



# Rychle a úsporně

**V minulém Auto Tipu jsme vám představili novou podobu Subaru Impreza. Žádné velké překvapení se nekonalo, tvary dobře znáte z řady XV, která je jeho drsnějším provedením. Jak si rozumí s turbodieselovým boxerem?**

Zatímco zážehová šestnáctistovka plní u Subaru XV roli cenového „trhače“, dvoulitr se nám líbil o poznání více. Už kvůli šestistupňové převodovce a nikterak přehnané spotřebě – běžně lze jezdit do 9 litrů benzínu. Co tedy vlastně hovoří pro to, opustit vody neznámých benzinových agregátů a sáhnout po dieselu?

Na první pohled důvodů příliš není. Pořádným sitem se stane už cenový odskok, nafta je o 100 000 Kč dražší než stejně vybavený zážehový dvoulitr, v případě vstupní úrovně výbavy Active o 110 000 korun. Zapomeňme tedy rovnou na kalkulace o tom, po kolika kilometrech se diesel vyplatí, reálně by šlo o nějakých 120 až 140 000 km... Naftové XV má i tak své kouzlo, na které se ale nesmíte dívat očima striktního počtáře. Diesellový boxer v přídi je stále exotem a stále patří k absolutně nejlepším vznětovým agregátům ve třídě.

O nízkém těžišti díky jeho stavbě se už popsaly stohy papíru, stejně jako o přednostech čtvercové konstrukce. Dodejme tedy, že s kompaktním a lehkým XV si motor 2.0D doslova pohrává, a pakliže u něj výrobce udává zrychlení na stovku za 9,3 s, subjektivně posádka vnímá ještě větší „fofr“. Vychutnat si zátaž na trojku či čtyřku při předjíždění je prostě radost. Stejně jako schopnost uhánět 160 km/h, zatímco ručka otáčkoměru nesměle koketuje s hodnotou 3000/min. To vše završuje skromná spotřeba, která se dá sundat na 6,5 l, náš průměr při vysokém podílu města a dálnice činil rovných 7 litrů. Na vyšší automobil se stálým pohonem 4x4 příjemný výsledek.

Subaru XV asi nikdy nevyhraje tendr na fleetové auto pro kance-



*XV se nebojí ani lehčího terénu díky tradičnímu pohonu všech kol a světlosti 220 mm*

lářské voňavky, už kvůli (zcela správně) předepsané výměně oleje každých 15 000 km. Zaboduje ale u toho, kdo hledá prostorný interiér (místa na zadních sedadlech je na rozdávání), ale především dobrou adhezí na horším povrchu. Klasický pohon všech kol je u motoru 2.0D proveden mezinápravovým diferenciálem s viskózní spojkou a funguje

absolutně bez výhrad. Mimo asfalt jsme ocenili i světlou výšku 220 mm a slušné nájezdové úhly.

Kde hledat negativa? Cena je vyšší než u konkurentů typu Mazda CX-5 a Nissan Qashqai, kompenzuje ji výbava, kde např. metalíza je standardem. Jak je u Japonců zvykem, marně budete hledat skivak a smířit se musíte i s dodatečně montova-

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Subaru XV 2.0D X Active

Přepíňovaný vznětový čtyřválec DOHC • Objem 1998 cm<sup>3</sup> • Výkon 108 kW při 3600/min • Točivý moment 350 N.m při 1600-2400/min • Stálý pohon všech kol • Přímá řazená šestistupňová převodovka • Pneumatiky 225/55 R 17 • Nádrž 60 l • Rozvor 2635 mm • Vnější rozměry 4450 x 1780 x 1570 mm • Zavazadelník 0,380 m<sup>3</sup> • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1490/470 kg • Největší rychlost 198 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 9,3 s • Spotřeba 6,8/5,0/5,6 l na 100 km • Výroba Gumna, Japonsko.

**Základní cena 709 000 Kč**

**Testovaný vůz 744 000 Kč**

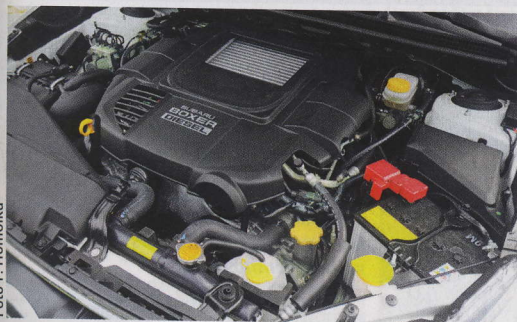
## HODNOCENÍ

**+** Adheze, průchodnost terénem  
Úsporný a silný motor  
Vnitřní prostor

**-** Vyšší cena  
Provedení rádia  
Menší zavazadelník

**2**

**Závady v testu Žádné**



*Všechna kontrolní místa jsou na motoru vyvedena ve žluté barvě - tak to kdysi mívaly opely*



*Žádné velké serepetičky, kokpit XV je jednoduchý a přehledný*



*Odnímatelný bezpečnostní panel autorádia už se dnes moc nenosí...*



*Objem 380 l je na hatchback slušný, jenže cenově se XV srovnává se SUV....*



*Vzadu nadchne místo před kolena, zato chybí průvlak na lyže*

ným rádiem Pioneer. Hraje dobře, ale v dnešní době už se odnímatelný bezpečnostní panel moc nevidí. Do zavazadelníku se vejde 380 l bagáže, dokázali bychom si představit i větší objem hlavně na delší cestování, ke kterému XV s výborným motorem 2.0D svádí... **-kod-**