



Subaru XV

benzin, nebo diesel?

A máme tady opět známé dilema. Jak se rozhodnout? Podle ceny? Podle zátahu odspodu? Podle provozních nákladů? Tentokrát je to těžké rozhodnutí. Oba motory jsou hodně dobré.



Subaru XV bylo uvedeno na náš trh zhruba před rokem. Spadá do kategorie SUV nižší střední třídy. Výrobce uvádí, že auto je konstruované především pro aktivní pohyb ve městě. S tím souvisí celá řada vlastností, například pohodlnost nastupování a vystupování. Skvěle ji vždy ověřím při focení bez asistenta, což dělám většinou. Je to rychlý sled cviků: naštelovat auto, vystoupit, do dřepu, vyfotit, nastoupit, naštelovat auto, vystoupit, někam vyskočit, vyfotit, seskočit... Když se během focení takhle dvacetkrát soukáte do osobáku, vnímáte, které auto činí potíže a které ne. Subaru XV je asi jedno z nejpříjemnějších aut na nastupování. Má nízký práh, takže nemusíte přehazovat nohy vysoko, a sedačka je v optimální výšce. Jde to hladce, dokonce i když nemáte dost místa na otevření dveří – třeba když jste v parkhausu zablokovaní bezohledným řidičem.

Další vlastností, důležitou do města, je výhled z auta. Všimněte si tenkých sloupků a hodně dopředu vysunutého bočního skla. U zrcátka je průhled šikmo dolů a vpřed. Možná se vám to zdá bezvýznamné, ale všiml jsem si díky tomu sousedova psa, jak se mi motá kolem auta. Mohlo to být ale také dítě na tříkolce. Další úloha, kterou v autě člověk neustále řeší, je kam s telefonem. V některém autě jej bezradně položíte na sedačku spolujezdce. Toho ale »patnáctka« není příkladem. Telefon intuitivně končí ve velké a snadno přístupné schránce. Zdobnosti interiér příliš nepobral, ale funkčnosti se mu dostalo v plné míře. Ani nenápadné sedačky o sobě nedávají vědět. Nikde netlačí a krásně přiléhají podél celého těla. Cítíte je jenom



v zatáčce, jak vás pevně drží. Také nakládání věcí do kufru přes snížený práh přijde jaksi samozřejmé, stejně jako že cestující vzadu mají pod sedadly řidiče a spolujezdce dostatek místa pro nohy i v botách na podpatcích.

Stálý pohon Symmetrical AWD ve verzích s manuální převodovkou rozděluje točivý moment na přední a zadní nápravu v poměru 50:50. Dojde-li k prokluzu předního nebo zadního kola, systém upraví rozdělení točivého momentu tak, aby zůstala zachována co nejvyšší trakce. Je jisté, že s tímto pohonem jste králem rozjezdů na semaforech. Také projíždět křižovatky můžete rychleji a přitom bezpečněji. Auto se do zatáček krásně ohýbá a je jedno, jestli je to benzin nebo diesel. Pocit, který Subaru XV poskytuje, je nezaměnitelný. Nemusíte se bát rozjet na špatné silnici. Podvozek snese i velkou díru. Čím rychleji, tím lépe nese. Jsou úseky, kde se s osobáku plazím. Z kabiny tohoto auta se zdá hladké i ty nejhorší ulice v Praze. K tomu si přidejte tuhé, skvěle dávkovatelné brzdy a máte jedno z nejlepších ostrých ježdění po městě.

Také na trasách mezi městy patříte mezi největší rychlíky. Tady se již rozdíly mezi motory projevují. Benzinový 2.0i se vyznačuje mimořádně kultivovaným chodem a poslušnou reakcí na plyn. Na dálnici občas musíte podřadit na pětku nebo na čtyřku, když z něj chcete dostat výrazné průběžné zrychlení. Ve vyšších rychlostech už mu chybí tah. Ale to mluvíme o rychlostech, za které se sbírají řidičáky. Řekl bych, že město mu sedí lépe než dálnice. Ve městě

jsem si ho užíval víc než dieselu. Výkon je 150 k a točivý moment 196 Nm. Spotřebu jsem měl za celý týden 8,4 l/100 km. Šedý vůz byl ve specifikaci 2.0i XS a v nejvyšší výbavě Executive za cenu 735 000 Kč. Má kromě jiného také kožený volant. Jako bonus aktuálně obdržíte zimní kola v hodnotě 35 000 Kč zdarma.

Diesel 2.0D má převodovku víc do rychla. Na 3 000 otáček jede rychlostí téměř 160 km/h a v klidu si na šestku zrychluje až do dvou set. Přitom má ještě rezervu do červeného. Na dálnici řadit nemusíte. Prostě zařadíte šestku a jedete až do Brna. Táhne i z nízkých otáček. Samozřejmě že vyrazí na semaforu mnohem větší silou než benzin. Jedná se, stejně jako v případě motoru 2.0i, o boxer. V naftovém provedení je jediný svého druhu. Jedinečnost se projevuje minimálními vibracemi. Spolujezdci většinou nepoznají, že se vezou v naftovém autě. Výkon je 147 k a točivý moment 350 Nm. Spotřeba byla 7,4 l/100 km. Bílý vůz byl ve specifikaci 2.0D X, v nejnižší výbavě Active za cenu 739 000 Kč. A světe div se, měl uretanový volant. Jako bonus aktuálně obdržíte Audio Navi s couvací kamerou za 35 000 Kč zdarma.

Cena je stejná, stojí tady proti sobě benzin s pěknou výbavou a diesel holátko. No, holátko to úplně není. Jeho interiér vidíte na obrázku. Představte si, že si máte vybrat. Jak byste si vybrali vy? Moje volba by byla tentokrát iracionální. Vybral bych si podle čichu a hmatu. Benzin a kůže jsou mi příjemnější než nafta a uretan.

-luk-