

Subaru XV 1.6i XS CVT Comfort

175 km/h; 6,3 l/100km
Cena od 689 000 Kč

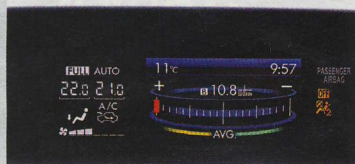


Baby Outback

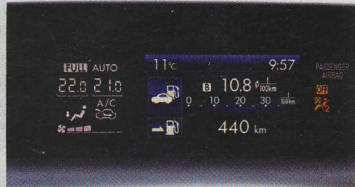
DISPLEJ MFD



▲ Multifunkční displej MFD existuje ve dvou verzích. Náš vůz měl tu lepší.



▲ Lepší verze MFD se vyznačuje 4,3palcovým barevným displejem.



▲ Displej MFD umí zobrazovat řadu důležitých údajů (viz hlavní text).

Zcela nové Subaru XV nejenže doplňuje modelovou řadu značky o menší „terénní“ kombi, nýbrž i ukazuje, jak bude po **technické stránce** vypadat nová generace tradiční Imprezy.



Tomáš Dusil
tomas.dusil@burda.cz

HLAVNÍ IDEOU vývoje zcela nového modelu XV bylo, pro mnohé možná trochu překvapivě, nabídnout atraktivní vůz určený zejména pro pohyb ve městě. Subaru to vyjadřuje jako „Urban Adventure“, tedy dobrodružství ve městě.

Je jasné, že se jedná o ryzí marketing, neboť ve městě zpravidla příliš nevyužijete sofistikovaný pohon všech kol a rovněž velikost vozu není zcela ideální pro parkování v úzkých uličkách starobylých evropských metropolí. Co se týká nás, tak my nové XV spíše vidíme jako perfektní kompromis mezi jízdně nezajímavými a tupými, byť mimo silnice často docela schopnými, vozy SUV a dynamicky vyzrálými kombi kompaktní třídy, která sice na dálnici či okresce excelují, avšak vyjet jen malý svah mimo silnici jim obvykle činí problém, nejen z důvodu ne-

dostatku trakce, nýbrž i vinou příliš nízké světlé výšky či malých nájezdových úhlů. Jak už to ale bývá, konečné slovo budou mít zákazníci, a tedy uživatelé vozu.

PŮSOBÍ ROBUSTNĚ

V otázce vnějšího designu šlo Subaru u řady XV stejnou cestou, jakou uplatňuje již po mnoho let u větší řady Outback. Ta je sice v současnosti komunikována coby samostatná řada, avšak po technické stránce samozřejmě vychází z modelu Legacy.

Podobné je to i v případě XV, které je tak prvním nosičem techniky, vyhrazené rovněž pro budoucí generaci známé Imprezy. Na první pohled je XV typickým zástupcem vozů značky vlastněné koncernem Fuji Heavy Industries. Pokud se zaměříme na techniku karoserie, tak kromě zlepšení výhledu posunutím spodní hrany A sloupků směrem vpřed bylo hlavní snahou zajistit co největší torzní a ohybovou tuhost nosného skeletu. Podlahová plošina dostala přidav-



▲ Pro ty, co neradi řadí, má Subaru v modelu XV v nabídce samočinnou převodovku. Ta však není klasickým automatem s planetovými převody, nýbrž se jedná o variátor (CVT), obchodně nazývaný Lineartronic.



I v novém XV se v kabině sází spíše na účelovost než lacíný efekt.



▲ Originálnímu audiu nechyběly ani vstup AUX, ani přípojka na USB.



▲ Čitelnost přístrojového štítu je bez připomínek. Teplotu najdete v menu MFD.



XV je v řadě Impreza vlastně tím, čím je Outback v Legacy.

+ skvělá průchodnost terémem bez negativa v podobě vysokého těžiště, skvělý mix mezi ovladatelností a kvalitou jízdy, kultivovanost pohonné jednotky, prověřený a vyspělý pohon 4x4, kvalita zpracování, tuhost karoserie, vzhled, rozvodový řetěz

- omezená dynamika, vyšší spotřeba paliva, občas rázy do řízení na nerovnostech, lamelová spojka je méně robustní než diferenciál

né ocelové výlisky do oblasti napojení předních a zadních podběhů k centrální části. Další dodatečné profily najdete vzadu před lůžkem pro rezervní kolo a konečně pozornosti neušly ani lidově zvané „hrnce“, tedy místo pro horní uložení vzpěr McPherson. Součástí strategie byla rovněž ochrana chodců. Jelikož XV nedisponuje aktivní (vystřelovací) kapotou, bylo třeba výztuhu podběhů doplnit o deformační zónu.

Druhým důležitým aspektem vývoje byla aerodynamika. K její optimalizaci

přispívají jednak aerodynamické kryty podvozku a jednak speciálně navržené přední podběhy. Ty usměrňují proudící vzduch tak, aby bylo zajištěno co nejúčinnější chlazení předních brzd.

V KABINĚ VÍCE INFORMACÍ

Pokud se přesuneme do kabiny, tak i v ní zaznamenáte řadu vylepšení. Když opomeneme kvalitní materiály v čele s měkkými plasty, pak hlavní pozornost zájemců bude jistě směřovat k nejvyšší přičce středního panelu. Na ní své místo zaujímá

inovativní multifunkční displej MFD. V řadě XV existuje ve dvou verzích. Nižší stupně výbavy mají monochromatický, zobrazující jinde běžné údaje palubního počítače. Naopak vyšší verze, včetně testovaného vozu, jsou osazeny vyspělejší verzí. Ta sází na 4,3palcový barevný zobrazač. A ten již dokáže informovat o řadě dalších skutečností. Třeba o tom, jak se vyvíjela vaše spotřeba paliva v průběhu určité doby. K tomu využívá přehledný graf. Vyšší hodnoty, než je dlouhodobý průměr, jsou znázorněny žlutě, naopak nižší zeleně.

Jinou zajímavostí je graf aktuálního rozdělení točivého momentu na jednotlivá kola. Z těch nejdůležitějších je schopnost ukazovat množství hladiny oleje v motoru, případně různá chybová hlášení, kupříkladu, že máte zkontrolovat brzdový systém. Pro nás je také důležité, že MFD umí komunikovat v českém jazyce.

MÍSTO „DIFERÁKU“ SPOJKA

Ač lze i u Subaru najít vozy bez stálého pohonu všech kol (kromě kupé BRZ správně nazvaného s Toyotou GT86 je to třeba malé Justy), v případě XV tomu tak samozřejmě není, takže lze bez problémů těžit z devíz originálního symetrického ▶



▲ Tempomat je standardem ve vyšší výbavě XS. Ovládá se tlačítky umístěnými na volantu, tak jak je dnes běžné.

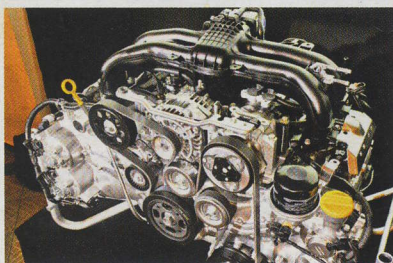


▲ Vnější zrcátka byla u testovaného vozu elektricky sklopná.

MOTOR FB16

Model XV je prvním Subaru poháněným menší verzí nového zážehového čtyřválcového motoru řady FB. Nová 1.6 vznikla z většího dvoulitru jednak zmenšením vrtání válců z 84,0 mm na 78,8 mm a jednak zkrácením zdvihu pístů z 90,0 mm na 82,0 mm. Tím se podařilo

zachovat nadčtvercovou koncepci, která je žádoucí pro zachování vysokého točivého momentu v nízkých a středních otáčkách. Kompresní poměr 10,5:1 mají oba motory stejné, stejně jako příslušenství. Zmíníme alespoň proměnné časování AVCS či soustavu TGV.





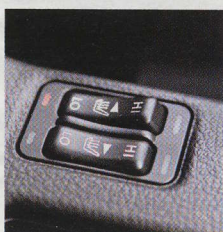
Aero-
dynamická
optimalizace před-
ní části. Speciálně
tvarované podběhy
předních kol pod-
porují chlazení
brzd.



▲ Sedadla jsou tuhá a dobře tvarovaná.



▲ Prostor vzadu je limitovaný středním tunelem.



◀ Dvoustupňové vyhřívání předních sedadel je standardem u všech verzí a výbav řady XV. Šipky na ovladačích jasně ukazují, který z nich se pojí ke kterému přednímu sedadlu.



◀ Parkovací kamera se pojí výhradně s vyšší verzí multifunkčního displeje MFD. Důvodem je, že její obraz je zobrazován právě MFD. V případě testované verze jde o standard.

stálého pohonu všech kol. Zatímco verze s manuální převodovkou využívají kuželový centrální diferenciál, uzavíraný viskózní spojkou, ty s Lineartronicem jsou osazeny elektrohydraulickou lamelovou spojkou MP-T. Základní rozdělení s preferencí přední nápravy činí 60:40. Pokud je to třeba, lze pochopitelně v mžiku tento poměr upravit tak, aby náprava s vyšší adhezí dostala větší příděl hnacího momentu.

SÁZKA NA PRUŽNOST

I přes světlou výšku 220 mm se podařilo zachovat relativně nízké těžiště vozu. Hlavní dík v tomto patří motoru s protilehlými písty. Tím je zcela nová 1.6 z řady

FB. Je jasné, že vzhledem k výkonu 84 kW v kombinaci s převodovkou CVT nemůže být dynamika jízdy v přímce nijak oslnivá. Nadšence tudíž tato verze nezaujme, avšak defenzivně jezdící řidiči pravděpodobně nebudou mít s tímto problémem.

Jízda s Lineartronicem je velmi příjemná, pokud nespěcháte. Ve snaze snížit maximálně spotřebu jsou preferovány co nejvyšší převody. Při potřebě zrychlit stačí jen lehce přitlačit akcelerační pedál k podlaze a hned je k dispozici některý z lehčích převodů. Jak moc krátký, to záleží právě na pohybu vaší pravé nohy.

Dlouhozdvihová koncepce obecně přináší výhody v podobě dobře rozloženého točivého momentu. Že se takové

motory tak rychle nevytácejí, je u cestovního vozu podřadné. Pokud chcete s novou 1.6 zrychlovat, je dobré mít na otáčkoměru alespoň 2000 min⁻¹. Právě v nich přichází jakýsi první vrchol přívalu síly. Druhý skok následuje o zhruba 1000 min⁻¹ výše, aby vše vrcholilo hodnotou 150 N.m ve 4000 min⁻¹. Celkově je křivka „točáku“ hodně plochá, což je žádoucí. Při jízdě velmi imponuje nezvykle tichý a hladký chod, vyplývající už ze samotné koncepce motorů typu boxer.

MĚNĚ SPORTU

V otázce tuhosti pérování se šlo cestou tuhých tlumičů a poměrně dost měkkých pěr a stabilizátorů. Při rychlé jízdě se tak vůz houpe poněkud více, než jsme zvyklí třeba u Imprezy, avšak o nic dramatického nejde. Výhodou je ovšem plavné překonávání nerovností, byť s občasnými rázy do řízení. I to jsme u nové generace vozů Subaru již zaznamenali. Pokyny velmi přesného řízení s elektromechanickým posilovačem vůz následuje čistě, byť ochota zatáčet je možná o špetku nižší,

Zrychlení 0–100 km/h (s): **13,8** • Maximální rychlost (km/h): **175** • Spotřeba město/mimo město/kombinace (l/100 km): **7,9/5,5/6,3**

INFO O VOZE

HMOTNOST Pohotovostní (kg): 1500
 • Užitečná (kg): 440 • Celková (kg): 1940
 • Výkonová hmotnost (kg/kW): 17,85 •
 Hmotnost brzděného přívěsu (kg): 1200 •
 Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg): 650

PROVOZ Poháněná kola: všechna •
 Převodovka: s plynulou změnou převodu •
 Zrychlení 0–100 km/h (s): 13,8 • Maximální
 rychlost (km/h): 175 • Průměr otáčení (m):
 10,6

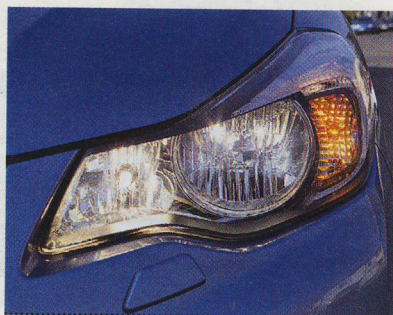
ROZMĚRY



MOTOR Zážehový atmosfé-
 4válec: DOHC, 16V • Zdvihový
 objem (cm³): 1600 • Kompresní
 poměr: 10,5:1 • Vrtání x zdvih
 (mm): 78,8 x 82,0 • Maximální
 výkon (kW): 84 • Při otáčkách
 (min⁻¹): 5600 • Točivý moment
 (N.m): 150 • Při otáčkách (min⁻¹):
 4000 • Specifický výkon (kW/l):
 52,50 • Emisní norma: Euro5,
 Emise (g CO₂/km): 146



◀ S opravnou sadou na pneumatiky činí základní objem zavazadelníku 380 litrů. S plnohodnotným náhradním kolem se smrskne na „pouhých“ 310 litrů. V konfiguraci na obrázku lze ovšem naložit až 1270 litrů. Zde je jistým limitem právě pohon všech kol.



◀ Dvouparabolové světlomety jsou u verze XS Comfort xenonové. Uplatnění tlakových omývačů je v tomto případě diktované legislativou. Jejich součástí je také světelný senzor, tedy samočinné spuštění světel dle intenzity okolního světla.

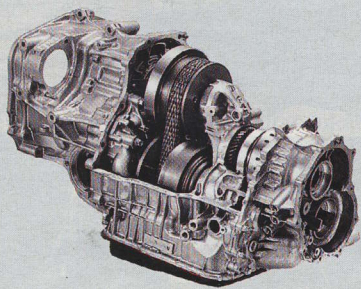


Tomáš Enge

„Nápad doplnit modelovou řadu Subaru o menší kombi s výrazně terénními schopnostmi, bez ústupků v dynamice jízdy na silnici, se mi velice zamlouvá.“

LINEARTRONIC

Oba zážehové motory z nové řady FB mohou být alternativně kombinovány s bezestupňovou převodovkou (CVT). Rozsah jejich převodů je od lehkého 3,581:1 až po nebyvale těžkých 0,570:1. Stálý převod má hodnotu 3,900:1. O primární přenos točivého momentu se tady stará klasický hydrodynamický měnič, podobně jako u planetových samočinných převodovek. Pro řadu XV bylo CVT dále vylepšeno.



než očekáváte. Zejména v nižších rychlostech je třeba překonat jistý počáteční odpor, takže v praxi je třeba vzít „za volant“ poněkud více. Důvodem zmíněného chování je zřejmě nižší strmost řízení kolem střední polohy.

EKONOMICKÉ HLEDISKO

Převodovky typu CVT mají obecně větší ztráty, a tedy nižší účinnost. Důvodem je fakt, že výkon přenáší třením. U nového Lineartronicu se konstruktéři optimalizací řetězu v kombinaci s dvojicí řemenic snažili tuto nevýhodu v maximální možné míře snížit. I vzhledem k použití převodovky CVT, navíc

s hydrodynamickým měničem, který sám o sobě pracuje s jistým prokluzem, a vzhledem ke stálému pohonu všech kol a relativně hmotným kolům je výsledná spotřeba při klidném stylu jízdy zhruba 81 na 100 km plně akceptovatelná.

Ač je nová 1.6 samozřejmě skvělá a v kombinaci s CVT může přinášet mnohým neobvyklé jízdní potěšení, pokud jde o nás, tak my bychom raději volili větší dvoulitr v kombinaci se šestistupňovým manuálem. A nebo úžasný diesel. Ten ve verzi XS Comfort vyjde v porovnání s testovaným vozem draž o rovných 70 tisíc korun.

CENA Subaru XV

Základní mod. 1.6i X Active:	569 000 (Kč)
T. mod. 1.6i XS Comfort CVT:	689 000 (Kč)
Testovaný model s příplatky:	690 500 (Kč)

KONEČNÁ ZNÁMKA

2 /

„Auto pro všechny druhy silnic. Lepší ale bude s manuálem.“

INZERCE

Již od
469 900 Kč



INSIGNIA 4x4 BITURBO

NEJLEPŠÍ VŮZ, KTERÝ JSME KDY VYROBILI.

Nyní se 195 k a 400 Nm. Šetřte palivo a životní prostředí.

Revoluční turbodiesel 2.0 BiTurbo využívá nejmodernější technologii sekvenčního přepínání dvěma turbodmychadly. K dispozici s pohonem předních i všech kol 4x4, podvozkem SuperSport a dalšími moderními technologiemi. Více informací u nejbližšího dealera Opel.

www.opel.cz infolinka: 800 101 101 Opel Finance

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂: 4,9–11,3 l/100 km, 129–265 g/km. Zobrazený model je pouze ilustrativní. Uvedená cena je pro základní model při využití nabídky Opel Finance.



Wir leben Autos.