

# AŽ NA VRCHOLKY HOR...

SUBARU XV DOSTALO DO NOVÉHO MODELOVÉHO ROKU LEPŠÍ ODHLUČNĚNÍ I LEHCE VYLADEŇENÝ PODVOZEK, KTERÝ JEN

UMOCŇUJE JEHO KVALITY. DNES TOLIK POPULÁRNÍ PSEUDO-TERÉNNÍ CROSSOVERY PŘEVYŠUJE O CELOU TŘÍDU, ZVLÁŠTĚ MIMO ASFALT, A V KABINĚ VÁS OBKLOPÍ POCIT NEZNIČITELNÉ ROBUSTNOSTI, JEN SE NESMÍTE PŘÍLIŠ ROZHLIŽET KOLEM. TMAVÉ MATERIÁLY SI TOTIŽ PŘÍLIŠ NETYKAJÍ SE ZÁŘIVĚ ZELENOU METALÍZOU, KTERÁ JE NOVĚ K MÁNÍ.

V životě často rozhodují zdánlivé maličkosti. Kupříkladu nový dům se vám může zalíbit jen kvůli okenicím, z nichž na vás dýchne závan nostalgie. Nepříliš dobrá píseň je najednou hitem jen kvůli interpretovi, ze kterého padá do kolen půlka populace. A automobil se vám dostane pod kůži třeba díky barvě, nebo zásluhou svých terénních schopností, jako se to stalo mně v případě Subaru XV. Přitom tento japonský crossover není na českém trhu žádným nováčkem a já za jeho volantem rozhodně neseděl poprvé. Když však porovnám předchozí zkušenosti s tou nově nabytou, šlo zatím jen o takové „šolichání“.

kultivovanosti. To ovšem poněkud odbočuji, proto zpět k onomu „výletu“.

Nakonec se ukázal jako náročnější, než se zprvu zdálo. Veškeré přístupové cesty byly totiž uzavřené a my jsme se museli vydat cestou necestou, která by byla velkou výzvou i pro takový rangerover. U japonského vozu ovšem dnes již můžete zapomenout na různé redukce či uzávěrky diferenciálů, jimiž v systému terrain response disponuje ten britský. Místo toho si musíte vystačit s pohonem všech kol a dvaadvaceti centimetry světlé výšky. A víte co, ono to s přehle-



Subaru XV s přehledem deklaruje konkurenci mimo zpevněný asfalt, kde přichází vhod systém 4x4 a vyšší světlá výška

Fotografovi i mně totiž padl do oka nemalý kopec zvedající se na pozadí pražských paneláků, který se jevil jako ideální prostředí pro pořízení snímků. V kontrastu s jeho hnědou barvou totiž mohla vyniknout zelená metalíza japonského vozu a ta je jedním z několika vnějších prvků, jimiž se vůz nově může pochlubit. Přestože je nejviditelnější, není až tak podstatný jako změny pod povrchem, mezi něž patří například vylepšení izolačních materiálů, které lépe redukuje hluk a vibrace. Dále lze zmínit přepracovaná ramena předního zavěšení, vyladěné řízení či odlišné ovladače v kabině, které celkově přispívají k mnohem vyšší

dem stačí. Stačí jen zapracovat plynovým pedálem, nezásobovat obě nápravy veškerými newtonmetry točivého momentu a rázem se dostanete do takových míst, které jsou celé řadě dnešních pseudo-terénních modelů (převážně francouzské, italské a německé produkce) zapovězeny.

Relativně malé převisy totiž vozu umožňují ideálně se „potápět“ v různých dírách a následně je překonávat. Je však pravda, že v takové chvíli musíte počítat s trochu vyšší úrovní akustického diskomfortu. Od tuhé podvozku totiž přicházejí nepříliš vábné bouchance,

Dvoulitrový plochý turbodiesel je tichý i výkonný, spotřebu ale navyšuje pohon všech kol

především od zadní nápravy. Napomůže její zatížení (přesunem fotografa a jeho nádobíčka do druhé řady), přesto začíná být zjevné, že jakkoliv subaru jízdu mimo zpevněný asfalt zvládá, brát byste ji měli raději jako příjemný bonus. Prim při vývoji a ladění hrála spíše jízda po veřejných komunikacích.

Na těch se příjemně projevuje již samotná koncepce plochého motoru, se kterou přichází o pár desítek milimetrů nižší těžiště než u konkurence. Díky tomu můžete do zatáček najíždět o trochu rychleji, počítejte však s lehčím náklonem karoserie a zaječením pneumatik. Nechtěného výletu do škarpy se ovšem nebojte, limity vozu jsou stále ještě daleko. Spíše jde o určité varování, které vám má naznačit, že se k nim blížíte. V takovém případě se však již pohybujete tempem, které by se nemuselo líbit ruce zákona. Kupodivu ani přesto nemusíte počítat s totálním vycucnutím palivové nádrže během pár kilometrů. Jisté, průměr okolo sedmi litrů na 100 kilometrů asi někomu může přijít vysoký, přičemž do oficiální hodnoty má daleko. Nesmíte ale zapominat, že se na něm podepsala jak vysoká rychlost, tak zmiňované výjezdy do terénu. Pokud se tedy obojího zdržíte, můžete z dosažené hodnoty rovnou litr, možná i více, odečíst.

Na druhou stranu, pokud z vašeho jízdniho repertoáru vypustíte veškerou takovou zábavu, pak se začnete o to více rozhlížet po interiéru, který by mnohé mohl zklamat. Jakkoliv zde Subaru v rámci lehké modernizace provedlo pár změn, kdy mezi ty nejviditelnější patří ovladače v lesklé černi, stále jde o ponuré místo k životu. Nutné je ale zmínit, že všechna tlačítka najdete přesně tam, kde je čekáte. Nikde nic nevrže a veškeré oblasti působí robustně, což jen potvrzuje



## Subaru XV 2,0D Comfort

### MOTOR:

Vznětový, turbodiesel s přeplňovaným čtyřválcovým turbodieselem uložený horizontálně vpředu. Zdvihový objem 1998 cm<sup>3</sup>. Největší výkon 108 kW (147 k) při 3600 1/min. Největší točivý moment 350 N.m při 1600–2400 1/min. Šestistupňová manuální převodovka. Pohon všech kol.

### KAROSERIE:

Pětimístný hatchback. Objem palivové nádrže 60 l. Objem zavazadlového prostoru 380–1270 l.

### ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Délka 4450 mm, šířka 1780 mm, výška 1570 mm. Rozvor náprav 2635 mm. Pohotovostní/užitečná hmotnost 1490–1560/470–400 kg.

### JÍZDNÍ VÝKONY:

Nejvyšší rychlost 198 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 9,3 s. Spotřeba (město/mimo město/kombinace) 6,8/5,0/5,6 l/100 km.

### ZÁKLADNÍ CENA:

829 000 Kč vč. DPH

### HODNOCENÍ:



Hospodárný a výkonný motor  
Jízdní vlastnosti  
Osobitý vzhled  
Tmavší interiér  
Vyšší cena

Kabina japonského crossoveru je robustně stavěná a chlubí se intuitivním rozložením ovládacích prvků

hlavice šestistupňového manuálu, která se v kulise pohybuje tradičně tuze. Palubní menu nabízí dostatečné množství informací, samotný obraz přenášený parkovací kamerou by ale klidně mohl být větší. Jelikož je mírně utopen v kapličce uprostřed palubní desky, působí jako menší, než ve skutečnosti je. Z rodičovského hlediska bych možná uvítal i větší zavazadelník. Jeho objem je však dán pohonem všech kol a tedy výše položenou podlahou.

Kočárek však dovnitř složíte, stejně jako samotné ratolesti. Přitom budete kvitovat automatické deaktivace čelního airbagu v okamžiku, kdy na sedadlo položíte dětskou autosedačku. Ve výsledku tedy Subaru XV své kvality má, a není jich málo. Spíše naopak s novými prvky jich dostanete více než kdy předtím, přičemž zmiňované odhlučnění skutečně funguje. Pohonnou jednotku totiž prakticky neslyšíte. Japonská automobilka si ovšem všechny tyto klady nechává patřičně zaplatit, což společně se vzhledem, který někomu se líbit může a jinému nikoliv, zdatně redukuje cílovou klientelu. Pokud ovšem crossoveru dáte šanci a vezmete jej na předváděcí jízdu, dost možná najdete zdánlivě bezvýznamnou maličkost, která půjde k duhu vám. A jsem si jistý, že poté již bez smlouvy ze showroomu neodejdete. <



# SUBARU

*Jistota v pohybu*

## C & K, a. s.

Vídeňská 100, Brno

[www.subarubrno.cz](http://www.subarubrno.cz)