

značka
ket
avu
mpletní
díly



Ma
DS



↑ Subaru XV dává svoje schopnosti najevo sadou ochranných plastů na blatnících a náraznících, naopak ve městě by se měla líbit efektní sedmnáctipalcová litá kola, která mají i nejlevnější verze.

Všechno má svůj důvod. Do kufru se toho nevejde tolik, protože jeho dno je vyšší a nevešla se pod něj ani úzká dojezdová rezerva. V případě defektu musí stačit řidiči jen lepicí sada na opravu pneumatik. Je to tak proto, že pod kufrem sídlí diferenciál, součást dlouholeté chlouby značky Subaru: poutivého symetrického pohonu všech kol. A co že to je na něm vlastně symetrického? Vtip je v tom, že všechny jeho komponenty jsou uloženy v podélné ose vozu, díky čemuž má rovnoměrné rozložení své hmotnosti a nezatačí tak na jednu stranu lépe než na opačnou.

Svérázný poutivec

PODLE PŘEDSTAV VÝROBCE TO MÁ BÝT AUTO DO MĚSTSKÉ DŽUNGLE. TAM BY ALE **SUBARU XV** BYLA ŠKODA, JEHO SCHOPNOSTI JSOU MNOHEM ŠIRŠÍ A UKÁŽOU SE HLAVNĚ VENKU.

[Zaznamenal JAN STACHA]

Zacílení XV do města si museli vymyslet lidé z marketingového oddělení značky. Vlastně se jim ani nelze divit. Autem s terénními schopnostmi má nyní být hlavně Subaru Forester, jehož již čtvrtá generace se nedávno začala prodávat. Právě ten přesně zapadá do kategorie SUV. Opět se zvětšil a udělal tím v nabídce značky prostor pro menší a údajně více „trendy“ XV, které je paradoxně stejně dlouhé, jako byly vozy z první generace Foresteru. Ta byla takovým vyšším hranatým kombi na zvýšeném podvozku, které se umělo vypořádat i s terénem. Zkrátka unikátem, postaveným pro náročné podmínky.

Subaru XV je také tak trochu exot. Vychází z aktuální generace v Česku neprodávaného hatchbacku Impreza, ale jeho podvozek svou světlou výškou 22 centimetrů překoná většinu

dnešních SUV. To je rozdíl proti předchozí Impreze XV, která sice díky sadě ochranných plastů vypadala neohroženě, ale její podvozek byl stejně nízký jako v případě obyčejných verzí. Že je i nově Subaru XV blízkým příbuzným Imprezy, lze poznat nejen podle jeho karoserie, ale také podle kvalitně zpracovaného interiéru, který vypadá stejně bytelně jako celé auto a nabízí dost místa pro odložení všelijakých nezbytností, které s sebou vozíme. Prostorově je XV mezi hatchbackem nižší střední třídy, z nichž většinu přerůstá, a SUV jako Forester. Uvnitř nabídne dost místa pro čtyři dlouhé členy posádky, kterým hatchbacky překonává a svezte se v něm i pět lidí, ale nad hlavami a hlavně v kufru je to horší.

Všechny komponenty jsou uloženy v podélné ose vozu, díky čemuž má rovnoměrné rozložení hmotnosti a nezatačí tak na jednu stranu lépe nebo hůře.

Těžiště je pro Subaru mantrou. Právě kvůli němu se tato značka tak drží plochých motorů, takzvaných boxerů, které snižují centrum hmotnosti aut níže než obvyklé řadové či vidlicové motory. Díky tomu dokáže být vysoké a poměrně měkce odpérované XV v zatáčkách podobně rychlé jako konvenční „nízké“ hatchbacky. Když pojedete hodně ostře, možná se zaleknete bočních náklonů karoserie, ale nikdy nebudete

mít dojem, že auto není stabilní. Pod plynem dokáže zatáčky prolétávat až překvapivými rychlostmi, ve kterých by se většina SUV už porouchela do okolní přírody. A to i na opravdu rozbitých



◀ Interiér plasty neohromí, ale o to v Subaru nikdy nešlo. Ctí spíš hodnoty jako perfektní zpracování, přehlednost a bytelnost, která je z něj znát. Nabízí také dostatek odkládacích prostor, do dveří se vejdu i velké PET lahve. Audiosystém si rozumí s externími zdroji, některé verze mají kromě AUX i USB.

silnicích, které pohodlné a přitom sebestejší XV nevyvedou z míry (a kterých je v naší zemi více než dost). Situaci jistí vyspělý, jemně zasahující stabilizační systém, který ale bohužel nejde zcela vypnout. To je škoda, zvláště u tak zábavného auta, kterým XV dokáže být.

Jeho dalším revírem je terén.

O vysokém podvozku tu již byla řeč, ale k tomu XV přidává také docela nízkou hmotnost. Toto Subaru by se tak

Motor má pro boxery typický zvuk a příjemně starosvětský charakter; jeho síla narůstá plynule a to nejlepší ze sebe dostává až ve vyšších otáčkách.

mohlo stát ideálním autem třeba pro ty, kteří bydlí v horách a potřebují vyjet v zimě na zasněžený nebo zledovatělý kopec. Vlastně je nejprůmějším nástupcem starých Subaru, v kterých horalové závějeji objíždějí ve sněhu

ztroskotaná těžká moderní SUV. Stačí se podívat třeba do Krkonoš... Ani špatné cesty s hlubokými vyjetými kolejiemi pro něj nejsou problém, jediné, co jej v terénu omezuje, je delší přední převis karoserie. XV dokonce nabízí i redukci převodů, kterou disponuje jen málo dnešních SUV. Tu ale může mít jen

nejlevnější benzinový model 1.6 s ručním řazením. Ve městě by XV bylo prostě nedoceneně.

Testované auto poháněl benzinový dvoulitr s manuální 6stupňovou převodovkou. Ideální volba pro

odpůrce naftových motorů, kterým XV jinak nabídne unikátní dvoulitrový dieselový boxer. Toto je nejschopnější benzinová kombinace. Motor má pro boxery typický bručivý zvuk a příjemně starosvětský charakter; jeho síla narůstá plynule a to nejlepší ze sebe dostává až ve vyšších otáčkách. Za častější řazení chlapácky tužší šestistupňovou manuální převodovkou se odmění slušným tempem a také kombinací slušných výkonů s nízkou spotřebou, která při úsporné jízdě není příliš vzdálená od oficiálních údajů. To je v dnešní době téměř nevídané.

Subaru XV se prodává za ceny srovnatelné s levnějšími SUV, přičemž je stále spíše takovým větším



hatchbackem. Jenže odsoudit jej za to by byla velká chyba. Na svou velikost je sice možná dražší, ale tady se platí za poctivou techniku, která by měla dlouho vydržet. A také se platí za schopnosti – tohle auto v terénu projede skoro totéž jako Forester a nechá za sebou většinu dnešních SUV, které se terénně jen tváří a často mají pohon jen předních kol. Subaru na to jde opačně, jeho XV si na nic nehraje a místo toho dělá snad více, než se od něj očekává. Navíc má štedrou výbavu a pětiletou záruku. O leccems ostatně svědčí fakt, že základní barvou, za kterou se nepřiplatek, je khaki. **FA**

POD KAPOTOU

Subaru XV se nabízí s třemi motory, samozřejmě boxery. Základem je benzinová 1,6 vybavená redukcí převodů, kterou dvoulitr nedisponuje. Nejdražší i nejsilnější verzi je jediný naftový boxer na světě s výkonem 147 koní. Kdo je líný radit, může si objednat bezestupňovou převodovku. Zážehový čtyřválec 2,0 litru; **Výkon:** 110 kW (150 koní); **Max. točivý moment:** 196 Nm/4200 ot./min.; **Max. rychlost:** 187 km/h; **Zrychlení z 0 na 100 km/h:** 10,5 s; **Spotřeba (město/mimo město/kombinovaná):** 8,8/5,9/6,9 l na 100 km; **Zavazadlový prostor:** 380 l; **Rozměry:** 4450x1780x1570 mm; **Hmotnost:** 1425 kg; **Cena:** Od 609 000 Kč; **Cena testované verze:** 734 000 Kč (2.0i XS Executive).

