

# Na vysoké noze



*U Subaru udělali revoluci. Nová generace imprezy si počká, v Evropě přijde na řadu nejdříve model XV, její terénní verze s nezvykle vysokou světlostí podvozku (220 mm). Svými vlastnostmi tento všestranný automobil příjemně překvapí.*

**K**dyž u Subaru představovali v roce, 2010 oplastovanou verzi předchozí generace, současně jedním dechem tvrdili, že se v podstatě jedná o předskokana k opravdovému terénnímu modelu, který by měl vycházet z příští generace imprezy. Díky aktuální situaci na trhu, kde jsou zvláště v Evropě velice oblíbené netradiční formy, kterým se obecně říká crossover, nechali hotovou imprezu ještě půl roku u ledu a veškerou sílu svého marketingu vrhli na model XV. Má to svoji logiku. Zatímco standardní pětidveřový hatchback by přes unikátní koncepci zřejmě v záplavě podobně tvarovaných modelů konkurence zapadl, XV vyčnívá z řady (a to doslova) a díky tomu hodlá významně promluvit do prodejů v kategorii kompaktních SUV. Zde dnes v Evropě vládnu Volkswagen Tiguan a Nissan Qashqai, u nás Škoda Yeti a korejská dvojčata Kia Sportage a Hyundai ix35. Subaru XV sází na netradiční pojetí, stálý pohon všech kol u všech verzí, nízké provozní náklady, sportovní jízdní vlastnosti a vysoký image, který si automobily značky Subaru získaly během let na trhu díky svým unikátním vlastnostem.

## Vyšší, delší, širší

Rozvor se oproti předchůdci zvětšil na 2645 mm, délka na 4450 mm a výška na 1570 mm, což umožnilo vytvořit pohodlný interiér pro pět cestujících a prostor pro za-

vazadla o objemu 380l (bez rezervního kola, 80l navíc oproti předchůdci). Palubní deska má nový design, měkčené plasty a dvouose nastavitelný volant, novinkou je multifunkční ukazatel v kapliče nad středovým panelem, kde kromě kontrolky zapnutí bezpečnostních

*Nový model XV se může pochlubit nadprůměrnou světlostí výškou 220 mm*





*V nejvyšších výbavách nechybí elektricky nastavitelná sedadla*

pásů a airbagu spolujezdce najdete palubní počítač s novými zajímavými funkcemi a displej klimatizace. Výbava odstupňovaná do třech stupňů (Active, Comfort, Executive) je již v základu bohatá, u té nejvyšší pak nechybí například nový navigační systém a parkovací kamera, startování tlačítkem nebo elektrické ovládání sedadla řidiče. Ale již v základní výbavě Active disponuje automobil 17palcovými koly z lehkých slitin, sedmi airbagy (včetně kolenního), samočinnou klimatizací, vyhříványými sedadly, palubním počítačem a audiosystémem.

### **Překvapení v terénu**

U Subaru považují model XV za městský crossover, což tak úplně nevystihuje jeho pravé hodnoty. Za prvé se za všech okolností jedná o plnohodnotnou čtyřkolku a za druhé se tento automobil může pochlubit velmi dobrou světlou výškou 220 mm. Díky relativně krátkému rozvoru a celkem krátkým převisům zvládne XV mnohem víc, než jenom vyjet na obrubník chodníku. Vyzazili jsme s XV na krátký výlet mimo silnici po rozbahněné louce, přejel několik nestandardních nerovností a lze konstatovat, že nájezdové úhly i trakce má XV opravdu na úrovni. Možná i přijde trochu líto, že vozidlu chybí terénní redukce a uzávěrky. Ale to se dnes v této kategorii nenosí a zmíněné schopnosti představují pro majitele tohoto automobilu spíše nadstandardní výbavu, o které ví a může ji v nějaké nenadálé situaci využít.

Velmi potěšitelné je, že terénní schopnosti nezískalo XV na úkor jízdních vlastností. I zde má totiž Subaru navrch díky své koncepci s ležatě umístěnými motory vpředu. Přes větší výšku nad silnicí má totiž stále velmi nízko těžiště. Již prvních pár kilometrů ukázalo, že podvozek se tentokrát povedl. Díky vyspělému zavěšení kol a kvalitním tlumičům dokáže

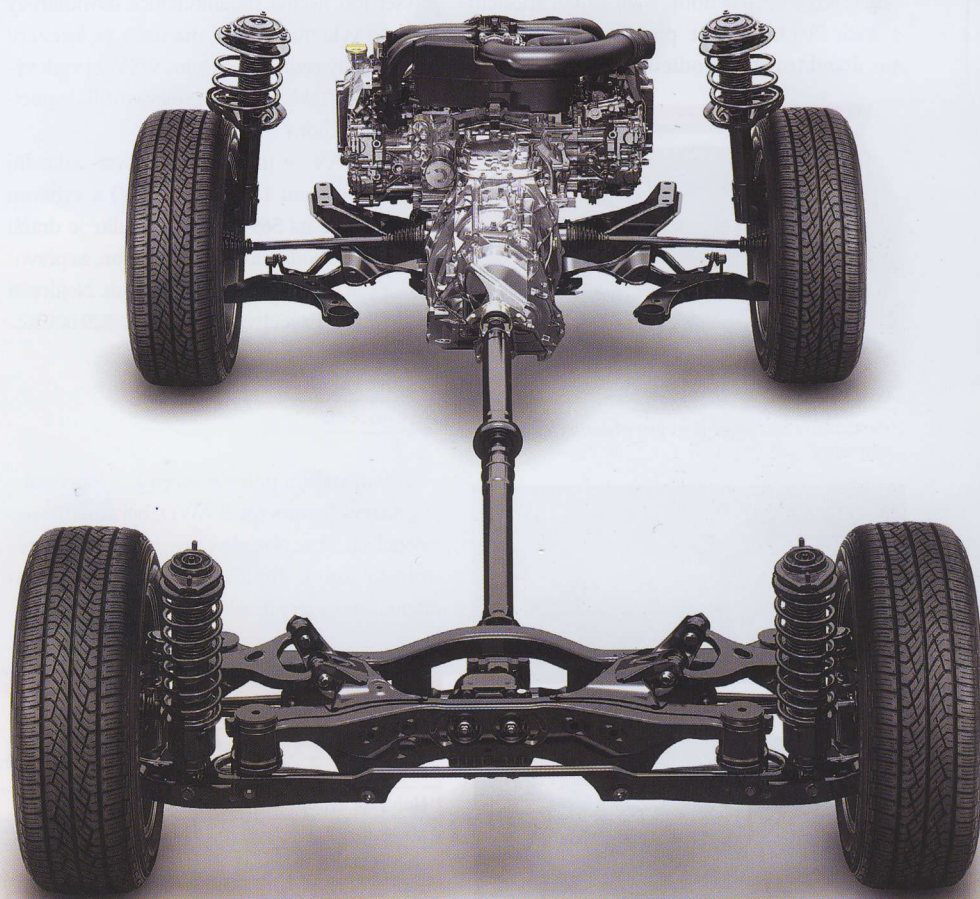


*Palubní deska dostala nový tvar a měkčené plasty*

tenhle hatchback nižší střední třídy excelentně tlumit nerovnosti a přitom se v zatáčkách minimálně naklání, což bylo právě u předchozí generace impregnace kritizováno. Stejně jako podvozek nadchne také přesnost a odezva řízení, takže za volantem nového XV nechybí ani zábava a radost.

### **Podvozek převyšuje výkony motorů**

Podvozek nadchne i ty nejnáročnější motoristy. Jízdní vlastnosti i přes vyšší světlou výšku (220 mm) mile překvapí jak v lehčím terénu, tak v serpentínách nebo při svižné jízdě po dálnici. S ohledem na schop-



*Subaru letos slaví 40 let od prvního představení stálého pohonu všech kol (AWD), který se poprvé objevil v roce 1972 ve voze Subaru Leone Estate Van 4WD. Subaru je se systémem AWD od té doby nerozlučně spjata.*



nosti podvozku zase tak úplně nenadchne motorový program, v němž najdete tři pohonné jednotky ve výkonovém rozpětí 84-110 kW a tři převodovky. Oba zážehové motory nabízí výrobce jak s ručně řazenými pěti (1,6) a šestistupňovými (2,0) převodovkami, tak s bezestupňovým automatem, kterému u Subaru říkají Lineatronic. Zdá se, že zatímco konkurence přidává další a další stupně u svých samočinných převodovek, u Subaru vsadili všechno na bezestupňovou převodovku CVT, kterou pozdvělá příkodomalostí, a která je zároveň předzvěstí příchodu hybridních modelů v roce 2013. Chybět pochopitelně nebude ani dvoulitrový turbodiesel (110 kW), který

bude k dispozici výhradně s šestistupňovým manuálem.

Pro první jízdu s XV jsem dostal verzi se zážehovým dvoulitrem (110 kW) v kombinaci s převodovkou Lineatronic. Její projev zpočátku řidiče nenadchne, ale zdání klame, protože oproti šestistupňové ručně řazené převodovce je akcelerace z klidu na 100 km/h jen o zanedbatelné 0,2 s pomalejší a přitom je spotřeba v kombinovaném cyklu podle výrobce o 0,31 nižší. I když předvolené převodové stupně lze ovládat pádly pod volantem, zjistil jsem nakonec, že nejlepší je všechno nechat na automaticce. Dvoulitrový boxer o výkonu 110 kW má třeba ve foresteru drsnější sytý zvuk, Lineatronic v XV jej však výrazně tlumí, takže celkový projev vozidla je pocitově velmi klidný.

Subaru XV se již začalo prodávat, základní verze s motorem 1,6 litru (84 kW) a výbavou Active přijde na 569 000 Kč. Dvoulitr je dražší o 30 tisíc, turbodiesel o 140 tisíc korun, za převodovku CVT dáte navíc 70 tisíc korun. Nejdražší model 2.0 D Executive tak přijde na 829 000 Kč.

### Pohon všech kol se změnil jen v detailech

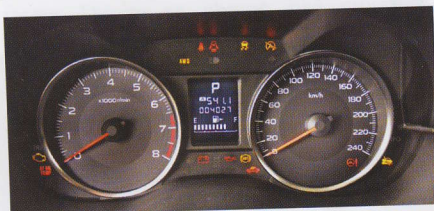
Systém stálého pohonu všech kol, který Subaru nazývá Symmetrical AWD, byl změněn jen v detailech. Stále platí, že v závislosti na typu převodovky jsou k dispozici dva typy centrálního diferenciálu, který je základem systému AWD.

První typ reprezentuje stálý pohon všech kol s aktivním rozdělováním točivého momentu u verze s převodovkou Lineatronic. Tento systém pohonu umožňuje maximálně zužitkovat všechny výhody při zachování vysoké úrovně bezpečnosti jízdy. Elektronicky řízený systém stálého pohonu zahrnuje lamelový diferenciál (MP-T) 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. Rychle reaguje na změny jízdních podmínek, například zrychlování, výjezd do prudkého svahu nebo zatáčení, a v reálném čase mění rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní kola. Pokud je zaznamenán prokluz předních kol, systém okamžitě zvýší točivý moment přenášený na kola zadní nápravy, aby byla zajištěna dostatečná trakce.

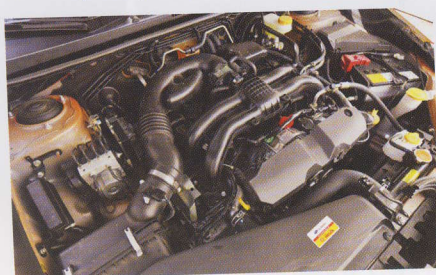
Druhý typ stálého pohonu všech kol s centrálním diferenciálem s omezenou svorností a viskózní spojkou je určen pro verze s ručně řazenou pětistupňovou nebo šestistupňovou převodovkou. Tento systém spojuje centrální diferenciál s kuželovými koly se základním rozdělením hnacího momentu v poměru 50:50 a 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.



Zavazadlový prostor je svým objemem 380 l průměrný



Palubní přístroje mají bílé podsvícení



Zážehový boxer 2,0 litru je loňskou novinkou

SUBARU XV			
Varianta	1.6	2.0	2.0 D
Zdvihový objem	1600 cm <sup>3</sup>	1995 cm <sup>3</sup>	1998 cm <sup>3</sup>
Převodovka	5MT/CVT	6MT/CVT	6MT/ -
Nejvyšší výkon	84 kW/114 k	110 kW/150 k	110 kW/150 k
při	5600 1/min	6200 1/min	3600 1/min
Nejvyšší toč. moment	150 Nm	196 Nm	350 Nm
při	4000 1/min	4200 1/min	1600-2400 1/min
Nejvyšší rychlost	179/175 km/h	187/187 km/h	198/ - km/h
Zrychlení 0-100 km/h	13,1/13,8 s	10,5/10,7 s	9,3/ - s
Kombinovaná spotřeba	6,8/6,3 l/100km	6,9/6,6 l/100km	5,6/ - l/100km
Cena od	569 000 Kč	599 000 Kč	709 000 Kč