

# POHLED SVRCHU

Subaru v Evropě potlačilo nabídku klasických modelů ve prospěch sportovních a SUV či crossoverů. **MÍSTO IMPREZY UŽ TEDY KOUPÍTE JEN OPLASTOVANÝ MODEL XV S PŘIDANOU SVĚTLOU VÝŠKOU.** Co přináší extra centimetry v každodenním životě? Převažují s nimi spojené výhody, či nevýhody?

## 3 ODPOVĚDI CO VÁS ZAJÍMÁ

### ► Lze si koupit i klasickou nezvýšenou imprezu?

Impreza byla pro nepřesvědčivé prodejce z většiny trhů stažena, například ve Švýcarsku či Skandinávii ale zůstává.

### ► Proč bych měl chtít plochý motor neboli boxer?

Z principu potlačuje vibrace, snáze se vytáčí a svou velmi nízkou a krátkou konstrukcí příznivě ovlivňuje těžiště vozu, potažmo komfort.

### ► Jaký pohon všech kol používá tato verze?

Všechna subaru s automatem rozdělují sílu mezi nápravami lamelovou spojkou, která ji v reálném provozu přelévá podle skutečné potřeby, avšak nepřenesla na zadní nápravu více než 50 %.





Foto: Václav Novák



**S**ubaru stále po zrníčkách vyvažuje svou politiku mezi individualizmem a podléháním výnosnému střednímu proudu. Současná nabídka, zdá se, našla optimální kompromis. Evropané na rozšířenou paletu crossoverů a SUV slyší a tradiční značkové výhody, tedy nízké těžiště díky plochému motoru a dokonalé rozdělení síly se symetrickým pohonem všech kol, dodaly výslednému mixu unikátní kvality.

Subaru XV by tedy mělo při zmenšené terénní průchodnosti pérovat plavněji a komfortněji než kompletní konkurence. Už tady jsme se ale zarazili, protože ať jsme hledali, jak chtěli, žádného přímého konkurenta jsme

### Subaru XV nemá na trhu jediného přímého soupeře.

nenášli. Kompaktních benzínových čtyřkolek existuje hned několik, jsou však buď kratší (yeti, vitara), nebo při srovnatelných rozměrech mnohem výkonnější a dražší (Mercedes-Benz GLA).

Vybrali jsme atmosférický dvoulitrový s bezstupňovou převodovkou CVT ve střední výbavě, protože právě tato kombinace je s drtivým náskokem nejprodávanější a manuál si v Česku k danému motoru kupuje jeden zákazník ze sedmdesáti pěti. A museli konstatovat, že o nenápadnou popelku v žádném případě nejde. Plastové ozdoby podtrhují beztak výrazné tvary a vše dolaďuje blankytný lak. Dojem tedy dělá extravagantní kombinace křivek a přímek hluboký a vůbec ne utápnutý.



vyšlo v květnu 2016  
**FIAT TIPO**

právě čtete  
**SUBARU XV**

vyjde v červenci 2016  
**VW TIGUAN**





**VE DRUHÉ ŘADĚ** lze bez problémů absolvovat i dlouhou cestu, pohodlí a místa je tam dost nejen pro děti, ale i pro dospělé.

INTERIÉR



**NA KUDRLINKY** si salon příliš nepotrpí, plasty jsou robustní, hrany výrazné a ovladače důkladné. Mezi první dojmy tedy nepatří zalíbení ani útulnost. Jenže ruce nacházejí kvalitu a pořádné materiály, detaily i dekorace po faceliftu prokoukly a ergonomie nemá, až na přetlačtkovaný volant, závažnější slabiny. Nebyť slabší opory zad na horní polovině opěradel, zasloužila by rozměrná a velkoryse čalouněná křesla absolutorium. Zvláštní ocenění si zaslouží nevšedně pohodlné nastupování bez úklon hlavy. Škoda poněkud strohého bydlení ve druhé řadě téměř bez odkládacích prostor a s převahou tvrdých plastů. Zamrzí to o to více, že se tam jinak sedí velice pohodlně.



**OVLÁDÁNÍ** palubního počítače se přesunulo na neobvyklé místo pod spínač varovných blikáčů. Ruka se k němu musí natáhnout.



**DETAILY** odlišují verzi XV od standardní imprezy. Jedním z nich je odlišné obšití čalounění sedadel kontrastní nití.



**PŘÍSTROJ STARLINK** je v prostřední výbavě bez navigace, tu však lze dodatečně doplnit z příslušenství, stejně jako DAB tuner.

CENA A VÝBAVA



**SUBARU SE DRŽÍ** politiky pevně daných výbav, pro navigaci ale už například nemusíte připlácet za nejvyšší linii. Stejně tak tradičně už základní active obsahuje vše potřebné vč. automatické klimatizace, kompletní elektriky, mlhovek, litých kol či vyhřívaného předního okna. V tomto světle nevypadá startovních 549 000 Kč za patnáctistovku nijak hrozivě. Dvoulitr je o padesát tisíc dražší, do testované prostřední linie Comfort dostanete za rozumný 20tisícový doplatek navíc xenony, dvouzónovou klimu, lepší multimediální systém, parkovací kameru, tempomat, dešťový a světelný senzor či zatmavená zadní boční okna – zde můžeme mluvit o velkorysosti a naprostém optimu. Za lineartronic přihodíte dalších 50 000 korun, pro něj je comfort základem.



**V DOBĚ PREMIÉRY XV** byla 380 l špičková hodnota, dnes přibývá kompaktnů nabízejících o desítky litrů více. Pro denní použitelnost ale stačí a potěší i vyladěná kinematika zvedání pátých dveří. Krycí roletka, zajišťovaná háčky na konci dráhy, je ale anachronizmem.

KUFR



**380 LITRŮ** základního objemu je mezi kompaktními hatchbacky průměrnou hodnotou. Jenže někteří konkurenti nabízejí citelně více a složitá konstrukce zadní nápravy plus zvýšený podvozek zdvihly dno i nakládací hranu do poměrně nekomfortní výšky. Když se k tomu přidá i z průměru nevybočující variabilita a absence jakýchkoliv schránek či kapes, nemůže být výsledné hodnocení lepší než prostřední. Přesto jsme ocenili jinak solidní přístup skrz skloněnou zadní stěnu a zejména bytelné provedení plastových panelů. Především u takto aktivně zaměřeného modelu bychom si ale dovedli představit ochranu nejen nakládací hrany, ale i lakovaného nárazníku.

KONKURENTI SE SROVNATELNOU VÝBAVOU A MOTOREM



**HYUNDAI TUCSON**  
1.6 T-GDi DCT (177 k/265 Nm)  
774 990 Kč (Style)



**MAZDA CX-5**  
2.0 Skyactiv-G (150 k/208 Nm)  
821 600 Kč (Takumi)



**MERCEDES-BENZ GLA**  
250 4Matic (211 k/350 Nm)  
947 589 Kč (Active)



**VOLVO V40 CROSS COUNTRY**  
T4 AWD (190 k/320 Nm)  
817 200 Kč (Momentum)





**INFORMAČNÍ DISPLEJ** prokoukl – místo nehezkeho segmentového jemná barevná grafika. Nové jsou i přístroje.



**SEDADLA** jsou velkorysá a důkladně čalouněná, bohužel jim chybí bederní opěrka a výraznější boční vedení.



**VŠECHNY OVLADAČE** se octly na očích v horní polovině palubní desky. A nebýt přetlačítkového volantu, těžko by jim šlo něco zásadnějšího vytáhnout. Systém Starlink je přehledný.

Uvnitř emoce opadají, výrazné hrany se stále nezbavily jisté utilitárnosti, i když jakostní materiály a ozdoby dělají hodně a vydatně jim pomáhají i kvalitní jemné displeje nového infotainmentu. Potěší velmi pohodlné nastupování díky přidání výšky i velkorysosti vstupního otvoru. Superlativy si zaslouží i vnitřní prostor – čtyři dospělí se uvnitř mohou s trochou nadsázky věnovat i lehké gymnastice.

Trochu slabší je to se zavazadly. Základní objem 380 l sice patří ke standardu třídy, avšak někteří konkurenti nabízejí přece jen citelně více litrů i variability. Výslednou bilanci nevylepší ani vysoká nakládací hrana. A právě v tomto místě se komplikují úvahy o tom, že by model XV vlastně mohl nahradit větší forester. Jízdně k němu má totiž velmi blízko, avšak rodinné potřeby neuspokojí s takovým nadhledem.

Jenže kubíky nebývají hlavním důvodem k volbě subaru. Po nastartování jsme se octli ve světě, v němž jsou důležitější

skutečné kvality než marketingové triky. Dvoulitrový boxer sametově vrní a lační po otáčkách, v nichž chrplá trochu jako porsche. Důležité prvky, týkající se řízení, padnou do ruky a chlubí se mechanickou důkladností. Parkovací brzda se stále aktivuje poctivou pákou, řízení zabírá bez vůlí a brzdy kladou neomylný a dobře odhadnutelný odpor.

## DALŠÍ NÁZOR



Ani mě nepřekvapuje, že se XV prodává nejlépe právě s testovaným pohonem. Na jízdu s dětmi do školky je CVT ideální a na okrese s ním XV taky ostudu nedělá.



Michal Borský



S obecným evropským vkusem se však trochu mívá ovládání. Zatímco dotykový systém Starlink problémy nečiní, v záplavě tlačítek na volantu jsme bloudili i po týdnu. Námitka také míří k plynovému pedálu. Ten se částečně překrývá s levým okrajem středového tunelu a nutí nohu, opřenou lýtkem, k trvalému vytáčení chodidla doprava. Zhruba po hodině se noha vždy rozbolela.

Neodkládali jsme tedy start a hned zpočátku se kochali bleskovým nástupem síly, podpořeným natolik ostře spínajícím variátorem, že vyžaduje sametově jemnou práci s plynem. A pak jsme si po městě užívali čilé zrychlování s motorem, trvale bublavým kolem 1200 otáček. Dojmy byly natolik dobré, že nakonec odečtená městská spotřeba 7,9 l/100 km, ač jde na danou konfiguraci (zvýšená karoserie, 4x4 a stopadesátikoňový benzínák) o solidní číslo, nás vlastně zklamala. Tak trochu jsme v skrytu duše čekali, že se bez problémů udržíme pod sedmi litry.

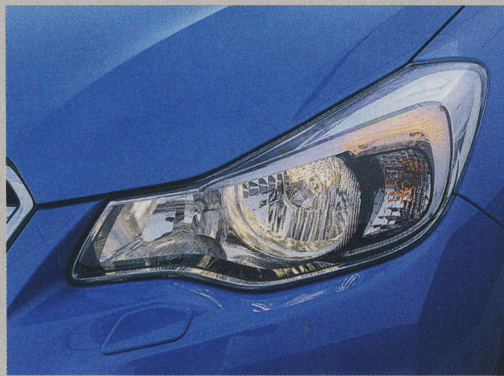
## JAKOU VERZI BYCH SI VYBRAL JÁ

Prostřední linie Comfort se zdá být optimem z hlediska ceny i obsažené standardní výbavy.

Malý rozdíl v ceně vůči startovní verzi Active oproti mnohem výraznějšímu skoku v seznamu obsažené výbavy jasně indikuje, že právě prostřední linie Comfort má zaujmout nejvíce zákazníků. To se také děje téměř absolutně. Ostatně vrcholná verze Executive, dražší o osmdesát tisíc, nenabízí o tolik více důvodů ke koupi. Bez koženého čalounění, střešního okna, elektrického řídicího sedadla či bezklíčového přístupu lze v kompaktní třídě žít a navigaci si můžete dokoupit i ke comfortu. Snad jen střešní ližiny, vyhrazené vrcholné verzi, bychom si dovedli představit i v nižších kruzích. Za úvahu stojí i pětiletá záruka s asistenčními službami na velkorysých 200 000 km za 14 900 Kč. A my bychom upřednostnili manuální řazení.

**CELKOVÁ CENA:**  
**633 900 Kč**





**XENONY** dostanete standardně už do druhé výbavy ze tří. S velkými parabolami svítí skvěle.

JÍZDA



**SPOLEČNÁ TECHNIKA** se Subaru vyšších tříd působí mezi kompakty málem jako zjevení. Neuvěřitelně sofistikovaný podvozek a pohon se také starají o kombinaci směrové stability, ovladatelnosti, vyváženosti a komfortu, jakou u vozů s jinými koncepcemi zkrátka nikdy nedostanete. U Subaru mají technici stále dost velké slovo a je to sakra znát. Do zálesáckého oděná impreza se nicméně vydala cestou módního zvyšování světlé výšky s trochu kratší průpravou a překonávání krátkých nerovností stále není tak plavné jako právě u imprezy či foresteru – ač se po modernizaci zlepšilo. Další půlbod jsme strhli za CVT, které k uživatelsky příjemné práci potřebuje pořádnou nálož newtonmetrů ve spodní třetině otáčkoměru, tedy typicky turbomotor.



**SUBARU SI ZA CVT** pevně stojí a zatím vyvrací obavy z jeho krátké životnosti. Do města a na okružky je skvělé, ale na dálniční štreky se lépe hodí manuál.

**SPECIFICKÝ VZOR** 17" litých kol se při faceliftu změnil. Jiný rozměr si v žádné z nabízených výbavových linií nekoupíte.

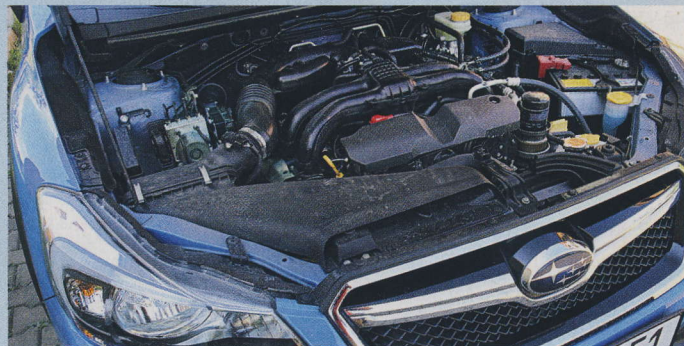


**UNIVERZALITĚ** jízdních vlastností XV se žádný konkurent z kompaktní třídy ani neblíží. Náročný podvozek se symetrickým pohonem všech kol se postaraly o bezkonkurenční stabilitu.

MOTOR A SPOTŘEBA



**TŘETÍ GENERACE** dvoulitrových boxerů Subaru dostala dlouhozdvihovou konstrukci a řadu pokročilých vynálezů včetně například asymetrických ojníc. Díky nim dosahuje parametrů a spotřeby donedávna nemyslitelných. V nízkých a středních rychlostech jsou dojmy skvělé – motor stříhbitě reaguje na každé ťuknutí do plynu a variátor jej udržuje v nízkých otáčkách, v nichž mu to jde nejlépe. Na dálnici se však projeví známé uživatelské nevýhody CVT a také nerovný soubor nevelkého točivého momentu se značnými jízdními odpory. Výsledná spotřeba je však přesto příjemným překvapením.



SPOTŘEBA NAMĚŘENÁ V PRAXI

Městský provoz:	VÝROBCE: 8,5 l/100 km	<b>AUTO 7</b> 7,9 l/100 km (-7,1 %)
	Mimoměstský provoz:	VÝROBCE: 5,5 l/100 km

PROVOZNÍ NÁKLADY



**VELKÝM PŘEKVAPENÍM** je pohled na ceníky náhradních dílů a pravidelných servisních prohlídek. Hned zpočátku čeká hendikep v podobě nutnosti pořídit zimní pneumatiky v drahém rozměru a také ročního servisního intervalu. Každý lichý rok se však jezdí pouze na výměnu oleje, což je z hlediska životnosti motoru jediné správné, ačkoliv 2700 korun za samotný olej (Subaru 5W-30) není vůbec málo. Naštěstí to vyvažuje velmi rozumná průměrná hodinová sazba značkového servisu ve výši 540 Kč a vstřícné ceny ostatního spotřebního materiálu. Rovněž ceny běžných náhradních dílů jsou takřka lidové, tedy s výjimkou světlometu a čelního skla s vyhříváním. Výsledná částka za náklady na první rok sice patří k vyšším, avšak s poměrně malými rozdíly. Navíc bude bohatě vyvážena nízkou ztrátou při dalším prodeji – vozy Subaru v tomto ohledu tradičně excelují.

**NÁKLADY NA 1. ROK**  
**80 813 Kč**  
**AUTO 7**

CENY NÁHRADNÍCH DÍLŮ

Brzdové destičky přední (sada)	2900 Kč
Brzdový kotouč přední (sada)	5954 Kč
Čelní sklo (s vyhřevem)	21 700 Kč
Přední blatník	2800 Kč
Přední/zadní nárazník	6900/6125 Kč
Přední světlomet	9200 Kč





▶ To se nám s rezervou podařilo až na okreskách, které potlačily vliv značné vnitřní setrvačnosti hnacího řetězce. A motor byl ve svém živlu – variátor jej udržoval v optimálních otáčkách, z nichž povyrostl jen v táhlých kopcích. Výslednou šestilitrovou bilanci by si přál každý majitel staršího benzinového subaru. Jenže na dálnici se začalo trochu mračit, absence turbu totiž narazila na geometricky rostoucí jízdní odpory. I když udržování dálničního limitu samozřejmě nečinilo problém, dlouhozdvihový motor pouštělo CVT už při lehkém zvýšení zátěže do otáček, které mu ale nevonní tolik jako podčtvrcovým předchůdcům a gradace výkonu není tak výrazná. Výsledkem je rychlá ztráta chuti zrychlovat už kousek nad stotřicítkou a každé předjíždění, byť bez dynamických ambicí, znamená nedobrovolný výlet do horní třetiny otáčkoměru s patřičným vlivem na decibely i spotřebu. Manuální převodovka by zřejmě

vedla k lepším výsledkům než k naměřeným 8,2 l/100 km. A také k příjemnějším dojmům. Samočinné plynulé zlehčování převodového poměru při rostoucí zátěži je sice praktické, ale na dálnici trochu hlučné. A pružné akcelerace ve vyšších rychlostech přesto zůstávají spíše vlažné. Kdo rád spěchá, měl by do XV zvolit spíše dvoulitr s turbem, ať už benzinový či dieselový.

### DALŠÍ NÁZOR



Musím vyzdvihnout komfort tlumení a velice hbité reakce na otočení volantů. XV sice není žádný závodák, ale podvozek má naladěný důkladně.

Lukáš Vaverka



Jízdní vlastnosti nás zato rozpaků ušetřily. Přeladěný podvozek totiž přidal hodně plynosti, i když by jí velká kola při souboji s městskými výmoly snesla ještě více. Parádní disciplínou jsou zatáčky – auto jede přesně tam, kam cuknete volantem. I tento aspekt vylepšila modernizace, řízení je totiž strmější. A i když postrádá nekompromisní sportovní tuhost levorgu, žádný konkurenční crossover podobné velikosti, včetně prémiových, se mu bezprostředností a přesností řízení ani neblíží. Totéž platí o kombinaci spojitých pohybů a přitom neochvějné stability. I při laškování s maximální rychlostí působí dopředný pohyb sebejistě jako v autě o metr delším a tunu těžším. Nebýt výše zmíněných, uživatelsky jen částečně ovlivnitelných výletů motoru k červenému poli otáčkoměru a také trochu vyšší hladiny aerodynamického hluku, byly by dojmy téměř absolutní.

Ladislav Čermák

## DŮLEŽITÉ ÚDAJE

### MOTOR & PŘEVODOVKA

Typ	benzinový, B4 vpředu podél
Zdvihový objem	1995 cm <sup>3</sup>
Největší výkon	150 k (110 kW) při 6200/min
Točivý moment	196 Nm při 4200/min
Převodovka	bezestupňová, pohon všech kol

### ROZMĚRY & HMOTNOSTI

Délka/šířka/výška	4450/1780/1570 mm
Rozvor	2635 mm
Objem kufru	380 l
Pohotovostní/užitelná hmotnost	1380/560 kg
Objem nádrže	60 l

### DYNAMIKA & SPOTŘEBA

Zrychlení 0–100 km/h	10,7 s
Nejvyšší rychlost	187 km/h
Spotřeba udávaná	6,5 l/100 km
Spotřeba naměřená	7,4 l/100 km

### CENY & VÝBAVY

Cena modelu od	549 000 Kč
Cena testovaného vozu (vč. příplatků)	669 000 Kč
<b>AUTO7</b> doporučuje výbavu	Comfort (669 000 Kč)

### PROVOZNÍ NÁKLADY

Záruka auto/lak/rez	5/3/12 let
Servisní interval	15 000 km/1 rok
Průměrná sazba servisní práce	540 Kč/h
Sada zimních pneu (rozměr)	14 104 Kč (225/55 R17)
Zákonná a havarijní pojistka na rok	31 439 Kč
Servisní náklady na 1. rok/15 000 km	3546 Kč

### KLADY & ZÁPORY

**+** výrazný design, trakce, jízdní vlastnosti, vnímatelná kvalita, vynikající motor, spotřeba, poměr cena/výbava

**-** chování CVT na dálnici a při zátěži, subjektivní dynamika, ovládání palubních systémů, opora zad vpředu

## VERDIKT

Model XV je proti foresteru menší jen o kousek, přitom je výrazně levnější a používá stejnou techniku. Kdo nepotřebuje stěhovák, tomu poslouží skvěle. Jezdí parádně a nešidí na technice. Škodajen, že si už u nás nekoupíte komfortnější a úspornější výchozí imprezu.

