



Text: Leoš Káňa
leos.kana@axelspringer.cz

Subaru XV 1.6i CVT Comfort TEST

SVĚT MOTORŮ



Správný směr?

Nový crossover Subaru XV se nám nejprve představil v základní benzinové verzi a s převodovkou CVT.

Novinka Subaru XV míří někam mezi hatchbacky nižší střední třídy a kompaktní SUV. A rozhodně se jedná o povedený krok. Alespoň ten první. Díky velkým kolům a plastovým lemům působí celý vůz mohutně a robustně. Líbily se nám i jednoduché linky a design detailů. Také na interiéru u Subaru zapracovali, i když o přesměřené útulnosti se zatím mluvit nedá. Posun je však znatelný a ergonomie většiny ovladačů příkladná. Pochvalovali jsme si tvarování sedadel a téměř ideální pozici za volantem. Vynikající jsou jízdní vlastnosti. Tuhé tlumiče dobře absorbují rázy

od nerovností a také zajišťují skvělou stabilitu v zatáčkách. Ani přes světlou výšku podvozku 220mm se karoserie prakticky nenaklání. Výborné je také řízení.

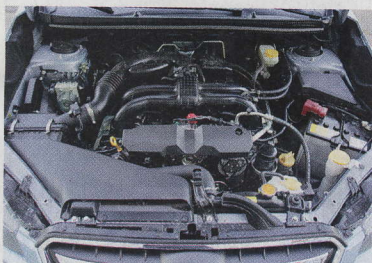
Druhým krokem ale u Subaru šlápli vedle, protože u našeho XV se o pohon všech kol staralo spojení zážehové šestnáctistovky s výkonem 84 kW a bezstupňové převodovky CVT. Bohužel ve vyšší výbavě Comfort ani jinou možnost nemáte. Motor patří stejně jako dvoulitr do čestvé vyvinuté řady FB. Má zcela nové odlehčené pohyblivé díly, delší zdvih (při zachování stavební šířky), přepracované sání, výfuk a systém recirkulace

výfukových plynů (EGR). Rozvody pohání řetěz. Na převodovku s plynule měnitelným převodem – u Subaru se nazývá Lineartronic – však nestačí. Její výhoda zřejmě spočívá jen v nižší spotřebě při normovaném evropském jízdním cyklu, protože podle výrobce by šestnáctistovka s pětistupňovým manuálem měla mít spotřebu o 0,2 litru vyšší. Skutečnost je ale úplně jiná.

V případě poklidného ploužení se převodovka jeví jako ideální, jízda je naprosto plynulá. Také na rovných úsecích dálnice se nám líbila, protože udržovala motor v oblasti 2300 otáček. Ale u ústrojí CVT je obvyklé, že otáčky motoru nerostou ani neklesají lineárně s rychlostí vozidla. S prvním stoupáním tak najednou vylétly na 4000, což doprovázel výrazný zvukový projev. Stejně situace jsme zažívali při každé výraznější akceleraci nebo snaze předjíždět – to moc nedoporučujeme. Vše se ještě zhoršilo za plného zatížení se čtyřmi cestujícími. S vysokými výkyvy otáček proto ani nepřekvapí, že jsme na tradiční trase (70 % dálnice, 15 % město, 15 % okresky) jeli za 7,6 l/100 km.

Už se těšíme na manuální převodovku. A je jedno, zda půjde opět o zážehové motory nebo vznětovou verzi.

Spojení benzinové šestnáctistovky s výkonem 84 kW, pohonu všech kol a bezstupňového automatu není zrovna ideální. Také ho nikdo jiný nenabízí.



Někomu může interiér nového XV připadat zastaralý, ale v případě Subaru jde po stránce designu o slušný posun dopředu



Konstruktérům Subaru se v kufru podařilo vykouzlit slušných 380 l

Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec typu boxer uložený vpředu podélně. Zdvihový objem **1600 cm³**. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **84 kW** při 5600 ot./min, točivý moment **150 N.m** při 4000 ot./min. Pohon všech kol. Bezestupňová automatická převodovka CVT. Nejvyšší rychlost **175 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **13,8 s**. Emise CO₂ 146 g/km. Spotřeba město/mimo město 7,9/5,5 l/100 km.

Kombinovaná spotřeba 6,3 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2635 mm**. Délka x šířka x výška **4450 x 1780 x 1570 mm**. Provozní/užitečná hmotnost 1460/555 kg. Objem palivové nádrže 60 l. Pneu 225/55 R17.

Objem kufru 380/1420 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky, 3 roky na vadu laku a 12 let na neporezavění karoserie. Výbava bez příplatků.

Základní cena 689 000 Kč

HODNOCENÍ

+ Jízdní vlastnosti, řízení
Prostor interiéru
Průchodnost terénem
Kolenní airbag

- Přepínání palubního počítače kolíčkem na přístrojovém štítu
Převodovka CVT
Omezené možnosti individualizace

Doporučujeme!

Pokud toužíte po modelu XV se zážehovým motorem a automatickou převodovkou, rozhodně spotřebu CVT s dvoulitrem o výkonu 110 kW a točivém momentu 196 N.m. Ve stejné výbavě je jen o 20 000 Kč dražší, což u cenovky atakující sedm set tisíc není až tak horentní částka, ale hlavně toto spojení funguje líp. Jeho síla totiž stačí k tomu, že převodovka nemusí v případě potřeby akcelerace motor tolik vytáčet. Na dálnici, kde šestnáctistovka kvičela ve 4000 otáčkách, si dvoulitr brumlal na 3000. Při předjíždění vysoké otáčky mnohem rychleji spadly, přitom subaru dál plynule zrychlovalo. Navíc CVT v dvoulitru umožňuje volbu předdefinovaných převodů páčkami pod volantem, takže jakýmsi způsobem můžete řízení ovlivnit sami. Najednou se nám bezestupňová převodovka začala líbit, což umocnila spotřeba paliva. Na stejné trase, kde jsme XV s boxerem měřili 1,6 l, si dvoulitr při stejném tempu řekl o 7,2 l/100 km.

