Pokud ale preferujete dynamičtější jízdu a více zábavy při řízení, pak doporučuji spíše manuální šestistupňovou převodovku, která pochází z Legacy a je pro XV upravena tak, aby se s ní dobře pracovalo v terénu, na silnici i ve městě.

Motor Subaru Boxer byl pro XV konstruován jako nový agregát FB, který nahradí motor FJ, používaný dosud ve všech vozech Subaru. Po více než dvaceti letech vylepšování je k dispozici pohonná jednotka, která bere v potaz i silící poptávku po co nejušpornějších motorech. Deklarovaná spotřeba v městském provozu je 8,6 l/100 km, v kombinovaném cyklu pak 6,6 l. V testu, kde jsme kombinovali jízdu po městě se sprintem na okreskách a průjezdem terénem s menším podílem dálnice, byla výsledná spotřeba 8,2 l, což hodnotím jako velmi slušný výsledek.



Co se týče jízdních vlastností, je model XV stejně jako ostatní vozy Subaru výborný na silnici i v terénu. Sebejistý je průjezd zatáčkami, naladěný podvozků vám nedá pocítit ani větší nerovnosti. Díky dobré světlé výšce (220 mm) překonáte hravě terénní překážky. Mírné náklony v zatáčkách jsou u vyšší karoserie obvyklé a u XV nejsou nijak dramatické. Celkově je dojem z jízdy výborný, a to i na zadních sedadlech.

Subaru XV je bezesporu osvětlením v nabídce značky a při testovacích jízdách a fotografování ve vesnicích ve Středočeském kraji jsme budili zájem veřejnosti. Zejména pro obyvatele těchto satelitních výšek, kteří dojíždějí denně za prací do hlavního města a přitom posledních několik set metrů ke své chalupě překonávají po prašné cestě plné výmolů, je vůz typu XV přímo požehnáním. Jeho cena začíná na 709 tisíc korunách, testovaná motorizace v nejvyšší výbavě je za 769 000 Kč. Na diesellovou variantu si pak musíte připlatit ještě dalších šedesát tisíc.

