



# Zarputile vlastní cestou

**Evropská SUV snižují emise CO<sub>2</sub> variantami s předním pohonem, které mnoha uživatelům stačí. Jaký smysl má ortodoxní přístup Subaru?**

**J**aponská legenda si získala respekt spojením sportovních dovedností se suverénním pohybem v obtížných podmínkách. Obojí vycházelo ze stálého pohonu všech kol, který před příchodem elektronických stabilizačních systémů znamenal nepřekonatelnou výhodu.

S jejich rozšířením přestala být zasněžená silnice tak dramatickou výzvou a mnoho uživatelů, kteří používají SUV jen ve městě a mimo hory, pořizuje levnější varianty s pohonem 4x2. Subaru

se k uvedení takového vozu nechystá, všechna kola měla poháněná dokonce i loňská studie plug-in hybridu Viziv. Testovaný model XV po lehké modernizaci ukazuje, že tento přístup má své opodstatnění. A to z důvodů daleko hmatatelnějších než image čtyřčlankového specialisty.

## Výhoda odjinud

Crossovery a SUV s pohonem jedné nápravy se jistě dají koupit o něco levněji. Ale Subaru XV není Renault

Scénic X-Mode, aby se zájemci chodili ptát, kdy už bude zadarmo. Naprostá většina vozů se v Čechách naopak prodává ve vyšších specifikacích.

Na druhé straně Atlantiku čtyřčlanka prodejům naopak pomáhá: spolu s přiměřenou světlostí a nájezdovými úhly je u crossoverů a SUV nutná k zařazení do tamní kategorie „light truck“, ze které se motoristům milosrdněji zdaňují emise CO<sub>2</sub>. Předokolka se jako pracovní nářadí neuznává a daně má vyšší, proto by si ji nikdo nekoupil. A jelikož

Subaru v USA prodává desetkrát víc aut než v Evropě, komplexní a drahé úpravy pro přední pohon by se mu jednoduše nevyplatily.

Proč komplexní a drahé? Protože u SUV k opravdu znatelně snížené úspore paliva nestačí vyndat kardan a poloosy. Nevýhodnou aerodynamiku je potřeba kompenzovat snížením hmotnosti, které se neobejde bez zásadní změny konstrukce – například zjednodušení zadní nápravy. Rychlé improvizace zde moc nefungují, jak ukazuje třeba Land Rover Freelander: s předním pohonem u dieselu tabulkové emise CO<sub>2</sub> klesly o 7 g/km, což na vůz této kategorie



není mnoho. Masivní lichoběžníkové zavěšení, na němž drží zadní kola našeho XV, váží jistě dost, ale na druhou stranu přispívá k charismatičtým jízdním vlastnostem, bez nichž už by to nebylo Subaru. Snížení spotřeby o necelý litr by proto sotva obhájilo instalaci vlečené nápravy, jakou dnes ve verzi 4x2 používá Nissan Qashqai.

## Pan Nezaměnitelný

Z toho plyne jednoduchý závěr: snížení spotřeby evropské verze nejlépe pomůže diesel. Pro letošní rok nebyl nijak modernizován, znovu nás však přesvědčil tichým chodem, pružností a sportovně ostrou reakcí na plyn. Spotřeba paliva při úsporné jízdě klesá pod šest litrů a ani při svižnější nestoupá vysoko přes sedm. Ano, Hondou CR-V 1.6 i-DTEC se dá jezdit za pět litrů, ale určitě ne tak sportovně. Navzdory zvýšenému těžišti, plynoucímu ze světlosti 220 mm (!), si XV nechá líbit velmi prudké změny směru i rychlé průjezdy zatáčkami, asfaltu se drží jako přilepené a nic si nedělá ani z hrbolů v oblouku.

Kromě nízko uloženého motoru, kinematicky vyspělého zavěšení a dlouhých zdvihů kol se na tom podílí rychlé a tuhé tlumiče, které ovšem XV nedopřávají plynost, jakou jsme znali z některých starších modelů Subaru. Letošní jenné přeladění podvozku na tom mnoho nemění, připadá nám však, že předpěruje v jiném rytmu než žád. Ta navíc občas překvapí hlasitou ránou při přejezdu retardéru.

Uvnitř jsme se přesvědčili o mírném snížení valivého hluku, jinak ale výrobce nehodlá posádku zbytečně rozmazlovat. Vzhled palubní desky odráží americké poslání, u auta za osm set tisíc nechápeme absenci předních bederních opěrek (nejsou ani za příplatek), do lepší nálady nás nevedlo ani zvukově ploché podání hudby.

## Pravdivý, ale hrubší

Po technické stránce nemáme ke svéráznosti diesellového Subaru XV výhrady. Unikátní řešení mu po stránce jízdní dynamiky dává jasný náskok před všemi konfekčními crossovery s motorem



uloženým napříč, spotřeba je vzhledem k výkonu velmi příznivá a ceny se pohybují citelně níž než u podobně talentovaného BMW X1. Evropská konkurence na druhou stranu dokáže průměrnou techniku podat v uživatelsky přitažlivějším balení. Rozhodnutí mezi jedním a druhým tak jasně záleží na osobním vkusu zákazníka.

**380 litrů kufru není mnoho, pro praktičtější založení zákazník je tu forester**



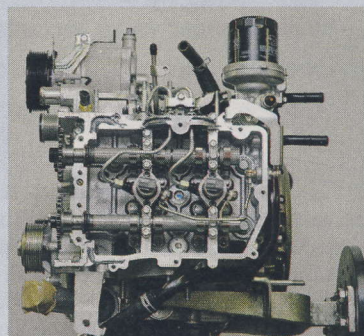
**Na americké poměry má interiér prémiovou kvalitu, pro nás jde spíš o průměr. Spotřeba paliva při klidné jízdě klesá pod šest litrů.**

**Sedadla mají správný tvar i velikost, překvapivě jim však chybí bederní opěrka**

## I boxer musí k doktorovi

Diesellový motor Subaru mnozí vítali s nadšením, řada majitelů ale záhy poněkud ochladla kvůli vážným potížím, zejména na klikovém mechanismu. Řešení výrobce hledal tři roky a modifikace uváděl postupně během let 2009 a 2010. Z toho vyplynula složitá situace: některé motory se zadřely a byly záruce vyměněny, avšak pouze za další exempláře ještě ne zcela optimalizovaného typu, které se pak zadřely také. V některých vozech tak dnes vrčí už třetí motor, na jiné může tato komplikace teprve čekat. Před koupí ojetého diesellového subaru proto doporučujeme velmi důkladnou konzultaci ve značkovém servisu, která potvrdí, zda je ve vozidle instalovaná poslední dostupná modifikace

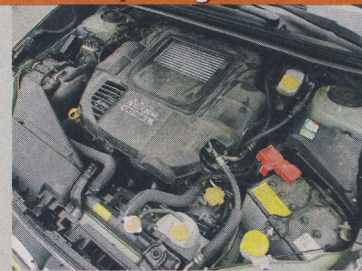
motoru. Výrobce po těchto událostech starším motorům zpětně prodloužil záruku na 5 let a 200 000 km.



## Motor ve zkratce

**2.0D, 110 kW, 350 N.m, 5,6 l/100 km, 146 g/km**

Závady na klikovém mechanismu v povědomí motoristů zastínily zajímavý detail. Boxer diesel má hliníkový blok a zalité vložky, přesto nezná strukturální závady plynoucí z termodynamického namáhání. Zatímco BMW dnes hliníkové čtyřválcové praskají v příliš ztenčeném místě a Toyoté se bloky krouží kvůli závadám chlazení, Subaru drží. Modernizovaná verze od konce roku 2010 netrpí karbonem při soustavném „courání“ v nejnižších otáčkách a zanášením DPF při krátkých jízdách více než jiné diesely. Některé servisní úkony jsou ale dražší kvůli obtížnějšímu přístupu.



**Ležaté uspořádání snižuje těžiště i míru vibrací, přístup ke vstřikovačům ale vyžaduje demontáž z vozu**

## MOTOR

Konstrukce:	B4, 2x DOHC, 16V
Vstřikovací zařízení:	common rail, solenoid, Denso
Vstřikovací tlak (bar):	1800
Zdvihový objem válců (cm³):	1998
Vrtání x zdvih (mm):	86,0 x 86,0
Kompresní poměr:	16,0 : 1
Nejvyšší výkon (kW/min⁻¹):	108/3600
Nejvyšší točivý moment (N.m/min⁻¹):	350/1600
Maximální rychlost (km/h):	198
Zrychlení z klidu na 100 km/h (s):	9,3
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km):	5,6
Emise CO₂ (g/km):	146

## AUTO

### Pětidveřový crossover

Délka x šířka x výška (mm):	4450 x 1780 x 1570
Rozvor náprav (mm):	2635
Objem zavazadelníku (dm³):	380
Palivová nádrž (l):	65
Pohotovostní hmotnost (kg):	1560
Nejvyšší hmotnost brzděného přívěsu (kg):	1500

## ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let nebo 200 000 km, 12 let na neprozrezivění karoserie. Cena testovaného provedení **841 000 Kč** (metalíza 12 000 Kč)

**Základní cena 829 000 Kč**

## KLADY A ZÁPORY

Vynikající jízdní vlastnosti na asfaltu ■ bezpečný pohyb v terénu ■ tichý a pružný motor ■ příznivá spotřeba ■ nízká hladina hluku

Ne zcela sladěná tuhost tlumení přední a zadní nápravy ■ chybí přední bederní opěrky ■ jen průměrný zvuk audiosoustavy