

NA POPULÁRNÍ IMPREZU ZATÍM ZAPOMEŇTE, U SUBARU V EVROPĚ SÁZÍ NA KOMPAKTNÍ SUV, KTERÉ NOVOU GENERACI ZNÁMÉ MODELOVÉ ŘADY PŘEDCHÁZÍ. PŘEDSTAVUJEME VÁM NOVÉ SUBARU XV, TENTOKRÁT POHÁNĚNÉ DVOULITROVÝM BOXEREM V KOMBINACI S PŘEVODOVKOU LINEATRONIC.



JÍZDA

VÝŠE A LÉPE



Crossover s karosérií pětidveřového hatchbacku nižší střední třídy je dnes na trhu žádaným zbožím. Svě prodeje v Evropě o takový model opírají u Mitsubishi (ASX) i nissanu (qashqai). Proč bychom neuspěli my, řekli si zřejmě u Subaru, a tak novou generaci imprezy vyvíjeli již s vědomím, že v nabídce nebude chybět odolnější „outdoorová“ varianta. Japonská automobilka takový model nabízela poprvé u imprezy první generace v roce 1995, jmenoval se Outback Sport a prodával se pouze v Japonsku. Současné XV jde mnohem dál, neboť kromě oplastování karoserie doznal změn i podvozek, což vedlo k podstatnému zvýšení světlé výšky na nadprůměrných 220 mm. A právě kvůli tomu si dovoluji protestovat proti označení městský crossover, jak tento model popisují oficiální materiály Subaru. Člověk žijící, pracující i odpočívající ve městě si může takový automobil pořídit jen proto, že se mu líbí. Jinak by těžko hledal argumenty pro zmíněnou světlou výšku nebo funkční pohon všech kol. Mnohem širší uplatnění proto XV najde mimo město a hlavně tam, kam nevedou rovné silnice a kde se zimní období neprojeví jen zvýšeným obsahem smogu ve vzduchu nebo blátivou břečkou na ulicích.

Novinka se oproti svému předchůdci rozměrově příliš nezměnila. Největší nárůst je logicky na výšku (5 cm), přesto vypadá mohutněji než kterýkoliv hatchback nižší střední třídy, což mají na svědomí obrovské podběhy kol s plastovými lemy a mohutná přední s vypouklou kapotou, která má své opodstatnění při srážce s chodcem. Kvůli tomu ostatně diesellová verze nemá nasávací otvor pro přívod vzduchu v přední kapotě.

V novém interiéru se můžete těšit z měkkých plastů a přehledného uspořádání ovládacích prvků i kontrolních přístrojů. Nový barevný displej nad středovým panelem z menší části zobrazuje funkce klimatizace a z větší představuje palubní počítač, který nabídne zvláště ve verzi High-Grade i některé netradiční funkce. Neobvyklé je například zobrazení doby vypnutí motoru na semaforu v souvislosti se systémem start/stop, průběžný ukazatel historie spotřeby, natočení kol apod. U verze bez navigačního systému slouží také jako monitor parkovací kamery vzadu. Pochvalu si zaslouží provedení otočných ovladačů ventilačního systému, stejně jako tvar a velikost volantu, slova uznání by měla padnout i na adresu předních sedadel, která dobře kopírují tvar těla a přiměřeně podrží v zatáčkách. Prostor na zadních sedadlech je dostatečný, krátké sedáky by dokonce mohly potěšit děti, které již vyrostly z bezpečnostních sedaček. Velké nadšení oproti tomu nebudi zavazadlový prostor (380l bez a 310l s rezervním kolem), i když je o mnoho větší než u předchozí generace, ale konkurence (qashqai a ASX) je na tom stále lépe.

Pokud chcete u pumpy čerpat benzin, stojí před vámi to nejlepší a nejdražší, co je dnes u modelové řady XV k dispozici. Atmosféricky plněný, zážehový, dvoulitrový čtyřválec s protiběžnými válci (boxer) nové generace dosahuje solidního výkonu 110 kW, což na XV, vážící okolo půldruhé tuny, stačí. V plné míře tato informace platí pouze v kombinaci s ručně řazenou šestistupňovou převodovkou. U převodovky Lineatronic za příplatek 40 tisíc korun je to jinak, i když podle údajů

Tech

Subaru XV 2,0i XS Executive CVT

MOTOR:

Vpředu umístěný zážehový čtyřválec. Zdvihový objem 1995 m³. Největší výkon 110 kW (150 k) při 6200 1/min. Největší točivý moment 198 N.m při 4200 1/min. Samočinná převodovka CVT. Pohon všech kol.

KAROSERIE:

Samonosná, čtyřdveřová, pětimístná. Objem palivové nádrže 60l.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Délka 4450 mm. Šířka 1780 mm. Výška 1570 mm. Rozvor 2635 mm. Provozní/celková hmotnost 1525/1940 kg. Objem zavazadlového prostoru 0,380-1,270 m³.

JÍZDNÍ VÝKONY:

Zrychlení 0-100 km/h za 10,7 s. Nejvyšší rychlost 187 km/h. Kombinovaná spotřeba 6,6 l/100 km.

ZÁKLADNÍ CENA:

769 000 Kč vč. DPH

HODNOCENÍ:

Jízdní vlastnosti
Trakční schopnosti
Prostorný a funkční interiér

Jízdní projev s převodovkou CVT
Menší zavazadlový prostor
Hmotnost brzděného přívěsu (1200 kg)



Atmosféricky plněný, zážehový čtyřválec 2,0 litru nové generace má největší výkon naladěný na 110 kW



Přední sedadla neměla stará Impreza špatná, v novém XV jsou ovšem podstatně lepší



Kruhové kontrolní přístroje jsou velmi dobře čitelné, interiér celkově nabízí vyšší kvalitu oproti předchozí generaci

Zavazadlový prostor vás svým objemem příliš nepotěší, 380 litrů je ve třídě kompaktních SUV spíše průměrná hodnota

výrobce jsou rozdíly minimální (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). Jde především o celkový dojem z projevu takto vybaveného automobilu. Nechci rezolutně tvrdit, že je horší, hodně totiž záleží na požadavcích a představách řidiče. Nejde jen o to sešlápnout plyn. Vy to musíte udělat tak, abyste z motoru dostali v daný okamžik maximum, a spotřeba se při tom výrazněji nezvyšovala. Musíte si postupem času najít nejrychlejší odezvu plynu, abyste okamžitě dostalo zpětné vazby od motoru, respektive jeho momentového průběhu. Pak se můžete přiblížit tabulkovým hodnotám akcelerace a dosáhnout odpovídající spotřeby paliva. Zážehovému dvoulitru oproti stejnému výkonnému turbodieselu chybí síla, a tak je pružná akcelerace pocitově nevýrazná, přestože stopky ukazují přijatelné hodnoty. Hodně proto záleží na řidiči. V režimu brzda-plyn se u tohoto automobilu nedočkáte požadované reakce, ani tabulkové spotřeby. Sám jsem v rámci testu dosáhl celkového průměru 9,0 litru na 100 km (podle palubního počítače), což mi na rozdíl od tabulkové hodnoty 6,6 litru přijde adekvátní.

Lineatronic i nenápadně fungující systém start/stop jsou příjemné do města, ovšem v terénu, kde potřebujete okamžitou reakci vozidla, to tak slavné není. Na nerovnostech se naopak můžete spolehnout na výše zmíněnou světlou výšku a z toho pramenící solidní nájezdové úhly i na stálý pohon všech kol s účinnými trakčními pomůckami v případě ztráty adheze na kolech v opačných rozích karoserie. Modely

s převodovkou CVT mají k dispozici vedle mezinápravového diferenciálu elektronicky řízenou lamelovou spojku (MP-T), která umí krátkodobě měnit poměr rozdělení síly (standardně 60 : 40), jestliže si to podmínky vyžadují. Jenže právě v takových chvílích potřebujete přesné dávkování točivého momentu, což s převodovkou CVT, i při aretaci prvního rychlostního stupně v manuálním režimu, není tak jednoduché.

Zatímco v terénu je XV docela příjemným překvapením, na silnici vás jeho jízdní vlastnosti nadchnou. Nechme již stranou pohonné ústrojí, podvozek vám to totiž vynahradí. Díky ležatému motoru je i přes vyšší světlou výšku XV velmi stabilní a vyvážené, v zatáčkách se moc nenaklání a na silnici se chová poslušně. Svůj díl zásluh či viny (vyberte si sami podle vašich řídičských schopností) na tom má přísný stabilizační systém, který každý náznak překročení adheze kol okamžitě utíná zásahem brzděného systému. České silnice umí prověřit podvozek každého automobilu a XV obstálo na jedničku, což se pozná například při přejezdu zpomalovacích pruhů, které jako mor zaplavily většinu ulic v ČR.

Subaru XV určitě zaujme a své zákazníky v české kotlině si najde. Podle mě se jedná o univerzální automobil s rodinným potenciálem, jehož jedinou vadou je menší zavazadlový prostor. Jestli se vám líbí, stačí se jen zamyslet nad pohonným ústrojím. Zážehový dvoulitr mohu určitě doporučit, co se týče převodovky, volil bych spíše verzi s manuálem. Pokud chcete vysloveně automat, měli byste si ho nejdříve vyzkoušet... <