

GEOCACHING

Crossover pro ty, kdo nemají rádi crossovery, láká na „poklad“ v podobě dieselu, ke kterému si mají najít cestu i odpůrci nafty.

Model XV dělá nábor zákazníků, kteří si Subaru dříve nekupovali. A vznětová verze mu v tom má hodně napomoci. Pohled do ceníku ale trochu zarazí. Oproti zážehovému dvoulitru je diesel o 100 000 Kč dražší, ve srovnání se základní šestnáctistovkou dokonce o 130 000 Kč. Při dalším prodeji ale diesel snáze a dráže prodáte. Odhlédneme-li od ceníku, má tato verze v rukou většinu trumfů. Diesel je pružný, zásluhou krátkého odstupňování I. převodového stupně jde výborně odspodu a při rychlé jízdě po dálnici neobtěžuje posádku hlukem.

S dieselem lze v podstatě jezdit jako se zážehovým motorem. Tedy až na tu spotřebu. Bez nějakých snah o šetření s ním dosáhnete 6,5 až 7,0 l/100 km. Vznětová verze má z motorové palety i nejlepší akceleraci na stovku (9,3 s) a nejvyšší dosažitelnou rychlost (198 km/h). Píhou na kráse vznětové verze je tuhá spojka, která zabírá i poměrně vysoko.

Model XV šel dál než Impreza XV, jeho benefitem je především velká světlost podvozku 220 mm, tedy větší než u Nissanu Qashqai (190 mm) i u Range Roveru Evoque (212 mm), která mu zásluhou nízkého těžiště bez ztráty agility na silnici umožňuje projet i lehčím terénem.

Rozměrově velkorysý interiér s tvrdými plasty a lacinými ovladači bohužel nedosahuje materiálových standardů evropských značek. Ovládání palubního počítače tyčkami v přístrojovém štítu je zastaralé a zavazadelník svými 0,380 m³ zrovna neoslňuje. To, co je ale skutečně důležité, není u XV ošizené. Karoserie ukrývající prostornou kabinu s dobrým výhledem je robustní, XV díky přesnému řízení poslouchá na slovo a pohon všech kol zajišťuje dobrou trakci. Efektivní 17“ kola k charakteru XV patří, komfort na nerovné silnici ale není zcela bez chyb.

709 000 Kč za nejlevnější, byť dobře vybavenou vznětovou verzi XV, to není zrovna málo. Nissan Qashqai 2.0 dCi 4x4 s automatem přijde o 6500 Kč levněji. Odhlédneme-li od akčních cen, tak lze Škodu Yeti 2.0 TDI 4x4 pořídit již za

624 900 Kč a Kia Sportage 2.0 CRDi 4x4 za 619 980 Kč. Ceny (zejména u Subaru) jsou ale nezávazným doporučením...

Text: Vladimír Löbl
Foto: Václav Novák

Světlost 220 mm je bezkonkurenční, přesto má XV nízkou položenou těžiště.



Drsnácký charakter XV se odráží i v interiéru s převážně tvrdými plasty. Pozice za volantem je dobrá.



Kabina je prostorná a výhled z ní dobrý, zavazadelník je podprůměrný.

TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr lepší

SUBARU XV 2.0D X ACTIVE

Motor	přepln. vznětový, B4, 1998 cm ³
Výkon	108 kW (147 k) při 3600/min
Točivý moment	350 Nm při 1600-2400/min
Pohon a podvozek:	6st. manuální převodovka, pohon všech kol, vpředu McPherson, vzadu dvojité lichoběžníky. Brzdy kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením. Pneu 225/55 R 17.
Zavazadlový prostor	0,380/1,270 m ³
Rozměry:	4450 × 1780 × 1570 mm, rozvor 2635 mm, provozní/užitečná hmotnost 1490/470 kg, objem nádrže 60 l.
Nejvyšší rychlost	198 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,3 s
Spotřeba	6,8/5,0/5,6 l/100 km
Emise CO₂	146 g/km
Cena/testovaný vůz	709 000 Kč/744 000 Kč

Konkurence: Kia Sportage, Nissan Qashqai, Škoda Yeti

auto motor sport HODNOCENÍ

+	spotřeba, velká světla výška, kultivovanost motoru, trakce, přesné řízení, dobrý výhled	Pohon	9
		Podvozek	9
		Komfort	8
-	ovládání spojky, laciné plasty, malý zavazadelník	Interiér	6
		Cena/výbava	6

Vylepšená verze turbodieselu potěší kultivovaností i spotřebou 6,5 až 7,0 l/100 km.

