

Souhlasím



Poslední velká novinka japonského Subaru – model XV – se tváří hodně sebevědomě. Dokonce až tak, že vlastně vždycky po jejím nastartování k ní jako řidič musíte vyjádřit svůj vztah a jedinou nabízenou možností je tlačítko: Souhlasím ...

text: Martin Vacek, foto: autor a výrobce

Neinformovaný člověk se možná podivil nad tím, odkud se Subaru XV letos na jaře tak zčistajasna vzalo, když automobilka roky nabízí vlastně stále stejné modely – Imprezu, Forester a Legacy. Je pravda, že čas od času se v autosalonech značky objevila i jiná subaru, ale v těchto případech šlo vždy spíše o doplňkový sortiment, než stabilní nabídku. S XV jsou ambice ovšem mnohem vyšší, možná nejvyšší a automobilka se na uvedení nového modelu náležitě a dlouho připravovala.

První a pak druhý krok

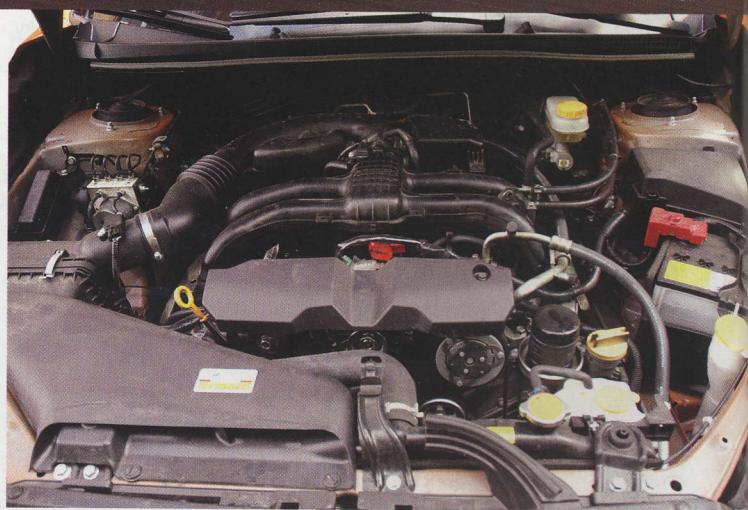
Prvním testem reakce zákazníků byla stejnojmenná úprava u modelu Impreza před dvěma lety, kdy na tradičním modelu přibýly černé plasty kolem blatníků a prahů a světlá výška vozu o něco vzrostla. Zájem o takový typ vozu automobilku potěšil, takže udělala i druhý, daleko těžší krok – postavila pro kategorii městských crossoverů zcela nové auto. XV tak určitě nepovažujte za nějaký derivát imprezy, i když samozřejmě se s ní v něčem

shoduje, ale důležité věci jsou tady originální.

Na českém trhu se Subaru XV nabízí se třemi různými pohonnými jednotkami (jeden diesel, dva benzíny), ve dvou specifikacích (X, XS) a ve třech stupních výbavy (Active, Comfort, Executive). Nám české zastoupení značky Subaru zapůjčilo k otestování vrcholné provedení modelu s benzínovým motorem – 2,0i XS Executive, navíc vybavené bezstupňovou převodovkou CVT v ceně 769 000 Kč. Jen pro ilustraci – nejlevnější je model XV 1,6i X Active za 569 000 Kč, naopak nejdražší s dieselem 2,0D XS ve výbavě Executive za 829 000 korun.

Hodně místa, dost pohodlí

Už stavba vozu vyvolá ve vás zvědavost, co se za tímto masivním vozem skrývá. Ve srovnání s předešlou Imprezou XV narostla novinka do všech směrů, nejvýrazněji do výšky, kde jejich 1570 milimetrů určitě v provozu nepřehlédnete. Částečně se na ní podepisuje světlá výška 220 mm, vůz tak celkově vyhlíží statně a jak už



Benzínový motor o objemu 2,0 litru nabídne 110 kW výkonu, ve spojení s CVT budete mít někdy pocit, že vůz tohoto potenciálu ne zcela využívá

bylo zmíněno na začátku – sebevědomě. Oproti Impreze XV se novinka prezentuje rovněž prostornějším interiérem, respektive rozvorem. Konstrukteři ho ale dosáhli ne přílišným zvětšením délky vozu, nýbrž provedením karosérie, u níž byly maximálně vpřed posunuty A-sloupky. Z toho profitují především zadní cestující, jimž XV nabízí daleko více místa pro kolena, automobilka dokonce tvrdí, že XV nabízí největší prostor pro kolena zadních cestujících v dané automobilové třídě. Na nedostatek místa si však nebude stěžovat ani řidič se spolujezdcem, snad jen strop by mohl být

o něco výš, 960 milimetrů od sedáku nemusí každému stačit.

Naopak bez hrbení bude stát pod vyklopenými zadními dveřmi i člověk vysoký 185 centimetrů. Nicméně nakládací hrana není (přirozeně) zrovna nízko (80 cm), navíc je s takzvaným schodem. Vstupní prostor ovšem malý není, zavazadelník má pravidelný tvar se základní délkou 80 centimetrů, šířka pak mezi podběhy dosahuje 106 centimetrů. Objem činí solidních 380 litrů, prostor lze navíc zvětšit a prodloužit sklopením opěradel zadních sedadel, i když zcela rovnou plochu tím nevytvoříte. Také tu chybí nějaké men-



1 Pod vysoko výklopné páté dveře se vejde člověk vysoký i 185 centimetrů

2 Výhled dozadu není nejlepší, kompenzují to ale velká vnější zpětná zrcátka, při parkování i kamera

3 Na první pohled není zavazadelník nijak velký (380 litrů), ale vnitřek XV je našťastí variabilní, takže převézt v něm lze i velké a dlouhé předměty

4 Velký rozvor vozu poskytuje dostatek místa pasažérům vpředu i vzadu, řidič by možná přivítal pouze lepší loketní opěrku

ší přihrádky, zajistit zavazadla proti posunu lze pouze pomocí kotvicích ok. Menší úložný prostor je pak ještě pod kobercem v prostoru rezervního kola (lepící sady).

Dva displeje, není to moc?

Sedadla jsou pohodlná a dobře vyztužená, také délka sedáku je optimální. Po delší jízdě tak vystoupíte z auta celkem svěží, nastupování je vpředu díky rozměrným dveřím dobré, vzadu jen o něco málo horší. Místa je uvnitř dost i do stran, možná pouze vpředu chybí loketní opěrka, ta vytvořená z poklopu schránky mezi předními sedadly, je nízko a utopená vzadu. Volant se drží dobře, na pádla související s bezestupňovou převodovkou, lze lehce dosáhnout. Startování je bezklíčové, stačí zmáčknout tlačítko pod volantem.

Po nastartování vozu se aktivují i další funkce vozu, včetně onoho v úvodu zmíněného potvrzení slova „Souhlasím“. To se objevuje u variant s instalovaným navigačním systémem a upozorňuje na to, že volbu v navigaci je třeba neprovádět za jízdy a že sledování obrazovky při řízení může vést k dopravní nehodě. Můžete jen souhlasit a teprve pak se dostanete do vlastního menu. Popravdě, navigace v XV není zrovna z nejpovedenějších a pro její sledování musíte opravdu trochu více uhybat zrakem z přímého směru. Navíc za slunečného počasí toho není na obrazovce moc vidět.

Zato při parkování vám přijde dost vhod, jelikož je propojena s kamerou a věrně ukazuje situaci za vozem. V novém XV najdeme ještě jednu (menší) informační obrazovku – na samém vrcholu středového panelu. Tam se zobrazují informace spojené především s chodem auta. Zajímavá v tomto směru je hlavně funkce zobrazení doby vypnutí motoru na semaforu v souvislosti se systémem stop/start. Vedle toho tu nechybí ani informace o průběžné a okamžité spotřebě paliva, natočení kol, aktuální dojezdové vzdálenosti apod.

Pokud jste ve voze vybaveném navigačním systémem, napadne vás,

jestli by nestačila k vašemu informování jedna obrazovka, sledování obou totiž není dost reálné kvůli možným důsledkům. V nižších výbavách jsou na dolní obrazovce jen údaje o zvolené rozhlasové stanici či skladby na CD. Obraz z parkovací kamery se sem přenášá až od úrovně výbavy Comfort.

Nejrychlejší stop/start

Subaru XV se snaží být moderním vozem, k tomu nejrůznější informační systémy určitě patří. Novinka se však činí i v dalších směrech, byť pohon všech kol už patří k trvalému inventáři vozů této značky a systémy stop/start či převodovka CVT už také nabízí ve



Zadní kamera přijde vhod při parkování, jinak se v tomto přístroji skrývá ještě audiosouprava a navigační systém

HODNOCENÍ



LÍBÍ, NELÍBÍ

+ přitažlivý vzhled, dobrá ochrana karosérie plastovými doplňky, jízdní vlastnosti, velká světla výška, pohon 4x4, do ruky dobře padnoucí volant, tvarování sedaček, výborný výhled vpřed i do stran, velká vnější zpětná zrcátka, prostor na zadních sedadlech, v úrovni Executive opravdu bohatá výbava, kolenní airbag, pětihvězdičkové hodnocení bezpečnosti podle EuroNCAP

- vyšší spotřeba paliva, mdlá reakce převodovky CVT na změnu rychlosti i stylu jízdy, hůře sledovatelný displej navigace, z vozu horší výhled dozadu, vyšší nakládací hrana

ŽLUTÁ KARTA

I když za ergonomii palubní desky je Subaru XV obecně chváleno, v případě testovaného provedení Executive nepovažují za šťastné, že obrazovka navigačního systému je umístěna níže, takže pro její sledování (nebo alespoň rychlý pohled) musíte uhnout z přímého směru. U některé konkurence to řeší převáděním nejdůležitějších informací na displej pod volantem. Třeba se dočkáme při modernizaci modelu ...

CO BYCH UVÍTAL

Subaru XV je sice čtyřkolka, ale „redukcí“ v něm nenajdete. Výrobce staví vůz do pozice městského crossoveru, ovšem celkový vzhled svádí k tomu, že byste od vozidla mohli získat víc, než vlastně může nabídnout.

NA CO NEZAPOMEŇTE

Vlastně na to, že je to jen městský crossover, který bezproblémově zvládne jízdu pouze v lehkém terénu. Polní a lesní cesty s přehledem, kopce a vrchy už s obtížemi. Snad proto výrobce u XV ani neuvádí nájezdový a přechodový úhel, ani hodnotu pro brodivost ...

ČEMU SE VYHNĚTE

Pokud rádi rozhodujete o svém stylu jízdy, respektive ho často měníte podle situace na silnici, pak si nepožijete verzi s převodovkou CVT. Ta je „nastavena“ spíše pro umírněnější typy řidičů.

JAKOU VERZI DOPORUČUJI

cenové rozpětí u XV není na pohled velké (od 569 000 do 829 000 Kč), takže nejvyšší stupeň výbavy Executive pokryje všechny potřeby. Popravdě ale proti o stupeň nižšímu Comfortu nenabídne o moc víc. Nemá pouze komfortní věci – třeba v osmi směrech seřiditelné sedadlo řidiče, elektricky ovládané střešní okno, bezklíčové ovládání vozu a integrovanou navigaci. Cenově je rozdíl třeba u verze s motorem 2,0 litru celých 70 000 korun.

svých vozech kdejaká automobilka. Jak na to šli u Subaru?

Osobně nepatřím k nějakým velkým příznivcům systému stop/start či start/stop, ale u Subaru XV jsem nechal v klidu jeho deaktivaci, neboť reakce na „znovustart“ proběhla opravdu bleskurychle. Méně nadšení už u mě vyvolávala bezestupňová převodovka CVT, hlavně proto, že si rád určuji výši otáček pro řazení podle sebe a s nastaveným automatickým režimem jsem v tomto nenašel společnou řeč a řazení pádly pod volantem zrovna nevyhledávám. Ale je to věc asi dost individuální, neboť redakční kolega v tom problém neviděl. Sílu motoru cítíte ovšem dostatečně, jen je potřeba, aby všechno bylo v požadovaný okamžik v jakési rovnováze. Tedy rychlost vozu, výše otáček, rychlostní stupeň a intenzita sešlápnutí pedálu. Pokud to vyjde, auto vyrazí, až vás to zamáčkne do sedačky a může to být i při jízdě celkem vysokou rychlostí. Takových chvil ale nezažijete zase tolik, převládá pocit, že auto se sice zrychlí, ale chybí tomu větší „exploze“. Tu asi více zprostředkuje varianta s manuální převodovkou, anebo s dieselovým motorem.

Přítom v číslech se verze s CVT od varianty s manuálním řazením zase tolik neliší – maximální rychlost je stejná, z nuly na 100 km/h se „automat“ dostane jen o dvě setiny sekundy pomaleji (10,7) a ve spotřebě má být dokonce úspěšnější vždy o nějakou

STANDARDNÍ VÝBAVA TESTOVANÉ VERZE

- sedm airbagů (včetně kolenního)
- stálý pohon všech kol
- ABS + VDC + Hill Start Assist
- automatická převodovka CVT
- posilovač řízení
- 2DIN rádio s CD (+ MP3 a WMA), šest reproduktorů, ovládání audia na volantu, Bluetooth, vstup USB + AUX
- tempomat
- dvouzónová automatická klimatizace
- elektricky stavitelné sedadlo řidiče, přední sedačky vyhřívané
- dělená zadní sedadla v poměru 60 : 40
- elektrické ovládání oken vpředu i vzadu a vnějších zpětných zrcátek
- 17palcové disky kol
- palubní počítač s barevným displejem a ovládáním na volantu
- přední mlhovky, dešťový senzor, kožený multifunkční volant
- bezklíčový vstup
- parkovací kamera
- navigace s barevným dotykovým displejem
- střešní ližiny a spoiler, plastové lamy blatníků
- sada na opravu pneumatik
- metalický lak



Vzadu je podle výrobce místa nejvíce z celé kategorie městských crossoverů

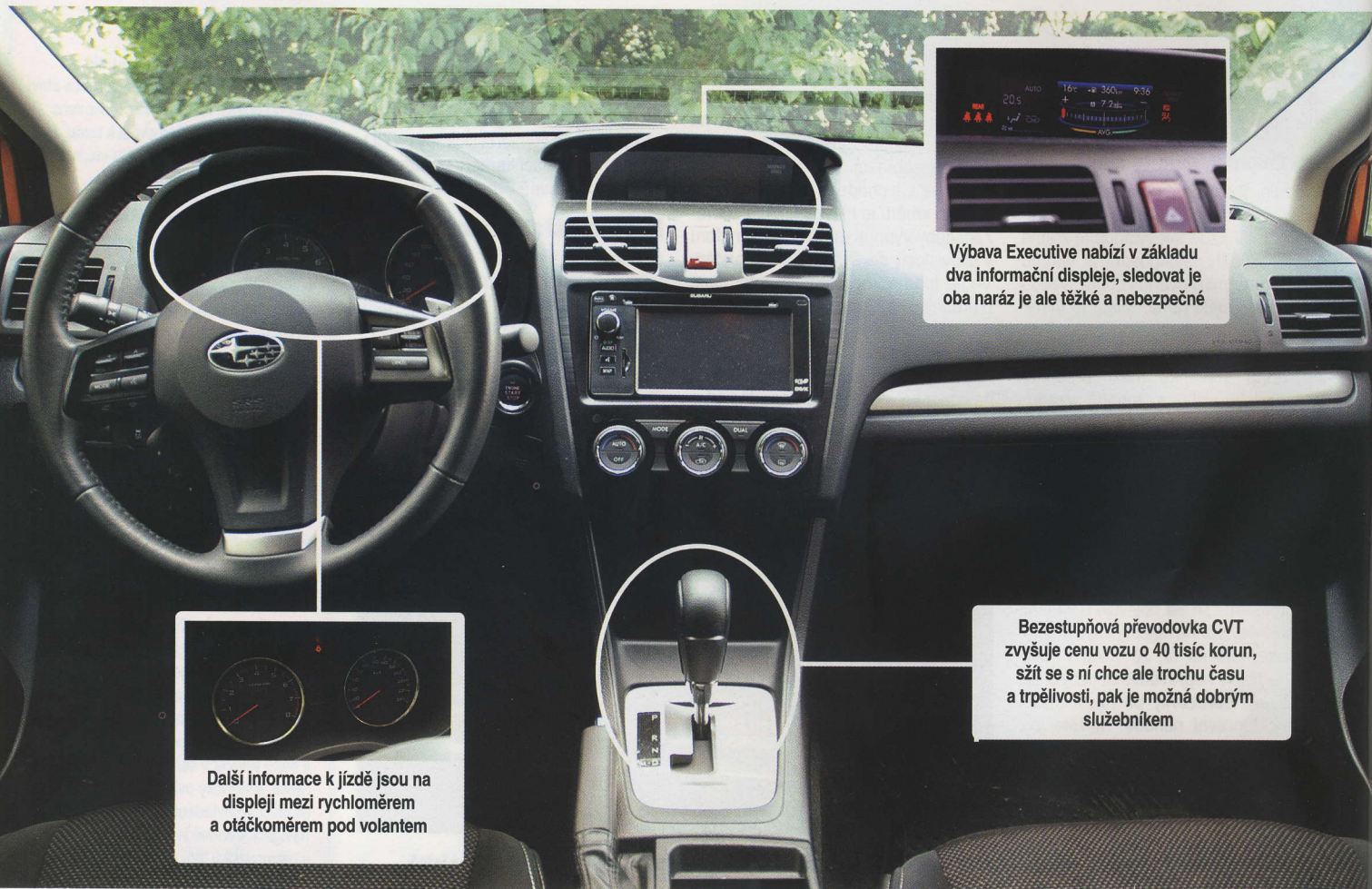
desetinu litru (město 8,6, mimo město 5,5 a kombinace 6,6 l/100 km). Zatímco k hodnotám výrobce u rychlosti i zrychlení jsem se při redakčním testu alespoň přiblížil, stlačit spotřebu na deklarovaných průměrných 6,6 litru na 100 km se mi nepodařilo ani, když jsem se o to programově snažil. Bývám sice v soutěžích spotřeby paliva vždy v horším průměru, ale přece jen za méně než devět litrů jsem jet nedokázal ...

Auto do města – ano, či ne?

Městské crossovery jsou nyní v módě, to od Subaru v ničem za svými konkurenty nezaostává. Možná jeho

úspěšnost jen trochu zbrzdí fakt, že je vždy a pouze čtyřkolkou, zatímco jiní výrobci nabízejí také verze jen s pohonem jedné nápravy. V případě Subaru bychom to však brali asi jako něco nepatřičného a nevhodného. A to i přesto, že důvodů pro jízdu městem s pohonem 4x4 moc není. Také proto i přes marketingové cílení značkou vidím přednost vozu spíše mimo městskou aglomeraci, někde na horších cestách, polních a lesních. Limitující pro dravější jízdu po takové cestě je sice zmíněná převodovka, ale stále tady zůstává dost důvodů si jízdu pořádně užít a nebát se i na pohled těžších situací.

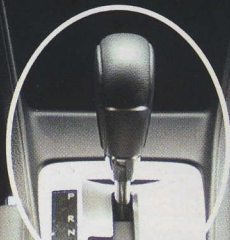
Podvozek je totiž nastavený velmi stabilně a vyváženě, vůz se v zatáčkách moc nenaklání a zvolenou stopu drží bez problému. Dobře se také řídí (do ruky dobře padnoucí volant chválím), je z něj dopředu i do stran hezky vidět (horší je to dozadu, ale tady pomohou zase velká vnější zpětná zrcátka) a chválu pěji i na dobře tvarované sedačky. Proti poškození chrání vůz řada plastových doplňků. Asi bych si nakonec z nabídky variant (hlavně těch motorických) vybral jinou možnost, ale každý řidič má jiné preference. Co však asi bude společné, že všichni rádi při každém nastartování zmáčkne tlačítko: Souhlasím. ◀



Výbava Executive nabízí v základu dva informační displeje, sledovat je oba naráz je ale těžké a nebezpečné

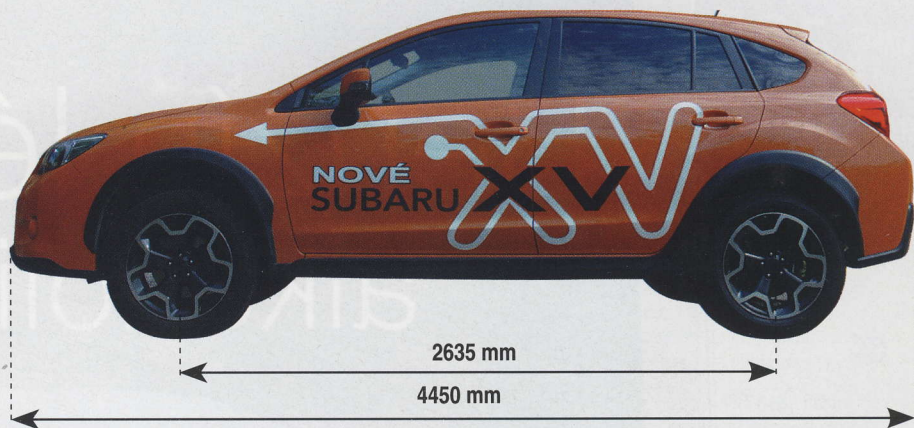


Další informace k jízdě jsou na displeji mezi rychloměrem a otáčkoměrem pod volantem



Bezestupňová převodovka CVT zvyšuje cenu vozu o 40 tisíc korun, sžít se s ní chce ale trochu času a trpělivosti, pak je možná dobrým služebníkem

technické údaje



SUBARU XV 2,0 CVT EXECUTIVE

Typ: pětimístný pětiveřový crossover střední třídy

POHON

Zážehový čtyřválec typu Boxer, horizontálně uložený, rozvod DOHC 16V, sekvenční vícebodové vstřikování paliva	
Zdvihový objem válců (cm ³):	1995
Vrtání x zdvih (mm):	84,0 x 90,0
Kompresní poměr:	10,5 : 1
Největší výkon (kW / min ⁻¹):	110 / 6200
Největší točivý moment (N.m / min ⁻¹):	196 / 4200

PROVOZ

Stálý pohon všech kol s lamelovou spojkou v poměru 60:40, bezestupňová převodovka CVT, systém aktivního rozdělení točivého momentu	
Maximální rychlost (km/h):	187
Zrychlení 0–100 km/h (s):	10,7
Spotřeba paliva město / mimo město / kombinace (l/100 km):	8,6 / 5,5 / 6,6
Druh paliva:	BA95
Emise (g/km):	153

ROZMĚRY

Délka (mm):	4450
Šířka (mm):	1780
Výška (mm):	1570
Rozvor náprav (mm):	2635
Rozchod kol vpředu (mm):	1525
Rozchod kol vzadu (mm):	1525
Průměr zatáčení (m):	10,6
Světla výška (mm):	220
Objem zavazadelníku (l):	380
Objem palivové nádrže (l):	60
Pneumatiky:	225/55 R17

HMOTNOSTI

Provozní (kg):	1455–1525
Užitečná (kg):	485–415
Maximální celková (kg):	1940
Nosnost střechy (kg):	80
Maximální hmotnost přívěsu (kg):	1200
Maximální zatížení tažného zařízení (kg):	75

SERVIS

Servisní interval:	30 000 km / 2 roky
Výměna motorového oleje:	15 000 km / 1 rok
Záruční doba:	3 roky

BEZPEČNOST

EuroNCAP:	★★★★★
-----------	-------

CENA (Kč)

Základní (1,6i X Active):	569 000
Základní s CVT (1,6i XS Comfort):	689 000
Testovaný vůz v základní výbavě (2,0i XS Comfort):	709 000
Testovaný vůz včetně příplatkové výbavy (2,0i XS Executive):	769 000
Výbava navíc:	–

zaujalo nás



Bezestupňová převodovka Lineartronic (CVT)

Přestože v testu novou bezestupňovou převodovku zrovna moc nechválíme, z technického hlediska je jednoznačně zajímavá a možná bude chtít jen „doladit“ některé maličkosti, aby se v praxi zamlouvala širšímu spektru řidičů. Výrobce převodovky vychvaluje především pro její kompaktnost a šetřnost. Vykazuje značný rozsah převodových poměrů, když na straně pomalejších převodů došlo k navýšení točivého momentu pro rychlý rozjezd z místa. Přenastavením se taktéž dosáhlo tiššího chodu a nižší spotřeby paliva při jízdě vysokou rychlostí. Použití řetězu pro přenos točivého momentu mezi dvojicí řemenic ve variátoru se pak odrazilo v kompaktnějších rozměrech a vyšší účinnosti přenosu sil. To pak zase příznivě ovlivňuje nižší spotřebu paliva, podle Subaru o pět procent oproti jednotkám s řemenem, zejména u převodových s převodem menším než jedna. Výhodou převodovky je pro řidiče také možnost změny automatického režimu na manuální – po změně polohy ovládací páky (snímek vlevo) se rychlosti volí takzvanými pádly umístěnými pod volantem (snímek vpravo). Pokud palubní počítač rozpozná, že se vůz pohybuje ustálenou rychlostí, automaticky přepne na volbu D.



Malý informační displej

XV nabízí na svém středovém panelu dvě obrazovky. Ta větší, ale umístěná níž, je vyhrazena pro informace audiosoupravy a při couvání promítá situaci za vozem (ve výbavě Executive navíc přidává navigační systém), ta menší, umístěná na vrcholku panelu, zase poskytuje informace přímo k vozu. Z několika možností nás nejvíce zaujala funkce zobrazení doby vypnutí motoru na semaforu (stop/start), a díky tomu údaj úspory paliva. Jeden se diví, proč ten Brusel kvůli takovému malému množství dělá automobilkám takové velké peklo ...