

SUBARU OSLOVÍ NOVOU SKUPINU ZÁKAZNÍKŮ

Japonské vozy s hvězdami ve znaku jsou u nás automaticky zařazovány do kategorie aut pro ty, kteří se „vznají“, ne-li dokonce pro „fajnšmekry“. Tato cílová skupina zákazníků by se nyní měla rozšířit o nové zájemce, kteří dosud neměli se Subaru tu čest. Tuto změnu by měl přinést nový model – XV, který je určen pro širokou skupinu řidičů, včetně žen a rodin s dětmi.

Auto, které řečeno slovy automobilky „se chová jako osobák, ale sedíte výš“, je narozdíl od tradičního Foresteru modelem určeným pro zákazníky z města, kteří chtějí zaujmout designem, přitom si ale užít řízení a výborného průjezdu zatáčkami díky permanentnímu pohonu všech kol. Jako bonus navíc je světlá výška 220 mm, za niž by se nemuselo stydět leckteré SUV.

Exteriér – kombinace elegance a sportovních prvků

Stavba karoserie modelu XV odpovídá konstrukci crossoveru, jehož silueta je ovšem protáhlejší a elegantnější. Masky chladiče a tvar světlometů si ale uchovávají charakter-

tické sportovní prvky, příznačné pro modely Subaru. Mřížka chladiče má tvar šestiúhelníku, světlometry mají připomínat oči sokola. Design kol využívá kontrastu mezi použitou stříbrnou a černou barvou, který vytváří plastičtější dojem. Hrany na předním a zadním nárazníku nejen zaostřují výraz vozu, ale zlepšují také aerodynamiku vozu. Zmizel tradiční otvor pro přívod vzduchu k motoru, který mají vozy Subaru obvykle na přední kapotě, a byl zapracován do prostoru pod kapotou.

Více pohodlí pro cestující

Parametry vozu přispívají zvětšení prostoru pro cestující. Celková délka auta je 4450 mm a rozvor náprav 2635 mm. Posunutí A sloup-



První dojmy z jízdy

Model XV, zejména v nové mandarinkové metalíze, má výrazný design a příjemný interiér. Odezva na sešlápnutí plynu je vskutku pozoruhodná, razantnější řidiči si budou muset zvyknout zacházet s pedálem výrazně opatrněji. Kromě již uvedených předností stojí jistě za zmínku i bezpečnostní prvky, kterým se ale budeme podrobněji věnovat v redakčním testu v některém z příštích čísel. Subaru chce tímto modelem oslovit nové zákazníky a rozšířit tak řady svých příznivců. Model XV jim nabídne za cenu od 569 000 korun za slabší benzínový motor (114 koní), za diesel v základní výbavě (147 koní) zaplatíte 759 tisíc.



ků dopředu zlepšilo komfort cestujících v interiéru (lepší výhled, vzdušnější pocit). Zavazadlový prostor nabídne základní objem 380 litrů, v interiéru najdete řadu odkládacích ploch, které jsou v pohodlném dosahu řidiče. Podle stupně zvolené výbavy jsou sdružené ukazatele podsvíceny červeně (základní) nebo bíle (vyšší). Nechybí sportovní detail, který používá Subaru i v jiných modelech – po sepnutí zapalování se ručičky ukazatelů vymrští k nejvyšším hodnotám a vrátí se zpět do výchozí polohy.

Všechny verze jsou v základu vybaveny automatickou klimatizací, která je jednozónová či za příplatek duální. K dispozici máte také připojení audio zařízení pomocí USB nebo iPodu díky dokovacímu kabelu. Přehrávací zařízení můžete připojit i pomocí Bluetooth.

Dva benzínové a jeden dieselový motor

Automobilka předpokládá větší zájem o benzínové motory, ale přesto uvádí XV také s jedním naftovým agregátem (vyvinutým přímo pro Evropu). Jedná se o přeplňovaný Boxer Diesel 2.0 DOHC, který se vyznačuje vysokou tuhostí, hladkým chodem, nízkou

hmotností a kompaktností. Spojení Boxeru s protiběžnými písty a symetrického pohonu všech kol znamená pro vůz nízké těžiště, které spolu s dobrým rozložením hmotnosti zaručuje vysokou stabilitu. Díky tomu si můžete dovolit ostřejší průjezd zatáčkami, než byste u vozu se zvýšenou karosérií očekávali. Přeplňování zajišťuje turbodmychadlo s variabilní tryskou, takže výkon motoru je dostatečný v širokém rozmezí otáček.

Benzínové atmosférické agregáty Boxer 1.6 a 2.0 DOHC jsou konstruovány téměř shodně (výjimkou je blok motoru). Oproti předchozím motorům byla snížena spotřeba paliva asi o 10 %. Kromě konstrukce karoserie a aerodynamiky vozu k tomu přispělo i použití funkce Auto Start Stop. Prodloužení zdvihu pístů společně s aktivním řídicím systémem časování ventilů se pozitivně projevilo ve vyšším točivém momentu v pásmu nízkých až středních otáček. Díky tomu dosáhnete žádané akcelerace i při lehkém sešlápnutí plynového pedálu.

Nové převodovky

Podle motorizace jsou motory spojeny s pěti či šestistupňovou manuální převodovkou ne-

bo novým šestistupňovým automatem. Benzínový motor 1,6 l spolupracuje s pětistupňovým manuálem, optimalizovaným pro úsporný provoz, zážehový agregát 2,0 l je spojen se šestistupňovou manuální převodovkou vyvinutou z převodovky používané u Legacy. Pro diesel je určen šestistupňový manuál se širokým odstupňováním převodů, s nímž motor neztrácí živost, ale ani úspornost provozu. Pro nový model XV byla vyvinuta také nová automatická převodovka Lineartronic (CVT), která je k dispozici s oběma zážehovými motory. Řadit ji ale můžete i ručně pomocí páček pod volantem.

Symmetrical AWD

V případě značky Subaru je významnou předností symetrický stálý pohon všech kol, který je k dispozici rovněž u všech verzí modelu XV. Podle typu převodovky pracuje s dvěma typy centrálního diferenciálu. Pro převodovku Lineartronic je to elektronicky řízený systém stálého pohonu všech kol s lamelovým diferenciálem 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. Reaguje na změny jízdních podmínek a v reálném čase mění rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní kola. U ručně řazených převodovek je použit stálý pohon všech kol s centrálním diferenciálem s omezenou svorností a viskózní spojkou. Tento systém spojuje centrální diferenciál s kuželovými koly se základním rozdělením hnacího momentu v poměru 50:50 a viskózní spojkou pro diferenciál s omezenou svorností. Pokud dojde k prokluzu předního nebo zadního kola, viskózní spojka upraví rozdělení hnacího momentu tak, aby zůstala zachována co nejvyšší trakce.

