



**Malý velký crossover**



Zdeněk Zikmund, PR a marketing manažer Subaru ČR

Kvůli složité situaci s nedostatkem vozů z výroby jsme modelový rok 2015 loni tak trochu obětovali a na jeho úkor objednávali nový Outback s technologií EyeSight, kde jsme cítili opravdu velký převis poptávky. S modelovým rokem 2016 jsme se k XV vrátili, možná že i souhrou dalších okolností se podařilo nastavit příjemnější cenovou politiku. Každopádně tento návrat nás mile překvapil a prodeje modelu se letos daří nad naše plány a předpoklady. Nejprodávanějším modelem je 2.0X Comfort Lineartronic, prostřední výbava ve výraznějších barvách karoserie. Zákazníci oceňují vyšší posez, opravdu velký výhled z vozu kolem dokola, stálý pohon všech kol Symmetrical AWD a vysokou úroveň bezpečnostní výbavy a v neposlední řadě dobrý poměr mezi cenou a užitnou hodnotou. Je to malý velký crossover!



**O 90 000 méně**

**Crossover Subaru XV prošel lehkým faceliftem, který vedle upraveného designu a podvozku přinesl svěží vítr do ceníku. Výrazně se totiž zlevňovalo. Vyzkoušeli jsme benzinový motor s variátorem.**

Subaru XV je nejmladší zástupce kategorie kompaktních crossoverů, japonský výrobce ho u nás do své nabídky zařadil v lednu 2014.

**Výrazně levnější**

V souvislosti se změnou prodejní a skladové strategie importér poměrně výrazně snížil základní ceny, a to až o 90 000, resp. 74 300 korun bez DPH. Cena slušně vybavené základní verze 1.6 X Active, která nepostrádá samočinnou klimatizaci, elektrickou výbavu či audiosystém s dotykovou obrazovkou, totiž začíná na 453 719 Kč (bez DPH). A to už je cena, kterou dokáže XV konečně konkurovat. Námi testovaný dvoulitr s variátorem Lineartronic ve stupni Comfort, který má xenony, duální klimu nebo parkovací kameru, přijde na 552 893 Kč.

**Drobné retuše**



XV dostalo nový volant z modelu Levorg.



Variátor má šest přednastavených rychlostí.

Kromě ceníku se ale pracovalo i na vnějším vzhledu. Nejvíce v oblasti přední



V Subaru se sedí výš než v běžném hatchbacku.

části vozu, kde se změnila mřížka chladiče, tvar nárazníku i hlavních světel. S nejvyšším stupněm Executive dostanete na střechu střešní ližiny. Všechny vozy dostaly nová koncová světla z LED.

Nějaké změny jsem našel i v interiéru. Třeba do ruky skvěle padnoucí volant z kombi Subaru Levorg nebo nový audiosystém Starlink s přístupem k internetovým rádiím a aplikacím. Ruku v ruce s tím se zlepšila spolupráce s chytrými telefony. Krok po krůček se také Subaru snaží zvyšovat kvalitu materiálů.

**Benzin, čtyřkolka a automat?**



Benzinový boxer krásně vrní, a když to s ním umíte, vystačí si s 6,6 l.

Zatímco třeba Opel nebo Škoda do svých crossoverů nabízí čtyřkolku jen jako alternativu, v XV je standardem u všech verzí. V kombinaci s benzinovým motorem pracuje na principu automatického rozdělování točivého

momentu. Spojení čtyřkolky, automatu a benzinového motoru sice není mezi českými zákazníky úplně v kurzu, nicméně v Subaru XV dává docela smysl. Obavy z vysoké spotřeby či nedostatku dynamiky totiž nejsou na místě.

**Atmosféra neumírá**

Přestože i Subaru umí dělat benzinové turbo, vydařená šestnáctistovka pohání Levorg, v XV spoléhá výhradně na atmosférické čtyřvále. Ten dvoulitrový ze sebe vydá slušných 110 kW, což je na úrovni přeplňovaných čtrnácti, resp. nově patnáctistovek. O točivém momentu už to neplatí, 196 Nm totiž dnes umějí i dvanáctistovky. Motoru celkem logicky chybí výraznější záťah odspodu, variátor se ho snaží nahradit vyššími otáčkami motoru. Snad i proto jsem nedostatek výkonu necítil. Dokonce jsem byl překvapený, jak ochotně motor zrychluje. Nedůvěru k variátorům mi pomohl překonat právě Lineartronic od Subaru, který dělá jízdu mimořádně příjemnou. Navíc jak ukazují první dlouhodobé zkušenosti, mohl by to být první variátor, který by mohl stárnout s motorem a neumře dřív. Když se k tomu přidá průměrná spotřeba 6,6 l/100 km, získaná šesti litry na okreskách, sedmi na dálnici a 7,5 ve městě, diesel čistě ekonomicky moc smysl nedává, byť jde o skvělý motor. Jenže stojí o víc než 100 000 korun víc, které se vrátí po stovkách tisíc kilometrů.

**Konečně neskáče**

I když to Subaru ve svých materiálech neuvádí, inženýři zapracovali i na podvozku. První XV totiž měly tupé pérování, ani měkké ani tvrdé. V tomto ohledu se situace vylepšila, XV jezdí mnohem plavněji a neposkakuje.

Text Michal Štengl, foto autor

Zákazníci mají rádi tyto výrazné barvy.



Zavazadlový prostor nabízí slušných 380 l

Subaru XV 2.0i XC Comfort Lineartronic		
Motor:	R4/zažehový	
Zdvihový objem:	1995 cm <sup>3</sup>	
Max. výkon:	110kW (150k)/6200 min <sup>-1</sup>	
Max. točivý moment:	196 Nm/4200 min <sup>-1</sup>	
Maximální rychlost:	187 km/h	
Zrychlení 0-100 km/h:	10,7 s	
Převodovka:	V	
Kombinovaná spotřeba:	6,5l/100 km	
Komb. spotřeba v testu:	6,6l/100 km	
Emise CO <sub>2</sub> :	151 g/km	
Objem zavaz. prostoru:	380/1270 dm <sup>3</sup>	
Pohotovostní hmotnost:	1380 kg	
Celková hmotnost:	1940 kg	
Rozměry d/š/v:	4450 x 1780 x 1570 mm	
Rozvor:	2635 mm	
Cena testovaného vozu:	552 893 Kč (bez DPH)	