



Testovaný model

## Subaru XV 2.0i

### MOTOR:

zážehový čtyřválec 1995 cm<sup>3</sup>

### VÝKON:

110 kW/150 k při 6200 ot./min.

### TOČIVÝ MOMENT:

196 Nm při 4200 ot./min.

### ROZMĚRY:

délka 4450 mm, šířka 1780 mm, výška 1570 mm

### ROZVOR NÁPRAV:

2635 mm

# Odolává větru, dešti

V posledních letech to podle výsledků prodejí vypadá, že zákazníci už úplně nebaví auta, která mají vyhraněný charakter a přesné zařazení. Každému je jasný rozdíl mezi limuzínou a SUV, přitom by ale chtěli od každého trochu. V nabídce automobilek tak stále častěji najdete auta ve stylu chytré horáky. Podobně je na tom i Subaru XV.

Text: Josef Židek

Umístit taková auta do jasných škatulek v podstatě nejde, nicméně lidé si je kupují stále víc. Je to logické. Různorodost našich zájmů, více volného času, stále větší nabídka a menší schopnost umět se pro něco rozhodnout nahrává těm, kdo dokážou nabídnout všechno v jednom.

Model XV by se dal popsat jako hatchback na zvýšeném podvozku s outdoorovým vzhledem. To by ale nebylo zdaleka výstižné. Jde totiž i o to, že XV má symetrický pohon všech kol a pohání je plochý motor typu boxer, takže využívá všechny výhody plynoucí z nízkého těžiště a dobrého rozložení hmotnosti mezi přední a zadní nápravu. Díky tomu se z vysoko posazeného hatchbacku může stát nejen terénní auto, ale také zatáčkový přeborník, s nímž si můžete stříhnout každou

serpentinu bez nepříjemného naklání.

V nabídce značky Subaru patří k mladším modelům, úplný benjamínek to ale není. Pro letošní rok pak prošel faceliftem, který přinesl úpravy designu, interiéru a infotainmentu. Začneme-li vnějším vzhledem, pak nejviditelnější je nová modrá barva laku, kterou jsme měli i na testovaném vozu. Je mimořádně pěkná a zcela zjevně dodala autu potřebnou svěžest. Ostatní změny akcentují současné módní i technologické trendy – nové světlomety využívají LED diody, střešní spoiler má upravený tvar, změněná je i mřížka chladiče, přední nárazník a design kol. Jejich mohutné „ozubení“ má dynamičtější sklon, který přispívá k dnes tolik oblíbenému pocitu, že

auto je v pohybu i když stojí.

V interiéru jsou úpravy spíše kosmetické a směřují opět k modernějšímu vzhledu. Patří mezi ně nové oranžové prošívání sedadel, obšití volantu a manžety řadič páky, metalické dekorace a klavírový lak na liště palubní desky. Velkým vývojem prošly informační a zábavné systémy – prostřednictvím sedmipalcového dotykového displeje ovládáte rozhraní, které v základním menu nabízí rozcestník k audiosystému, nastavení vozu, informacím o jízdě a připojení mobilních zařízení, plus možnost využívání aplikací pro přehrávání hudby přes internet či dalších funkcí. Displej rovněž zobrazuje okolí za vozem, které snímá zadní kamera s rozšířeným snímáním úhlem 160 stupňů.





Moderní vzhled, to je trend změn u nových modelů Subaru



Design kol působí, jako by auto jelo, i když stojí



V sedadlech s lehce naznačeným bočním vedením najdete vhodnou polohu bez problémů, na zadních sedadlech se bez omezení usadí i urostlý dospělý pasažér. Zavazadelník nabízí 380 litrů objemu, což z XV nedělá zrovna rodinné kombi, vzhledem ke kompaktním rozměrům je to ale objem srovnatelný s konkurencí. Praktická je gumová podlaha, která naznačuje, že vůz budou využívat hlavně milovníci výletů mimo asfalt.

K nim je XV disponováno velmi dobře. Světlá výška je 220 mm, takže se nemusí bát ani terénních nerovností, potíže se zhoršenou trakcí na mokru, v blátě nebo sněhu vyřeší stálý symetrický pohon všech kol. Ten je u XV řešen odlišně podle typu převodovky. V našem případě u bezestupňové automatické převodovky Lineartronic je přes lamelový diferenciál síla motoru přenášena ke kolům zadní nápravy podle toho, jaké jsou aktuální jízdní podmínky. Rozdělení točivého momentu zajišťuje řídicí jednotka, která zpracovává údaje o jízdě, zrychlování, natočení volantu nebo vyjždění prudkého svahu.

Kromě schopnosti překonat polní či lesní cestu nebo zasněžený kopec je XV rovněž schopno dynamického průjezdu zatáčkami, kdy zaznamenáte minimální náklony a s trochou nadsázky - v pokusu s balíkem vajec nebo šlehačkovým dortem na zadním sedadle by obstálo na výbornou. Oceňujeme i benzínový motor, který vám dopřeje svižnou a dynamickou jízdu či rychlé starty a kultivovaný zvukový projev, bude za to ale žádat v kombinovaném provozu podle údajů výrobce

6,5 l na 100 km. Během redakčního testu jsme zaznamenali spotřebu 8,2 l.

Úpravy motoru měly za cíl především snížení hlučnosti a vibrací, což se povedlo dokonale, ve spojení s převodovkou Lineartronic pak dokáže XV jezdit úplně sametově, můžete ale převzít i ruční řazení, kdy vám dopřeje i sportovnější pocit z jízdy.

Citelná změna nastala také v ceníku. Subaru od základu změnilo cenovou politiku a zpřístupnilo některé modely za nižší ceny, takže si nyní můžete vybírat ze tří motorizací a ze tří stupňů výbavy. Základní model 1.6i X začíná na 549 000 Kč, testovanou 2.0i XS Comfort s převodovkou Lineartronic pořídíte za cenu 669 000 korun.

