



Subaru XV **PODCEŇOVANÝ JAPONEC**

Hlavním domovem stále populárnějších crossoverů a různých SUV je obvykle městská džungle, kde ke spokojenosti stačí pohon jedné nápravy, šmrncovní vzhled, mírně zvýšený podvozek a celkově vyšší stavba karoserie. Co když se ale chcete za volantem crossoveru bavit, nebo se prostě jen potřebujete vyškrábat k horské chalupě?

Text: Petr Šikl
Foto: Vojtěch Zikmund



◀
Změn doznaly i litá kola, která již nevyznávají pravidelný tvar písmene U

▶
Hatchback v pohorkách. Světlost 220 mm natrhne zadek i daleko robustnějším, větším a dražším SUV, přesto XV není výrazně vyšší než běžný hatchback

U

VĚTŠINY NABÍZENÝCH MODELŮ

musíte vždy z něčeho slevit, což není úplně ideální řešení. Naštěstí existuje výjimka, která je ve všem lepší než průměr a hned v několika oblastech překonává mnohem dražší automobily. Řeč je o Subaru XV, které se objevilo s řadou změn v upraveném kabátě pro nový modelový rok. A to není vše, Subaru zároveň upravilo pořizovací ceny směrem dolů. Například zkoušenou verzi v kombinaci zážehového dvoulitru s bezestupňovou převodovkou Lineartronic a pohonem všech kol pořídíte o 90 tisíc levněji než před rokem. A to se při výběru nového vozu počítá.

O univerzálnosti XV svědčí fakt, že se neztratí ve městě, mimo něj, ani v terénu. Ve všech různých ohledech si počíná nadmíru skvěle. Ve městě oceňují výtečný výhled do všech stran, minimální mrtvé úhly, rozměrná zrcátka, solidní rejď a parkovací kameru. Za jediný nedostatek mohou považovat pouze nepříliš hladké rozjezdy, jelikož i jemné opření do plynového pedálu způsobuje mírné cuknutí. Po všech ostatních stránkách CVT převodovka napomáhá k celkovému jízdnímu komfortu a jednoduchosti řízení.

Situace se nemění ani za městem na zakroucených silničkách s různorodým povrchem. Tam, kde původní XV dokázalo odskočit a působilo až příliš prkenně, je omlazený model pevnější v kramflecích a nástrahy zdolává s větší pohodou. Změna nastavení podvozku je tedy k lepšímu. Jízdní dovednosti byly zachovány a schopnosti filtrace nerovností řádně posíleny. XV se tak jízdě přibližuje ke skvělému Levorgu, který na rozbitých silnicích funguje jako létající koberec. Střídat levou a pravou zatáčku je přes enormní světlou výšku podvozku navýsost zábavné a maximálně jednoduché. Točíte pouze volantem a šlapete na plyn či brzdu. Jízda tak připomíná motokáry, přitom se nemusíte bát díky off-roadovým genům „vymést“ škarpu. ▶

JEŠTĚ LEPŠÍ

V Japonsku se drží tradice a vylepšili již dobré. Poddajnější podvozek si dokáže hravě poradit s rozbitými českými silnicemi a kvalitní tlumiče svou práci zvládají levou zadní. Dobré odhlučnění a skvělé brzdy pak jen korunují výtečný pocit z vozu.

**Modrá je dobrá. To je fakt.
Odstín Hyper Blue střídá
loňskou oranžovou**

THE WORLD IS FLAT

SUBARU XV 2.0I XS COMFORT LINEARTRONIC



ŘÍZENÍ

Tříramenný volant z Levorgu nebudete chtít pustit z rukou. Je skvělý.

ERGONOMIE

Palubní deska i středový panel konečně působí moderně a je uživatelsky přívětivý.



POHODLÍ

Přední sedadla mají boční vedení spíše symbolické, jinak jim nelze příliš nic vytýkat. Vzadu je místa dostatek, potěší skvěle přístupné kotevní body ISO-FIX.

V rychleji projížděných ostrých zatáčkách se XV malinko nakloní, hezky atleticky zaklekne a na povel opisuje oblouky. V momentě, kdy se dostavuje nedotáčivost, stačí přitáhnout řízení do směru jízdy a je po problému. Zadní náprava pomáhá dokroužit zatáčku. Ostrá jízda je o zvyku, jelikož řízení není příliš strmé a řidič se docela volantem natočí. Podvozek dovoluje jízdu na hraně a všemu sekunduje komunikativní a přesné řízení. Obávat se nemusíte ani převodovky, ta při rychlé jízdě udržuje vysoké otáčky a výkonu máte dostatek.

Trochu jsem se bál jízdy po dálnici, přece jen dvoulitr není nejsilnější. Praxe ukázala, že XV je při vyšších rychlostech stabilní, není příliš náchylné na boční vítr a jízda povoleným dálničním maximem je stále komfortní. Čtyřválec točí při stotřícitce pohodových 2 150 otáček a z nádrže si neubírá více než přepřehovaná konkurence. Na jediné slabší místo jsem narazil při snaze o zrychlení ve vyšších rychlostech. Šlápnete razantně na plyn, chvílku se nic neděje a na jedinou převodovka „podřadí“ a motor vyžene k červenému poli. Akcelerace není nikterak závratná (k dispozici je pouze 196 Nm při 4 200 otáčkách), vyšší je pouze hluč od motoru.

V další sledované disciplíně pohoří většina konkurentů. Bahno, sníh, rozmlácené polní či horské cesty jsou pro většinu kompaktních SUV tvrdým oříškem. Ne však pro Subaru XV. Díky již několikrát zmíněné světlé výšce, plochému podvozku a slušným přechodovým úhlům si v terénu vede podobně jako Forester. Výlet na zasněžené hory je pro XV pouhou procházkou rozkvetlým sadem, jízda po rozbité polní cestě relaxační masáží a teprve při jízdě opravdovým terémem začíná otevírat oči a probouzet se k životu.

Asi si teď říkáte, že kámen úrazu musí být v kabině. To je opět omyl. Interiér působí moderně a uživatelsky maximálně přívětivě. V Subaru se nedopustili žádného ergonomického přešlapu a použité materiály působí hodnotně. Potěší prostorná kabina a skvělý volant z Levorgu. Čeští hnidopichové by mohli upozornit na průměrně velký zavazadlový prostor o objemu 380 litrů, ten je však pravidelně tvarován a v praxi mi vždy postačil. ▶

▼
Lineartronic od Subaru je ukázkou toho, jak mají variátorové převodovky fungovat



Letošní novinkou je oranžová barva stehu

**XV jezdí téměř samo.
Stačí šlapan na plyn
a točit volantem**





INZERCE

C & K, a.s. – Subaru
Vídeňská 100, Brno
www.subarubrno.cz



XV

🔍 ZOOM

Subaru XV nebude v Česku nikdy masově prodávaným vozem, jelikož svými schopnostmi cílí na okrajové části segmentu. Přesto kombinace příjemných jízdních vlastností s dostatečným komfortem, bohatou výbavou, pohonem všech kol a neuvěřitelnou světlostí podvozku dělá z XV maximálního univerzála, který si na nic nehraje. Na silnici i v terénu tento model dovede daleko více než konkurence. A přitom nestojí majlant. XV vystupuje z davu, je originální a praktické.

DRUHÉ OČI

Boční zpětná zrcátka jsou velká a poskytují skvělý přehled o dění za vozem.

NEVÍ ČÍM CHCE BÝT

XV je více hatchback než SUV. Vybírat můžete ze třech motorů a trojice výbav. Dvanáct let záruky na karoserii spolu s pětiletou klasickou zárukou (nebo ujetí 200 000 km) jsou pak příjemným bonusem.

HOKEJKY

Modernizace mimo jiné přinesla drobné retuše, LED zadní světla a chromové hokejky u mlhovek.

SUBARU

XV 2.0i XS Comfort Lineartronic



PŘEVODOVKA
převodovka CVT,
pohon všech kol



MOTOR
benzinový čtyřválec
typu Boxer,
1995 ccm



DĚLKA
4 450 mm

ŠÍŘKA
1 780 mm

VÝŠKA
1 570 mm

CENA

669 000 Kč 669 000 Kč
ZÁKLADNÍ CENA TESTOVANÝ VŮZ

VÝKON/TOČIVÝ MOMENT

150 koní 196 Nm
6200 ot./min 4200 ot./min

ZRYCHLENÍ
0-100 km/h



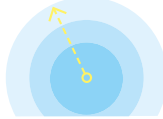
10,7 sec

MAXIMÁLNÍ
RYCHLOST



187 km/h

DOJEZD



923 km

SPOTŘEBA
l/100km



6,5 7,6
oficiální test

HMOTNOST



1 445 kg

EMISE CO₂



151 g/km

KONKURENCE

Ford
Kuga



Hyundai
Tuscon



Škoda
Yeti



Mračna se nad XV nestahují ani v případě elektronické výbavy, aplikací nebo konektivity. Multimediální systém Starlink z Outbacku funguje adekvátně a je jasnou odpovědí všem rýpalům o zastaralé palubní techniky. Dotykový sedmpalcový displej je spárovaný s couvací kamerou, která se chlubí rozšířeným úhlem záběru (160°) pro bezpečnější couvání.

Subaru nelze hanět ani za design. Ten sice vyznává asijskou módu, avšak obléká evropské doplňky. Poslední argumentem o poslání Japonce do věčných lovišť by mohla být příliš sebevědomá cenovka. Ale ani zde na tom není Subaru vyloženě špatně. ✘



Kufr není největší ani nehlubší, v praxi ale postačí

Čtyřválcový Boxer umí být tichým společníkem. Šlápnete-li mu na krk, začne se jadrněji projevovat



VERDIKT

Vozy s šesticí hvězdiček ve znaku hrají v prodeji spíše druhé housle, což je dáno především historicky a faktem, že japonské vozy nikdy nepatřily k nejlevnějším. Testovaný vůz v ceně 669 000 Kč je plně srovnatelný s konkurenty. Za podobnou konfiguraci Fiatu 500X zaplatíte stejné peníze, za Jeep Renegade a Toyotu RAV4 připlatíte zhruba 30 tisíc korun.

XXXXX

4/5



**Chcete si zablblnout
na poli? V případě XV
žádný problém**

ANYWHERE IS POSSIBLE



VÍCE INFORMACÍ



Grabber GT



PRO RYCHLÁ A VÝKONNÁ
SUV A OFF-ROAD VOZIDLA.

Grabber AT



NOVÁ DIMENZE
OFF-ROAD ZÁŽITKU

Grabber MT



VYNIKAJÍCÍ TRAKCE
PRO NÁROČNÝ TERÉN



ANYWHERE IS POSSIBLE // NAVŠTIVTE WWW.GT-PNEU.CZ