



# Úspory naruby

**V případě Subaru XV odpovídáme na věčnou otázku „Nafta, nebo benzin?“ nečekaně: benzin. Vážně jsme se nezbláznili...**

**N**ení to tak dlouho, co bývala benzinová Subaru hladová, diesel v nabídce chyběl a jedinou cestou ke snížení provozních nákladů byla přestavba na LPG.

V roce 2008 přijel toužebně očekávaný boxer diesel a okamžitě bodoval: silný, pružný, tichý, úsporný. Živá voda pro stagnující prodejní čísla Subaru v Evropě. I my jsme si jediný plochý nafřák světa oblíbili a naposledy jej chválili pod kapotou terénního modelu XV v aktuálně prodávaném speciálu Světa motorů věnovaném testům. Přesto se najdou důvody starý dobrý benzin neztratit.

Svezení v povedeném zážehovém dvoulitru nové generace nás přimělo k zamyšlení – opravdu člověk potřebuje naftu? Startujeme, žádné chrochtání, jen tiché ševlení čtyřválců doprovázené typickým šustěním boxeru s protilehlými válci. Po vytočení má hezky sportovní zvuk, při jízdě potěší sympaticky měkkým projevem, v nízkých otáčkách je pružný jako proutek, jen nám chyběl výraznější záťah. Pro ten musí motor klasické koncepce bez turba sáhnout do otáček. A teď to hlavně – nikam nechvátáme, užíváme si pohodové atmosféry útulného interiéru

a spotřeba se ustálila na sedmi litrech. Před deseti lety by nám tohle číslo ve spojení s benzinovým subaru nikdo nevěřil. Nesmíme totiž zapomenout na jedno: subaru = unikátní stálý pohon všech kol s centrálním diferenciálem. Motor trvale roztáčející všechna kola se tedy musí poprat s podstatně většími odpory. Sedm litrů je proto parádní výsledek. Jízda po dálnici a větší podíl města spotřebu trochu zvedly, i tak jsme se ale pohybovali kolem nijak dramatické hodnoty 8,5 l/100 km.

Tím máme pohromadě zásadní hodnoty pro naši finanční rozvahu. S naftovým dvoulitrem jsme sice jezdili za pěknějších 6,8 l, pohled do ceníku ale vrhne na srovnání jiné světlo – testovaný benzinový motor je ve stejné výbavě o rovných 100 000 Kč levnější! I kdybychom tedy vzali v úvahu oněch

8,5 l/100 km – a to se vsadíme, že bude běžný uživatel jezdit za méně – nevrátí se vstupní investice dřív než po ujetí 165 000 km.

Naše rada tedy překvapivě zní: chcete XV a zároveň šetřit? Jděte do benzinového dvoulitru. Začíná na 599 000 Kč, testovaná verze Executive za 729 000 Kč pak má vše včetně vestavěné navigace, parkovací kamery, automatické klimatizace nebo xenonů. Ceny jsou o něco vyšší než u konkurence, dostanete za ně ale suverénně nejpropracovanější pohon všech kol, který v kombinaci s velkou světlou výškou 220 mm dovoluje i výlety do terénu.

Na asfaltu znamená permanentní čtyřkolka bezmeznou trakci za každého počasí. Řízení sice není nejcitlivější, i tak jsme si ale za volantem užili. Z pohody nás tu a tam vyrušila rána od kola, to když si tvrdší podvozek poskočil na nerovnosti. Podobně se projevuje i slabší alternativa 1.6/84 kW, naopak odpružení dieselu je o něco plavnější.

## Základní údaje

### MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Plochý zážehový čtyřválec typu boxer uložený vpředu podélně. Zdvihový objem 1995 cm<sup>3</sup>. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **110 kW** při 6200 ot./min, točivý moment **196 N.m** při 4200 ot./min. Stálý pohon všech kol. Šestistupňová manuální převodovka. Nejvyšší rychlost **187 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **10,5 s**. Emise CO<sub>2</sub> 160 g/km. Spotřeba město/mimo město 8,8/5,9 l/100 km. **Kombinovaná spotřeba 6,9 l/100 km**

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2635 mm**. Délka x šířka x výška **4450 x 1780 x 1570 mm**. Provozní/užitečná hmotnost 1425/590 kg. Objem palivové nádrže 60 l. Pneu 225/55 R17.

**Objem kufru 380/1420 l**

### ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky nebo 100 000 km, 3 roky na lak, 12 let na neprozrazivní karoserie.

**Základní cena 729 000 Kč**

### KONKURENTI 4x4

Audi Q3 2.0 TFSI/125 kW	<b>816 700 Kč</b>
BMW X1 xDrive20i/135 kW	<b>825 000 Kč</b>
Kia Sportage 2.0 CVT/120 kW	<b>654 980 Kč</b>
Škoda Octavia Scout 1.8 TSI/118 kW	<b>676 900 Kč*</b>

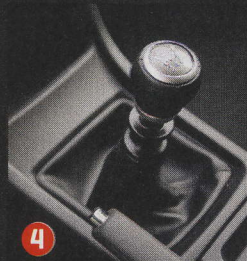
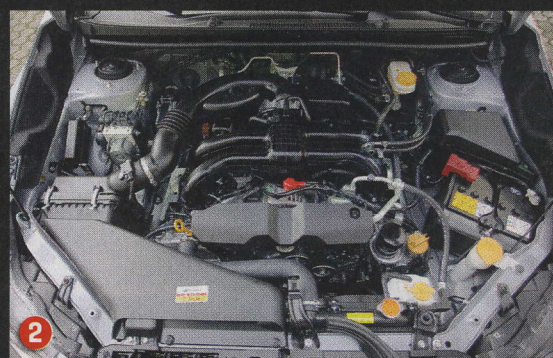
\* Akční cena

### TESTOVALI JSME

XV 1.6i CVT	SM 34/12
XV 2.0 CVT	SM 34/12

### HODNOCENÍ

- +** Jízdní vlastnosti
- Trakce pohonu 4x4
- Průchodnost terénem
- Prostorný a kvalitní interiér
- Kultivovaný, pružný a úsporný motor
- Hůře vymezené dráhy řazení v kulise
- Méně citu v řízení
- Poskakování na nerovnostech



**1** Subaru nevymýšlelo žádné designové kreace, ale navrhlo jednoduchý, prostorný a kvalitní interiér. **2** Plochý zážehový dvoulitr má měkký a tichý chod, spotřeba se v testu pohybovala od 7 do 8,5 litru. Atmosférické plnění se nezaprě: v nižších otáčkách je XV pružné, ale ospalé, výraznější záťah přichází až po vytočení. **3** XV může mít plně integrované multimediální centrum s navigací. Stejně jako barevný displej palubního počítače mluví česky. **4** Přesné a krátké řazení má malou píhu – občas jsme se zasekli mezi drahami 3-4 a 5-6, které leží těsně vedle sebe.