

MAXITEST

Subaru XV 2.0i XS Executive CVT

Minioutback

ČTVRTÁ GENERACE MODELU IMPREZA PŘIŠLA DO ČECH, ALE ZATÍM POUZE VE SVÉ „OUTBACKOVÉ“ PODOBĚ, KTEROU U SUBARU OZNAČUJÍ JEDNODUŠE DVĚMA PÍSMENY - XV. U VERZE S NEJSILNĚJŠÍM ZÁŽEHOVÝM MOTOREM A PŘEVODOVKOU LINEATRONIC JSME ZJIŠŤOVALI, CO OD TAKOVÉHO AUTOMOBILU MŮŽEME ČEKAT.



> Výrobci

na trhu samozřejmě neustále hledají skulinky, které by jim umožnily prodávat stále více nových modelů. Kompaktní SUV, nebo chcete-li crossover, s karoserií pětidveřového hatchbacku nižší střední třídy se zdá být v současné době docela žádaným zbožím, což potvrzují prodeje Mitsubishi ASX, ale hlavně Nissanu Qashqai, kte-

rý má za sebou více než polovinu životního cyklu, ale na odbyt jde stále lépe a počty prodaných kusů na českém trhu letos poráží i ne jeden bestseller nižší střední třídy (Ford Focus, Renault Mégane apod.). Do této skupiny vozidel míří i novinka od Subaru, která svým označením navazuje na Imprezu XV minulé generace. Subaru takový model již nabízelo u Imprezy první generace. Jmenoval se Outback Sport, pocházel z roku 1995, ale pro-

dával se pouze v Japonsku. Současné XV však jde mnohem dál, neboť vedle outdoorové výbavy, neboli oplastované karoserie, se velmi podstatně zlepšily i terénní schopnosti, což má na svědomí hlavně vyšší světlá výška (220 mm) a velké 17palcové pneumatiky s profilem 55.

U Subaru novinku popisují jako městský crossover, já si však myslím, že tenhle automobil si člověk žijící, pracující i odpočívající ve městě může pořídít jen proto, že se mu líbí. Jinak by těž-

ko hledal argumenty jak pro zmiňovanou světlou výšku (snad kvůli vysokým obrubníkům u chodníku...), tak pro funkční pohon všech kol. Mnohem širší uplatnění najde XV mimo město a hlavně tam, kam nevede asfaltová silnice a kde se zimní období neprojevuje jen zvýšeným obsahem smogu ve vzduchu a blátivou břečkou na silnici.

> O DOST VYŠŠÍ <

Oproti svému předchůdci (Impreza XV) se novinka rozměrově moc nezměnila, největší nárůst je logicky na výšku, kde to dělá rovných 5 cm. Přesto vypadá XV mnohem mohutněji, když stojí vedle nějaké- >>





>> Jízdní vlastnosti nového Subaru jsou opět velmi dobré

ho hatchbacku nižší střední třídy, což má pochopitelně na svědomí design (především obrovské podběhy kol s plastovými lemy) a poměrně mohutná předí s vypouklou přední kapotou. Ta má samozřejmě své opodstatnění při plnění bezpečnostních norem pro srážku s chodcem. Díky tomu dieselová verze nemá nasávací otvor pro přívod vzduchu v přední kapotě, což bylo dosud výsadou všech Subaru s přeplňovaným motorem.

Interiér je zbrusu nový, těšit se v něm můžete z měkkých plastů v obložení palubní desky a z přehledného uspořádání ovládacích prvků. Novinkou je barevný displej nad středovým panelem, který z menší poloviny zobrazuje údaje ventilacího systému a z větší představuje palubní počítač, který nabízí i něco navíc, zvláště v lepší verzi High-Grade. Zajímavá je funkce zobrazení doby vypnutí motoru na semaforu v souvislosti se systémem start/stop, průběžný ukazatel historie spotřeby, natočení kol apod. U verze bez navigačního systému pak slouží také jako monitor parkovací kamery vzadu.



>> Díky velké světlé výšce si XV může bez problémů troufnout jet i do lehkého terénu

Tato verze navigační systém měla, a tak jsem mohl zjistit, že velký dotykový displej není ve slunečném počasí příliš dobře čitelný. Nadšený jsem nebyl ani z audiosystému, jehož zvuk mi nepřišel úplně kvalitní. Mnohem lépe, respektive na jedničku, byly provedeny otočné ovladače ventiláčního systému a pochválit je třeba i tvar a velikost volantů stejně jako tloušťku jeho věnce. Tohle u Subaru prostě umí. Pochválit musím i přední sedadla (zde elektricky nastavitelná a vyhřívána), která jsou spíše komfortnější, ale jinak velmi dobře kopírují tvar těla a přiměřeně ho podrží v zatáčkách. Lamentovat nad krátkými sedáky je nošením dříví do lesa. Japonské ani korejské automobilky na kritiku Evropanů prostě neslyší. Prostor na zadních sedadlech je dostatečný, krátké sedáky naopak potěší děti, které již vyrostly z bezpečnostních sedaček. Jejich posaz je zde mnohem přirozenější. Zavazadlový prostor moc velký není (380 l bez a 310 l s rezervním kolem), i když je o mnoho větší než u předchozí generace. Zde si, bohužel, pohon všech

kol vybírá svou daň. Kdo potřebuje větší zavazadelník, musí ke konkurenci (v tomto ohledu jsou na tom lépe Qashqai i ASX), kdo musí mít opravdu velký, měl by se poohlédnout o třídu výše (Outback).

► BOXER A CVT ◀

Kombinace této výbavy, motoru a převodovky představuje aktuálně to nejlepší, co je u XV k dispozici, pokud chcete zážehový motor. Ten zde představuje atmosféricky plněný zážehový dvoulitrový čtyřválec s protiběžnými válci (boxer) nové generace, který měl premiéru loni v rámci faceliftu modelu Forester. Jeho výkon je solidní (110 kW) a na XV váží okolo půldruhé tuny by měl bohatě stačit. V plně míře to ovšem platí pouze v případě, že si jej pořídíte v kombinaci s ručně řazenou šestistupňovou převodovkou (bohužel bez redukce). Což ovšem nebyl případ testovaného automobilu, který disponoval o 40 tisíc korun dražší bezstupňovou převodovkou Lineatronic. I když tabulkové hodnoty tohoto specifického „automatu“ se od „manuálu“ liší jen nepatrně (Lineatronic má o 0,2 s horší zrychlení 0-100 km/h, nejvyšší rychlost je stejná, kombinovaná spotřeba je o 0,3 l/100 km nižší), celkový dojem z projevu takto vybaveného automobilu je pocitově úplně jiný. Nechci hned tvrdit, že horší, hodně totiž záleží na požadavcích řidiče. I když se totiž zdá, že zde vlastně stačí jen šlapat na plyn a brz-

du, realita není tak jednoduchá. S Lineatronicem se člověk musí sžít, a to chvíli trvá. Nejde jen o to sešlápnout plyn, musíte to udělat tak, abyste z motoru dostali v daný okamžik maximum a spotřeba se při tom výrazněji nezvýšila. Musíte si najít co nejrychlejší odezvu plynu, aby byla zajištěna co možná nejrychlejší zpětná vazba mezi vaší nohou a motorem, respektive jeho momentovým průběhem. Pak se můžete přiblížit jak tabulkovým hodnotám akcelerace, tak můžete dosáhnout rozumné spotřeby a přitom váš motor nebude obtěžovat nepříjemným hučením do okamžiku, než opravdu zabere. Zážehovému dvoulitru navíc chybí síla, kterou disponují turbodiesely, a tak je akcelerace z kterékoliv rychlosti vždy pocitově taková nijaká, přestože stopky ukazují celkem přijatelné hodnoty. S touto verzí není problém jezdit v průměru za 8,0 litru na 100 km, ale také za 10 litrů při stejném jízdním průměru. Hodně záleží na řidiči, s cihlou na plyn se u Lineatronicu nedočkáte ani odpovídajících reakcí ani slibované hospodárnosti. Já jsem v rámci týdenního testu dosáhl celkového průměru 9,0 litru na 100 km, což mi u takto koncipovaného vozidla přijde adekvátní.

► DOBRÝ V TERÉNU, SKVĚLÝ NA SILNICI ◀

Převodovka CVT stejně jako systém start/stop (funguje rychle a skoro

o něm nevíte) jsou celkem příjemné ve městě, kde jezdíte od semaforu k semaforu. Naopak v terénu, kde potřebujete okamžitou reakci vozidla, to již tak slavné není. Subaru XV má, jak už bylo řečeno, nadprůměrnou světlou výšku, a přestože kola nenechají upjaté stabilizátory moc provést, systém pohonu s regulací prokluzu nenechá automobil bezmocně stát, přestože kolům na diagonále chybí adheze. U verze s Lineatronicem má XV k dispozici elektronicky řízenou lamelovou spojku (MP-T), která rozděluje točivý moment na přední a zadní kola v poměru 60:40, ale umí krátkodobě měnit poměr rozdělení síly, jestliže si to podmínky vyžadují. Zkoušeli jsme nejruznější nerovnosti a XV si vždy po krátkém zaváhání s problémem poradilo. Ale v takových chvílích právě potřebujete přesné a optimální dávkování točivého momentu, což s převodovkou CVT i při aretaci prvního rychlostního stupně v manuálním módu není tak jednoduché. Přestože v terénu dokáže XV více než by se na první pohled zdálo, teprve na silnici se projeví jeho opravdové kvality. Nechme již stranou pohonné ústrojí, protože podvozek vám všechno vynahradí. Přes vyšší světlou výšku je XV velmi stabilní a dobře vyvážené, v zatáčkách se příliš nenaklání a na silnici se chová poslušně i díky přísnému stabilizačnímu systému, který každou tendenci přední nebo zadní nápravy „vystoupit z řady“ utíná v jejím počátku, což se ale někomu nemusí líbit. České sil- ►►



>> Upjatá kola tohoto „osobáku“ se na nerovnostech efektně zvedají

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru XV 2.0i XS Executive CVT

MOTOR

Typ	Zážehový čtyřválec typu boxer
Zdvihový objem válců	1995 cm ³
Kompresní poměr	10,5:1
Vrtání x zdvih	84,0 x 90,0 mm
Výkon	110 kW/150 k při 6200 1/min
Největší točivý moment	X

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Převodovka	CVT
Pohon	všech kol s lamelovou spojkou (p:z 60:40)
Redukce	X
Stálý převod	3,700

KAROSERIE

Rozvor	2635 mm
Délka x šířka x výška	4450 x 1780 x 1570 mm
Rozchod kol p/z	1525/1525 mm
Průměr zatáčení	10,6 m
Zavazadlový prostor	380l
Palivová nádrž	60l

HMOTNOSTI

Provozní	1525 kg
Celková	1940 kg
Hmotnost brzděného přívěsu	1200 kg
Maximální zatížení střechy	80 kg
Maximální zatížení tažného zařízení	75 kg

PODVOZEK

Standardní rozměr pneumatik	225/55 R17
Brzdy p/z	kotoučové s vnitřním chlazením/kotoučové
Pneumatiky testovaného vozu	Yokohama Geolandar
Vpředu nezávislé zavěšení kol, vzpěry	McPherson, vinuté pružiny.
Vzadu nezávislé víceprvkové zavěšení, vinuté pružiny	

JÍZDNÍ VÝKONY

0-100 km/h	10,7
Maximální rychlost	187 km/h

SPOTŘEBA PALIVA

Město	8,6 l/100 km
Mimo město	5,5 l/100 km
Kombinovaná	6,6 l/100 km
Emise CO ₂	153 g/km
Průměrná spotřeba v testu	9,0 l/100 km

ZÁRUKA

Technika	3 roky nebo do 100 000 km
----------	---------------------------

SERVIS

Prohlídky	15 000 km
-----------	-----------

CENA

Základní s DPH (1,6i X Active)	569 000 Kč
Cena testované verze	769 000 Kč

OFFROAD PARAMETRY

Nájezdový úhel p/z	X/X
Přechodový úhel	X
Světla výška	220 mm
Brodivost	X



Jízdní vlastnosti
Výbava
Velká světla výška



Tažné schopnosti
Menší zavazadlový prostor
Převodovka CVT



>> Dvoulitrový boxer nové generace



>> Perfektní přední sedadla



>> Palubní deska nabídne tradičně dobrou ergonomii a poprvé i měkké plasty



>> Zavazadelník nepatří mezi chlouby XV

nice po třeskuté zimě prověřil povozek každého vozidla a novinka od Subaru zde obstála na výbornou. Je na trhu jen málo automobilů, které by dokázaly hladit zejména příčné nerovnosti podobně jako XV. Také elektrický posilovač řízení nabídne optimální převod a lehký odpor v různých rychlostech tak, abyste stále měli pocit vlády nad vozidlem a zároveň cítili bezprostřední reakci na otáčení volantem.

> ZÁVĚR <

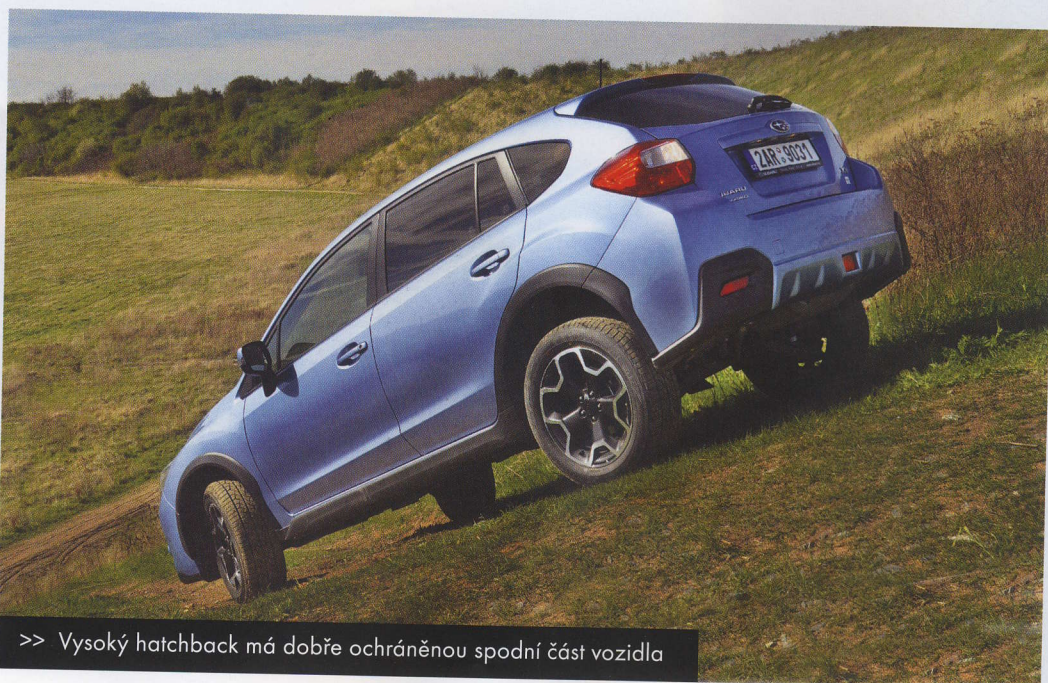
Novinka od Subaru se mi líbí. Pochybovat o její smysluplnosti

mi přijde nesmyslné i s ohledem na současný zájem o podobně koncipovaná vozidla konkurence. Nové XV mi přijde jako univerzální automobil „akurátní“ velikosti i s ohledem na solidní vnitřní prostor, který již dokáže plnit rozličné funkce rodinného vozidla s jedinou vadou na kráse, kterou je menší zavazadlový prostor. Komu se XV líbí a zmíněných 381 litrů mu stačí, tomu již pouze zbývá se zamyslet nad pohonným ústrojím. Vyzkoušel jsem si i motor 1,6 litru s Lineatronikem, nicméně ani jedna z motorizací ve spojení s převodovkou CVT mě moc nepřesvědčila. Nejspíš bych sázel na verzi 2,0 litru s šestistupňovým manuálem, ale jsem také zvědavý, jak se pod kapotou tohoto vozidla bude chovat turbodiesel. Ten ovšem není zrovna levný...



Text: Jiří Kaloč

Foto: autor



>> Vysoký hatchback má dobře ochráněnou spodní část vozidla