

# SUBARU XV 2.0D X COMFORT 6MT

## KLIDNÝ LOV S JISTÝM NÁVRATEM



Pro lesníky či myslivce by mohl být tento model jakousi alternativou při rozhodování mezi Škodou Yeti 2.0 TDI 4x4 a snad i Nissanem Qashqai 2.0D 4x4. Kombinace diesellového Boxera s manuální převodovkou a klasickým stálým pohonem všech kol je z mého pohledu nejlepší kombinací u tohoto modelu. K jeho prospěchu, oproti vyjmenované konkurenci, hovoří 350 Nm točivého momentu při 1600–2400 otáčkách (díky kompresnímu poměru 16:1) a opravdu skvělý podvozek s mechanickým diferenciálem, který vás nenechá nikde v lese na holičkách ani při sebeděším stoupání v měkkém terénu. Na Subaru má poměrně dynamický moderní vzhled chrta, ale i rozumnou spotřebu, kterou lze dosáhnout změnou stylu jízdy a využitím krouticího momentu posazeného hodně dolů. Obdiv především u žen si model zapůjčený k testování zasloužil i výrazným světlým zeleným lakem. Otázkou je tolerance poměrně značného cenového rozdílu oproti konkurenci a menšího kufru, kam se vejde maximálně srnčí nebo sele. Přesto uživatel získá crossover s nejlepšími jízdními vlastnostmi na trhu.



### Karoserie, podvozek a interiér

Subaru XV k testování jsme získali v kombinaci vznětového motoru 2.0D a šestistupňové manuální převodovky ve střední výbavě Comfort (cena 829 000 Kč s DPH). Výrobce opustil oplastovanou Imprezu XV a vytvořil samostatný model SUV typu crossover. Karosérie je pro Subaru až nečekaně elegantní, na první pohled zaujme velká světlá výška 22 cm (Yeti 18 cm a Qashqai 19 cm), velké 17" pneumatiky a nenucený sportovní charakter. Nižší těžiště dané nízkou zástavbou podélně orientovaného boxeru se skutečně symetrickým uspořádáním hnacího řetězce (motor, převodovka i mezinápravový diferenciál jsou v podélné ose vozidla) přispívá k nadprůměrným jízdním vlastnostem. Podvozek je komfortní, ale dostatečně pevný, aby splňoval základní podmínku pro jízdu v terénu s 4x4. Docela nepříjemné jsou pouze přejezdy hlubokých výmolů, ale ty menší zvládá skvěle s komfortním pohupováním. Jediným limitem pro jízdu v náročném terénu jsou malé nájezdové úhly dané poměrně velkým převěsem (970 mm vpředu a 845 mm vzadu). Průjezdy zatáčkami poskytují jistotu značky Subaru. Při rychlejších průjezdech ostrou zatáčkou bych ocenil lépe tvarovaná sedadla s bočním vedením.

Interiér je prostorný s výborným výhledem i díky posunutí předních A-sloupků. Prostor pro nohy cestujících na zadních sedadlech je nadprůměrný (největší ve své třídě), pro někoho možná „až dost“ na úkor zavazadlového prostoru (380 l). Pod podlahou zavazadelníku naleznete praktickou cca 15litrovou schránku. Ovládací prvky, volant, rádio a informační systém jsou prakticky shodné s ostatními modely.

### Motor a jízdní vlastnosti

Poměrně lehké Subaru XV (1,5 t) je poháněné vznětovým dvoulitrem Boxer (108 kW a 350 Nm při 1600–2400 ot./min.) s protiběžnými písty, jehož charakteristika byla upravena pro městský crossover (podobně Yeti 1,2 TSI) – tedy nízké otáčky pro nízkou spotřebu. Přesto nabízí velmi příjemnou dynamiku (zrychlení z 0–100 km/h za 9,3 s). Zapomeňte ale na řazení „podle sluchu“ někde okolo 3–3,5 tisíc otáček, rychle se naučte řadit již při 1600 otáčkách (na rovině) nebo při dynamičtější jízdě při 2400 otáčkách. Pak spotřebu udržíte bez problémů mezi 5,2–6,8 l/100 km. Diesellový motor zabírá skutečně odspodu, proto je XV určeno hlavně pro kliděse. Pociť lze nejlépe přirovnat k přechodu z dvojtaktního motoru na čtyřtakt, kdy si myslíte,

že se podle zvuku motoru nic neděje, ale ručička na tachometru letí dokola jako o závod. Zelení mužíci s horkou krví a těžkou nohou na plynovém pedálu budou potrestáni za svou neznalost fyzikálních zákonů vysokou spotřebou mezi 8–9 litry, což je u diesellového motoru trestuhodné. Pro představu 100 km/h potřebuje 1750 ot. a 130 km/h používá 2300 ot./min.

Co dodat na závěr? Subaru cílí na zákazníky, kteří přesně vědí, proč chtějí právě Subaru. Pro ně je „stará dobrá“ konstrukce pohonu všech kol důležitější než moderní elektronicky řízené lamelové spojky, které se při dlouhodobější zátěži mohou zahřát a odepnout. Trochu spartánské ovládání pro tyto lidi není důležité. Pokud XV, tak určitě v kombinaci diesel a manuál. S ohledem na pořizovací cenu bych osobně raději z prodejny Subaru odjížděl s dospělejším a k mé robustnější postavě ještě pohodlnějším Foresterem, který je pro mě praktičtější. Přesto je XV zajímavou variantou pro lesníky a myslivce sloužící v horských oblastech s „chabě“ protahovanými cestami nejen k hájovně, lovecké chatě, ale i k posedu, lesní skládce či krmelci.



kontakt

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

Oto Lasák  
Foto: Oto Lasák