

představení Subaru XV



Světlost podvozku 220 mm patří mezi kompaktními SUV suverénně k nejvyšším.

...vyčnít z řady

Už po pěti letech se uzavírá kariéra třetí generace Subaru Impreza. Prvním zástupcem nové generace je crossover Subaru XV. Oplastovaný model s nadprůměrně vysokou světlostí podvozku (220 mm) vyčnívá z řady po všech stránkách.

Zvýšený crossover Subaru XV (tentokrát už bez slova impreza v obchodním názvu) je prvním zástupcem čtvrté generace imprezy na evropském kontinentu. Karoserie rozvíjí tvary předchůdce, obohacené o prvky z legacy. Klasická impreza dorazí později.

Marketing preferuje nevědní imprezu

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 prodejí v kategorii kompaktních SUV. Zde dnes v Evropě vládou 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.

O poznání větší

V kontrastu s výrazným vnějším designem interiér nezkouší žádné experimenty. Uvnitř je automobil průměrně prostorný. Jeho vnější rozměry se ve srovnání s předchozí generací imprezy přece jen zvětšily. Delší rozvor (2645 mm), umožnil vytvořit pohodlný interiér se zavazadlovým prostorem o objemu 380 l (bez rezervního

kola, 80 l navíc oproti předchůdci). Palubní deska má nový design, měkčené plasty a dvouse nastavitelný volant, novinkou je multifunkční ukazatel v kapličce nad středovým panelem, kde kromě kontrolky zapnutí bezpečnostních 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 ovládá-



Na zadních sedadlech je dostatek prostoru ve všech směrech.



Řízení je strmé a přesné. Posilovač brzd je elektrický.



Subaru jde v oblasti mediálního rozhraní s dobou.



Interiér Subaru XV dává zapomenout na strohost současných modelů.



Model XV je vybaven automatickou aktivací světel. V lepších výbavách je možné načasovat jejich spuštění.



Palubní počítač je umístěn přehledně v kapličce středového panelu. Škoda jen, že chybí funkce měření délky jízdy.

ni sedadla řidiče. Ale již v základní výbavě Active disponuje automobil 17palcovými koly z lehkých slitin, sedmi airbagy (včetně kolenního), samočinnou klimatizací, vyhřívanými sedadly, palubním počítačem a audiosystémem.

Světlá výška 220 mm přijde v terénu vhod

Díky relativně krátkému rozvoru, zmiňované nadprůměrné světlé výšce a celkem krátkým převisům zvládne XV mnohem víc, než jenom vyjet na obrubník chodníku... Vyzrali jsme s XV na krátký výlet mimo silnici po rozbahněné louce, přešel několik nestandardních nerovností a lze konstatovat, že nájezdové úhly i trakce má XV opravdu na úrovni. Možná i přijde trochu líto, že vozidlo 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 nenadále 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 tenhle hatchback nižší střední třídy excelentně tlumit nerovnosti a přitom se v zatáčkách minimálně naklání, což bylo právě u předchozí generace impregny kritizováno. Stejně jako podvozek,

nadchne také přesnost a odezva řízení, takže za volantem nového XV nechybí ani zábava a radost.

Inovovaný pohon všech kol Symmetrical AWD

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 Lineartronic. Tento systém stálého pohonu umožňuje maximálně užítkovat 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

představení Subaru XV

Designová koncepce „Protrek“ symbolizuje spojení funkčnosti vozu SUV s městskou osobností.

Přístup do zavazadlového prostoru je velmi dobrý. Pro převoz rozměrnějších předmětů potěší po sklopení zadních sedadel rovná ložná plocha.

Do prodeje přichází nová terénní verze imprey.

v poměru 50:50 a viskózní spojku 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.

Motory prozatím vrcholí výkonem 110 kW

S ohledem na schopnosti podvozku zase tak úplně nenadchne motorový program, v němž najdete tři pohonné jednotky ve výkonovém rozpětí 84–110 kW a tři převodovky. Oba zážeho-

vé 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 převodovku CVT, kterou postupně zdokonalují, a která je zároveň předzvěstí příchodu hybridních modelů v roce 2013. Chybět pochopitelně nebude ani dvoulitrový turbodiesel (110 kW), který bude k dispo-

zici 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 0,3 l 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 tisíc korun. 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 tisíc korun.

inzerce

DieselTECH

PRÉMIOVÉ PALIVO A VYŠŠÍ VÝKON ZA STEJNOU CENU

- Stále čisté vstřikovače motoru
- Nižší náklady na údržbu
- Plynulejší chod motoru
- Méně emisí
- Nižší spotřeba

www.agip.cz

Agip