

TEST

SUBARU XV



VĚTŠÍ RADOST Z ŘÍZENÍ

V loňském roce byl model Subaru XV povzbuzením pro evropský, nebo minimálně český trh. Auto, které necílí ani tak na skalní příznivce značky, ale chce zaujmout nové zákazníky a jiné cílové skupiny než dosud. Vůz, který je zcela odlišný ve své filozofii od ostatních modelových řad Subaru, se zaměřuje především na pohodlí cestujících, větší designovou uvolněnost a moderní trendy, to vše ale s využitím výhod výborného pohonu všech kol a plochých motorů Boxer. Po prvním roce existence na českém trhu je dovozce spokojen s tím, že se model XV na trhu zabydlel a zákazníci jej nakupovali v souladu s očekáváním automobilky.

Při vývoji modelu XV se v Subaru intenzivně zabývali pohodlím cestujících. Neřešily se jen klasické otázky dostatečného prostoru pro všechny. Celková délka auta je 4450 mm a rozvor náprav 2635 mm. Posunutí A sloupků dopředu zlepšilo komfort cestujících v interiéru (lepší výhled, vzdušnější pocit). Pozornost byla věnována také pohodlnému nastupování a vystupování – ztenčily se mezery mezi prahem a podlahou, zvětšil se úhel v rámu předních dveří, nohy se při nastupování nemusejí zvedat příliš vysoko. Zavazadlový prostor nabídne základní objem 380 litrů, v interiéru najdete řadu odkládacích ploch, které jsou v pohodlném dosahu řidiče.

Všechny modely Subaru, které jsou v nabídce pro český trh, se prodávají se symetrickým pohonem všech kol. Podle motoru a převodovky se typ pohonu liší. V minulém redakčním testu jsme vám představili stálý pohon všech kol s aktivním rozdělováním točivého momentu, který najdete v modelech s řazením automatickou převodovkou Lineartronic. Tentokrát se v našem hledáčku ocitl stálý pohon všech kol s centrálním diferenciálem s omezenou svorností a viskózní spojkou. Ten je k dispozici v kombinaci s manuální šestistupňovou převodovkou.

Tento systém spojuje centrální diferenciál s kuželovými koly se základním rozdělením

SEZNAMTE SE S XV

Stavba karoserie modelu XV odpovídá konstrukci crossoveru, jehož silueta je ovšem protáhlejší a elegantnější. Mřížka chladiče má tvar šestiúhelníku, světlomety mají připomínat oči sokola. Design kol využívá kontrastu mezi použitou stříbrnou a černou barvou, který vytváří plastičtější dojem. Hrany na předním a zadním nárazníku nejen zosměrňují výraz vozu, ale zlepšují také aerodynamiku vozu. Zmizel tradiční otvor pro přívod vzduchu k motoru, který mají vozy Subaru obvykle na přední kapotě, a byl zapracován do prostoru pod kapotou.



hnacího momentu v poměru 50:50 a viskózní spojkou 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.

Zážehové motory jsou v nabídce zastoupeny agregáty 1,6 l a 2,0 l. Obě pohonné jednotky staví na prakticky shodné technické konstrukci, s výjimkou bloku motoru. Pro srovnání



manuální převodovky a automatické Lineartronic jsme otestovali obě na shodném motoru – 2,0i. Nový motor, který nese označení FB, má řadu vylepšení, která přispěla především k výsledkům v duchu současného trendu – snižování spotřeby a produkovaných emisí.

Pro ty, kteří si chtějí za volantem trochu užít, je manuální převodovka ideální volbou. Ve srovnání s převodovkou CVT Lineartronic máte mnohem intenzivnější pocit z řízení auta. Doporučujeme verzi s manuálem těm, kteří se za volantem nebudou bát. Vzhledem k tomu, že Subaru modelem XV oslovuje i ženy, či rodiny s dětmi, stojí za zvážení převodovka Lineartronic právě pro využití těmito zákazníky. S automatickou převodovkou je totiž jízda hladší, řazení plynulé, i když zdaleka ne tak vzrušující jako s manuálem, s nímž při intenzivní akceleraci zní motor skoro jako proudové letadlo. Uváděná průměrná spotřeba je 6,9 l/100 km (s CVT 6,6 l). Náš redakční test ukázal spotřebu 8 l/100 km. Cena vozů Subaru je díky řadě faktorů a okolností relativně vysoká. Vozy se vyrábějí v Japonsku a cena je navázána na



japonské jeny. Také proto je cena XV s dvoulitrovým benzínovým motorem a manuální převodovkou 729 tisíc korun. Subaru XV ale můžete mít už za 569 000 Kč, pokud zvolíte motorizaci 1,6i s výkonem 114 koní

Nová řešení motoru Subaru Boxer 2,0i DOHC

Pod kapotou najdete osvědčený plochý motor s protiběžnými písty, který ale získal řadu vylepšení:

- Lepší účinnost spalování a snížení třecích sil = výrazný pokles spotřeby paliva a hladiny emisí
- Ve snaze zvýšit účinnost spalování byla navržena kompaktnější spalovací komora, byl použit systém chlazené recirkulace výfukových plynů a optimálně tvarované sací kanály i ventily. Dále bylo vylepšeno umístění vstříkovačích ventilů
- Motor používá lehčí písty, ojnice a další komponenty. Kromě toho se snížila úroveň třecích sil díky celkovému přepracování chladicí soustavy a doplnění rozvodového mechanismu s ventilovými vahadly a rolničkami
- V porovnání s předchozími motory se výrazně snížila spotřeba paliva (přibližně o 10 %). K tomuto vylepšení přispěla i další řešení, jako např. lehčí karoserie, vylepšená aerodynamika, použití nové bezestupňové převodovky a funkce Auto Start Stop
- Prodloužení zdvihu pístů společně s aktivním časováním ventilů se odrazilo ve vyšším točivém momentu v pásmu nízkých až středních otáček. Řidič si tak může vychutnávat okamžitou a hladkou akceleraci bez nutnosti silného sešlapování plynového pedálu.

