



Hodnocení

- + Prostornější kabína
- Menší náklony karoserie
- Hbité reakce na natočení volantů
- Přesné řízení
- Terénní schopnosti

- Podprůměrný kufr
- Minimální vzhledový posun



Žádné kompromisy

Subaru XV není typickým módním SUV, které drsně vypadá, ale když vidí polní cestu, podlamují se mu kolena. Zvýšený oplastovaný hatchback si chce zachovat kvalitní jízdní vlastnosti a přidává schopnosti terénního dřiče.

Když v roce 2012 Subaru opustilo kolbiště světových rallye a pozornost začalo věnovat propagaci modelů SUV, mnozí z nás si klepali na čelo. Jenže jeho celosvětové prodeje od té doby stouply ze 707 tisíc na loňských 1,012 milionu vozů. Zvolená strategie tedy byla správná. Trend obliby SUV zasáhl i Evropu, kde je zatím nejprodávanější outback, následovaný foresterem a XV. Právě posledně jmenovaný model

má podle japonské značky značný potenciál. Zejména v nastupující třetí generaci, kterou jsme mohli jako první médium z České republiky exkluzivně vyzkoušet na uzavřeném autodromu poblíž Vídně.

Jasně geny

Sedě XV už na nás čeká a pro porovnání máme vedle i dosluhující model. Zvenku je těžké rozeznat, kdo je z této dvojice mladší. Silueta karoserie se

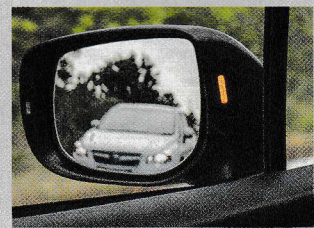
nezměnila, design zůstává tradičně konzervativní a ochranné plastové panely mají velmi podobné kontury. Uvnitř je však posun znát, i když styl a rozmístění ovládacích prvků jsou stále subarovské. Celý interiér je však pojatý moderněji, což dokládá citlivé propojení výplně dveří s palubkou pomocí navazujících proužků nebo ozdobných panelů. Po usednutí za volant si všimáme více místa okolo sebe – kabína je o 29 mm širší. Hlavně

spolujezdec už na řidiče není tak nalepený jako ve starším XV. Vzadu si užíváme i více prostoru na kolena – rozvor prodloužený o 15 mm na 2665 mm je znát – a také nad hlavou.

A co kufr? Ten se sice proti předchozímu provedení zvětšil, ale jen na 385 litrů, což je na 4465 mm dlouhé SUV málo. S dojezdovou rezervou se objem navíc zmenší na 310l. Alespoň se rozšířil otvor pro nakládání zavazadel.



Kabína subaru je nyní širší a vzadu jsme našli i více místa nad hlavou a pro kolena. Design palubní desky je modernější a XV umí zobrazit náklony karoserie nebo hlídat mrtvý úhel.



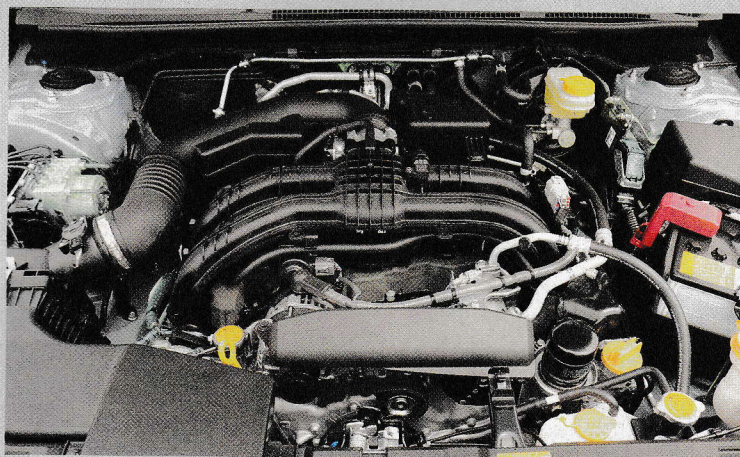
Prímé porovnání

Nová generace oplastovaného XV je postavena na stejné globální platformě jako aktuální provedení imprezy, která se na japonském a americkém trhu prodává od loňského roku. Letos by měla dorazit také do Evropy. Konstrukci modulárního podvozku jsme dopodrobna rozebrali v minulém vydání Světa motorů, takže se k ní vrátíme jenom krátce. Výztuhu ve skeletu, použití vysokopevnostní oceli nebo uchycení závěsů kol přímo do karoserie mají zajistit zvýšenou torzní tuhost a tím i posun v jízdních vlastnostech. Nyní to vyzkoušíme v praxi. Pro porovnání nejprve usedáme do starého modelu a kroužíme několik koleček na asfaltu včetně slalomu. Nyní nastal čas novin-ky. Rychlá táhlá zatáčka nás nenechává na pochybách, že konstruktéři Subaru odvedli dobrou práci. Náklony karoserie jsou výrazně nižší a XV není tak nedotáčivé jako starší předchůdce. I díky vektorovému řízení dynamiky jede pod plynem přesně do požadovaného směru. Následuje slalom, kde oceňujeme také hbitou reakci vozu na pokyny volantů. Postupně mezi kužely zrychlujeme, až je projedeme rychlostí 51 km/h. Ve starším XV jsme dosáhli maxima 46 km/h.

Až na konec světa

Jízda nám připadá i tišší. Je znát lepší odhlučnění podběhů a podvozku. Ale abychom ohodnotili kvalitu odpružení, musíme opustit zpevněnou vozovku. Terénní vložku startujeme rychlým průjezdem po polní silnici. A kde jsou ty výmoly, co jsme před sebou viděli? Tlumiče i celé XV fungují na jedničku a připadá nám, že jsme z asfaltu ani nesjeli.

Zapínáme další novinku – režim X-Mode, který zajišťuje optimální sladění motoru, pohonu všech kol, stabilizace a brzd na kluzkém povrchu, má rovněž funkci řízeného sjiždění svahů. Prudké boční náklony nebo křížení náprav, kde subaru zabírá jen dvěma koly, nedělají XV sebemenší problém. Stejně jako vydrápat se na kopec s hliněným povrchem a stoupáním 30°. Směrem dolů si troufáme i na 45°, což v silniční terminologii znamená 100% klesání. Visíme v bezpečnostních páslech, opíráme se o volant a vůz se klidně sune dolů – jak snadné!



Subaru výrazně přepracovalo i pohonnou soustavu. Atmosférický zážehový dvoulitr dostal přímé vstřikování paliva, vyšší kompresní poměr a nyní dosahuje výkonu 115 kW. Bezestupňový automat Lineartronic má větší rozsah převodů od 6,28 do 0,703, což zvyšuje dynamiku rozjezdů a snižuje spotřebu při plynulé rychlé jízdě.

Technické údaje

Motor FB20, plochý čtyřválec s protiběžnými písty, přímé vstřikování

Rozvod/počet ventilů	DOHC/16
Zdvihový objem	1995 cm ³
Vrtání x zdvih	84 x 90 mm
Maximální výkon	115 kW
Max. točivý moment	196 N.m
Kompresní poměr	12,5:1
Převodovka	Lineartronic
Pohon	Symmetrical AWD

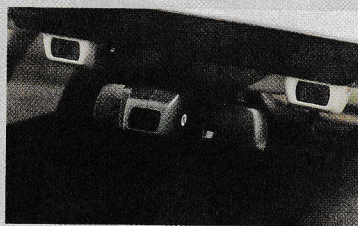
Na horním středovém displeji dokonce můžeme sledovat, kam máme natočena kola, což je v tuto chvíli asi nejdůležitější. Ostré zlomy? Pro 220 mm světlé výšky nebo nájezdové úhly 18° vpředu a 29° vzadu žádný problém.

První setkání s druhou generací Subaru XV nás potěšilo. Japonská značka ukázala, že lze postavit vůz, který se na silnici bude chovat jako kompaktní hatchbacky a v terénu umí konkurovat drsným horalům. Na ohodnocení nového benzinového dvoulitru s přímým vstřikováním a výkonem 115 kW ani přepracované bezestupňové převodovky příliš prostoru nezbylo, ale určitě se jim budeme věnovat příště. Nové Subaru XV by se u nás mělo začít prodávat koncem letošního roku.

Nové XV nám ukázalo, že není jen módním výstřelkem, ale s pohonem všech kol a systémem X-Mode si poradí i s náročnějším terénem



Kufr se sice chlubí širším vstupním otvorem, ale 385 litrů bez rezervy je na kompaktní SUV málo



Nové XV dostane ve standardu asistenční systém EyeSight s předkalizním brzděním

XV vs. předchůdce

	2012	2017	Rozdíl
Délka (mm)	4450	4465	+ 15
Šířka (mm)	1780	1800	+ 20
Výška (mm)	1615	1615	0
Rozvor (mm)	2635	2665	+30
Švětlá výška (mm)	220	220	0
Objem kufru (l)*	380	385	+ 5

* Bez rezervního kola

Tři otázky pro...

... Masašio Imota z oddělení konstrukce podvozku Subaru



Tvrdíte, že nové Subaru XV je bezpečnější než předchozí generace. Jak se vám toho podařilo dosáhnout? Standardně bude vybaveno systémem EyeSight s funkcí předkalizního brzdění a udržování v jízdním pruhu nebo monitorováním slepého úhlu. O vyšší pasivní bezpečnost posádky se starají prvky karoserie vyrobené z vysokopevnostní oceli, pláty zvyšující tuhost skeletu, přidání výztužných profilů do podlahy spojující přední a zadní přídatné nosníky nebo zasunovací hnací hřídel. Ta je schopna při čelním nárazu zkrátit svou délku ze dvou metrů na 95 mm.

Přidané konstrukční prvky ale znamenají i nárůst hmotnosti. Navíc se XV zvětšilo. Nikde přitom neuvádíte, o kolik se změnila hmotnost vozu...

Skelet je nyní přibližně o 30 kg těžší než u předchozí generace XV. Jenže jsme dokázali zase jiné části vozu odlehčit. U přepracovaného zážehového dvoulitru jsme ušetřili 12 kg, v případě převodovky Lineartronic zase 7,8 kg. Když k tomu přidáme hliníkové těhlice předních a zadních kol, vyjde nám přibližně stejné číslo. Evropská homologace ještě není dokončena, takže přesnou hmotnost neznáme.

V porovnání s předchozím modelem XV nás zaujalo rychlejší a přesnější řízení. Jaké změny jste na něm udělali?

Základem je tužší zavěšení předních kol, od nějž do řízení nepřechází tolik vibrací. Navíc jsme XV vybavili strmějším řízením – převod se zmenšil z 14:1 na 13:1. Nový je také elektrický posilovač. Výsledek představuje mnohem rychlejší reakce kol na natočení volantů v řádech desetin sekundy.

