

Testovaný model  
**Subaru XV 2.0D**

- **motor:** vznětový čtyřválec 1998 cm<sup>3</sup>
- **výkon:** 108 kW/147 k při 3600 ot./min.
- **točivý moment:** 350 Nm při 1600 – 2400 ot./min.
- **rozměry:** délka 4450 mm, šířka 1780 mm, výška 1570 mm
- **rozvor náprav:** 2635 mm



# Motor pro Evropu

Subaru XV jsme si již několikrát představili s benzínovými motory. Jenže srdce Evropana bije především pro úsporný diesel, a to především kvůli ceně pohonných hmot. Japonští výrobci s tím počítají a vždycky do modelové řady nějaký ten naftový motor přidají. Někdy je to z nouze ctnost a auto ztratí leccos ze svých jízdních vlastností, to ale není případ Subaru! Tady ve vývoji motorů žádné kompromisy nedělají, a tak dvoulitrový diesel boxer postavili speciálně pro evropský trh tak, aby modelům Subaru dělal jen dobrou reklamu.

Text: Josef Židek



Model XV je pro Subaru trefou do černého. Trend menších městských crossoverů zachvátil Evropu už v minulých letech, letos nastoupí jejich ještě menší sourozenci. Nasytili jsme se velkými SUV, koneckonců náš starý kontinent neposkytuje zrovna moc prostoru pro nějaké rozmachování, a tak zůstáváme stále uvězněni v úzkých uličkách středověkých měst, maximálně vyjedeme o víkend do přírody nebo na chalupu. K čemu tedy „krmit“ mastodontu, který nám poskytne hlavně příjemnou masáž našeho ega.

Většina z nás tedy revidovala tuto touhu a spokojí se s něčím menším, co by ale přesto vypadalo dost robustně, aby si na nás nikdo

nedovoloval. Krásnější polovina obyvatel se zase nechce vzdát dobrého rozhledu ze zvýšeného místa, ale přitom chce také zaparkovat bez zbytečného infarktu či odřených plechů. A tak tu máme crossovery, kompaktní SUV, subkompaktní SUV a kdoví,

jaké další kategorie tento trend přinese. Subaru v modelu XV přidává ke kompaktním rozměrům a dobré manévrovatelnosti také výborné terénní schopnosti a vyladěné jízdní vlastnosti, obojí díky spojení plochého motoru se stálým symetrickým pohonem všech



kol. Testovaná diesellová motorizace k nám zavítala ve výrazném bílo-černém provedení, v němž vypadá XV velmi zajímavě.

Pojďme si tedy na ten nový diesellový boxer trochu posvítit. Kompaktní rozměry a nízká hmotnost, to jsou parametry, které přispívají k dobrému vyvážení vozu a tím i lepší stabilitě. Motor je ale také úsporný a ekologický, a přitom neztrácí schopnost dobré odezvy na sešlápnutí plynů. Podrobnějším zkoumáním technických parametrů zjistíte, že blok válců je z hliníkové slitiny, oproti dvoulitrovému benzínovému boxeru má menší vrtání a celý blok je o cca 6 cm kratší. Ventilový rozvod DOHC používá vahadla s rolničkami, průměr sacích ventilů je optimalizován pro větší účinnost spalování. Systém vstříkávání je common rail, palivo se vstříkuje pod tlakem 180 MPa. Turbodiesel je umístěn pod motorem a je přímo spojeno s katalyzátorem. Motor používá systém recirkulace výfukových plynů, které se ochlazují a přivádějí zpět do spalovací komory pro snížení emisí oxidů dusíku. Motor spolupracuje se šestistupňo-

vým manuálem. Točivý moment je k dispozici v širokém spektru otáček. Pro úsporu paliva používá Subaru vlastní systém Auto Start Stop, který automaticky vypíná motor např. při čekání na křižovatce.

Jak spolupracuje stálý symetrický pohon všech kol se vznětovým motorem? Tady přichází ke slovu jiný systém než u verze s automatickou převodovkou. U vozu s manuálním řazením je stálý pohon všech kol s centrálním diferenciálem s omezenou svorností a viskózní spojkou. Základní rozdělení točivého momentu je 50:50 pomocí centrálního diferenciálu s kuželovými koly. Pokud dojde k prokluzu některého kola, viskózní spojka upravuje rozdělení hnacího momentu pro dosažení co nejlepší trakce. Ve všech verzích je také ve standardu stabilizační systém VDC, který vyhodnocuje chování vozu a podmínky pro jízdu, řídicí jednotka kromě podélného zrychlení a příčného zrychlení sleduje také rychlost stáčení a stav se zobrazuje na displeji pro nepřetržitou informaci o aktuálním stavu jízdy a systému.

Podvozek, to je další „deviza“ Subaru. Jeho perfektní odladění zaručuje komfortní jízdu za každé situace. Přední náprava využívá McPherson, přičemž vzpěry mají nově vyvinuté ventily, které poskytují vyšší tuhost v horní části zavěšení a lepší odezvu odpružení. Odsakování kol omezuje pružiny pro propuštění kol směrem dolů, pozitivní efekt se projeví i na omezení náklonů karosérie v zatáčkách na minimum. Doplněná přední výztuha snižuje podélné vibrace motoru. Na zadní nápravě používá XV zavěšení pomocí dvojitého lichoběžníku, zadní tlumiče mají nové ventily s rychlou odezvou. Úpravou prošla i pouzdra a zadní stabilizátory.

**XV je model, jímž Subaru oslovuje jiné zákazníky než dosud. Design, ač pro Evropana přece jen stále trochu méně chytlavý, se snaží přiblížit trendu městských crossoverů. Technické parametry ale zůstávají na vysoké úrovni a terénní dovednosti jsou překvapivě (světlá výška 220 mm vám umožní průjezd i v náročnějším terénu). S turbodieselem 2.0 je XV ke koupi za 739 000 Kč v základní výbavě Active, na výběr jsou ještě dva vyšší stupně Comfort a Executive, které jsou dražší vždy o 50 tisíc korun.**

