



SUBARU
SYMMETRICAL AWD

Křížení kříženců

S modely Forester a Outback patřilo Subaru k průkopníkům crossoverů. A chystá se být průkopníkem znovu.

Automobilová historie učí, že velké myšlenky stojí za zmenšování. Tím nemyslíme downsizing, ale zpřístupňování dobrých nápadů co nejširší skupině motoristů – například když Citroën přenesl hydropneumatické pérování a hlazenou aerodynamiku z velkého modelu CX do menšího GS, Audi pohon všech kol quattro do typu 80 a Toyota hybridní soustavu s převodkou e-CVT do yarisu.

Podobným procesem prošla také idea crossoveru. Subaru se k ní původně přiklonilo z nezbytnosti. Americký trh šel po velkých SUV a Subaru žádné nemělo. Chytrý nápad s outbackem ale okamžitě zabodoval. Zkřížením velkého kombi s filozofií Range Roveru spustil nekonečnou lavinu allroadů, cross country a dalších, prorazil i v Evropě a kromě toho obratně prodal mechaniku modelu Legacy. Pánové zpod hory Fudži nelenili, s ideálem návratu k přírodě zkřížili imprezu a za dva roky tu byl forester – největší trháč v historii Subaru.

Tady by příběh mohl skončit, kdyby sousedé od Nissanu nevymysleli qashqai. A nespustili tím vlnu aut pro salonní trampy, kteří v sobotu vozí sud piva na louku za městem a v týdnu nechávají jezdit manželku po salonech krásy. Autobusový vzhled foresteru se na tak jemnou práci úplně nehodil, a tak bylo rozhodnuto o dalším křížení.

Na dlouhých nohách

Dárcem orgánů je opět impreza, cílem hry průchodnost terémem srovnatelná s foresterem, ale zároveň civilnější vzhled. S tím je ale potíž. První, co odlišuje silniční auta od terénních, je výška nad zemí. Nové XV má vskutku velkorysou světlost 220 mm, což je podstatně vyšší hodnota než 188 mm u qashqai. Subaru navíc používá poctivou a pro terén daleko vhodnější techniku s motorem uloženým podélně, delší jsou i zdvihy kol. Z obojího dohromady plynou vysoce proříznuté blatníky, nechávající nad koly obrovské prázdno. A to na sebe poutá o to větší pozornost, že zbytek karoserie vypadá jako obyčejný hatchback. Zatímco qashqai či yeti stejný efekt vyvažují celkovou tvarovou mohutností, nechává Subaru se stíhlou přídi svou terénní misi vyznít naplno. Výsledkem jsou poněkud nesourodé proporce, které sice odpovídají sympatické výstřednosti značky, ale kýženou dávku městského šviháctví novince nedodaly.

Ve stejném duchu lze hodnotit interiér. Co do funkčnosti a zpracování mu nelze mnoho vytýkat. Smyslová přitažlivost, kterou vyhledávají příznivci městských crossoverů, mu ale chybí.

Práce se nebojí

V terénu má VX mezi vozy své velikosti jen jednoho konkurenta: Suzuki Grand Vitara. Proti němu však stále

nabízí vyšší světlost (220 : 195 mm), jediným citelným omezením je nájezdový úhel 18°, plynoucí z dlouhé přídi (Forester 24°, Vitara 28°). Mimořádně robustní je pak hnací řetězec s dlouhými poloosami a poctivým středovým diferenciálem. Nenechte se zmást články, ve kterých se u subaru mluví o viskózní spojce. Ve verzích s manuální převodkou plní pouze roli uzávěrky diferenciálu. To jen automatické varianty XV používají spojku na připojení zadní nápravy. S nimi bychom ale v terénu štěstí stejně nepokoušeli kvůli křehké variátorové převodovce. Poctivý hydraulický měnič, který by se sem hodil nejvíce, Subaru bohužel nenabízí.

V dieselovém XV (na rozdíl od benzinového 1.6) nenajdeme redukční převod. Medvědí síla turbodiesela a jeho tah od volnoběhu po něm však nevolají.

Silniční překvapení

Díky příznivému rozložení hmotnosti a nízkému těžišti patřily jízdni vlastnosti subaru vždy ke špičce. Pohotovost reakce spojené s komfortní poddajností podvozku překvapovaly zejména u vysokého foresteru. O to větší překvapení nám přineslo tuhé pérování nového XV. Tlumiče ve zdvihu nepřenašejí do kabiny tvrdé rázy, ale stále drží pohyby karoserie hodně zkrátka. V zatáčce se úměrně výšce naklání, na nerovnostech však přichází nekldid, ostré škušání a kmitání, které jsme ze starších subaru neznali. To je docela škoda, protože uhlazená městská SUV evropských značek dnes mnohdy jezdí po českých silnicích klidněji.

Pokud jsme ale v terénu postavili schopnosti XV na úroveň Grand Vitary, musíme zároveň dodat, že na silnici ji subaru nedá šanci. Tady je vidět, že XV není ani obyčejné SUV, ani ortodoxní terénní dřič. Spojuje to lepší z obojího. A na to, jak poctivou práci zvládne, je daň v komfortu rozhodně snesitelná.

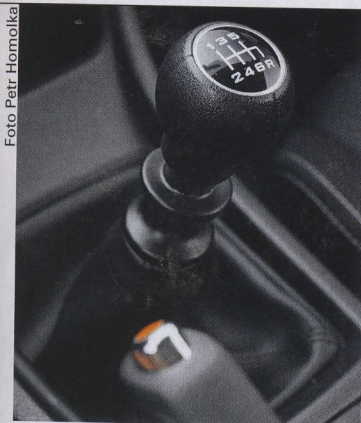
Napnuté plachty

Bonus navíc představuje chování na asfaltu pod plným plynem. Ostrá jízda členitou krajinou je nadměrně suverénní, vysoký kočár reaguje na povel přesného řízení dychtivě, kola neodskakují a pneumatiky se i horšího povrchu drží s působivým nasazením. Také stabilita při 200 km/h na německé dálnici je obdivuhodná.

Podmínkou takového zjištění je samozřejmě výkon ležatého turbodiesela, který si s karoserií XV ležerně hraje. Zejména působivě to je ve vysokých rychlostech, kde bohatýrská síla neuvadá ani pod náporu odporu vzduchu. Při 130 km/h točí motor 2400 min⁻¹, což je vzhledem ke stále čtyřkolce přijatelná hodnota. Lineární rozvoj síly se stejně dobře hodí do města, tradiční devízu je nízká hladina hluku a vibrací. Spotřeba v testu dosáhla 7,8 l/100 km, při klidné jízdě by však mohla klesnout až k sedmi litrům.

Chcete mě, Evropané?

Subaru nikdy nepatřilo ke konfekčnímu zboží. Proto nelámeme hůl ani nad poněkud zvláštně zvolenými prioritami nového crossoveru. Spojení terénních dovedností se sportovní jízdou je velmi zajímavé a vysvětluje cenový odstup od Nissanu Qashqai nebo Peugeotu 3008. Zda právě tato kombinace vlastností osloví evropské zákazníky, zvyklé na komfort a uhlazenost SUV, ukáže až čas.



V terénu si diesel vystačí bez redukce, na dálnici přitom neplývá otáčkami



K funkčnosti mnoho připomínek nemáme, ovládání je většinou intuitivní a přehledné. Na evropský vkus je však zpracování kabiny příliš strohé a účelové.



Rozvržení prostoru vychází z imprey, proto mají dost místa i cestující vzadu

Pohodlná sedadla poskytují komfort i na velmi dlouhých cestách – i když to asi není hlavní posláním XV



Objem 380 litrů odráží mělič dno, které si vyžádala rozložitá zadní náprava. Nechybějí praktická oka na uchycení nákladu.



Uchycení tlumičů je ale skladné. Šířka mezi podběhy 1350 mm umožňuje praktické využití ložné plochy.



Pod předním ramenem je malá rozpěra, která zároveň chrání silentblok před poškozením

Klíčem k vynikající stabilitě na rozbitých vozovkách je precizní geometrie zadní nápravy



Malá tlačítka a neintuitivní logika ovládání navigace byla jediným uživatelským důvodem ke kritice

V terénu to Subaru myslí vážně. Pod motor XV si můžete koupit dokonce nerezový kryt.



MOTOR

Konstrukce:	B4, DOHC, 16V
Vstříkovací zařízení:	common rail, solenoid, Denso
Vstříkovací tlak (bar):	2000
Zdvihový objem válců (cm³):	1998
Vrtání x zdvih (mm):	86,0 x 86,0
Kompresní poměr:	16,0 : 1
Nejvyšší výkon (kW/min⁻¹):	108/3600
Nejvyšší točivý moment (N.m/min⁻¹):	350/1600-2400
Maximální rychlost (km/h):	198
Zrychlení z klidu na 100 km/h (s):	9,3
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km):	5,6
Emise CO₂ (g/km):	146

AUTO

Pětidveřový crossover	
Délka x šířka x výška (mm):	4450 x 1780 x 1570
Rozvor náprav (mm):	2635
Objem zavazadelníku (dm³):	380
Palivová nádrž (l):	65
Provozní hmotnost (kg):	1560
Nejvyšší hmotnost brzděného přívěsu (kg):	1500

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky/100 000 km, na lak 3 roky, 12 let na neprozrazavěnou karoserie. Cena testovaného provedení **829 000 Kč včetně DPH** (2.0 D SX Executive, metalický lak v základní ceně)

Základní cena 829 000 Kč

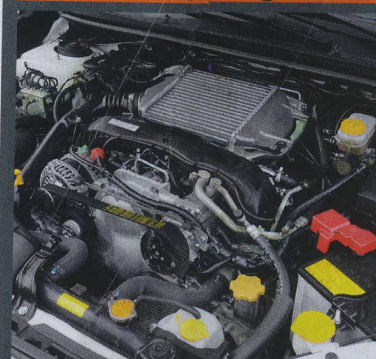
KLADY A ZÁPORY

- + Vynikající terénní schopnosti + robustní hnací řetězec + plynule zabírající, silný a kultivovaný motor + jízdní dynamika na zpevněné vozovce + stabilita na horším povrchu
- Rezervy v komfortu odpružení - zastaralý a účelový design interiéru - rozporuplný vnější vzhled - v poměru s konkurencí vysoká cena



Motor ve zkratce

2.0 D, 108 kW, 350 N.m, 5,6 l/100 km, 146 g/km



Jedinečný ležatý diesel dokládá pružnost, s jakou malá a motivovaná firma dokáže reagovat na potřeby trhu. Hliníkový blok s litinovými vložkami netrpí termodynamickým namáháním, vzornou kvalitou vykazují mechanické části i turbodmychadlo. S kvalitou české nafty ale trochu bojují vstříkovače Denso, letošní, třetí modifikace snad přinese větší jistotu. Počáteční potíže s vysokou spotřebou oleje výrobce vyřešil úpravou bloku v roce 2010. Dnes motor trpí jen zanášením spalninami z EGR při soustavném pomalém ježdění a ředěním oleje při častých regeneracích FAP.