



Nejlepší v řadě

Existuje několik různých způsobů, jak postavit slušné outdoorové auto. Ale jen jeden je ten správný.

Filip Rakovan

◆ PRO Motor, jízdní vlastnosti
◆ PROTI Vyšší cena

Subaru Impreza XV 20D

Motor: čtyřválec, boxer, turbodiesel, Objem: 1998 cm³, Výkon: 150 koní v 3600 ot./min,
Točivý moment: 350 Nm v 1800-2400 ot./min, Zrychlení 0-100 km/h: 9,0 s, Maximální rychlost: 203 km/h
Hmotnost: 1475 kg, Spotřeba: 5,8 l/100 km, Cena: 680 000 Kč

B YLO BY jednoduché napsat, že Subaru Impreza XV není nic víc než oplastovaná verze klasického modelu, obyčejný diesel s několika kilogramy balastu. Jednoduché a mylné. XV je totiž typickou ukázkou japonského přístupu k věci. Subaru přistoupilo k otázce terénně laděného hatchbacku s typicky východním zaujetím, na rozdíl od německého stylu (přilep levné plasty, dej vyšší pružiny a zvedni cenu o třicet tisíc) to vzali z gruntu. Chceme nabízet off-roadem

akcentovaný hatch? Pak nutné musíme upravit podvozek. Impreza má vpředu závěsy MacPherson a vzadu dvojité lichoběžníky a obojí bylo pečlivě přeladěno. Přední náprava byla zesílena tak, aby si poradila z větším zatížením a také nechala klesnout motor o kus níž. Vzadu bylo využito připojení ke karoserii pomocí nápravnice, spoje se o pár centimetrů propadly k zemi, a tak se zvětšil kufr. Zadní stabilizátory jsou o milimetr širší, zesíleny byly i tlumiče na obou nápravách. Ještě někdo tvrdí, že jde jen o plasty?

Samozřejmě je to i o výrazných doplňcích karoserie. Upravena byla přední mřížka, oplastováním prošel přední nárazník, offroadová bandáž byla natažena přes blatníky, prahy i pod zadkem. Na střeše se objevily ližiny a střechu protáhl nový spoiler na pátých dveřích. Pane jo, tahle Impreza XV vypadá parádně. Drsně, mužně, sebevědomě.

A skvěle jezdí. O pohon se stará plochý dvoulitrový turbodiesel s výkonem 150 koní a točivým momentem

350 Nm. Impreza XV s ním zrychlí na stovku za devět vteřin a maximálka končí lehce nad dvoustovkou. To nejsou údaje z kategorie rallye, ovšem způsob, jakým se k nim Impreza XV propracuje, ano. Symetrický pohon všech kol nabízí rozložení sil v poměru padesát na padesát, šestistupňový manuál je přesný jako hodinky, motor svým chováním připomíná



VARIANTA B

Kromě dieselu je v nabídce ještě benzinový dvoulitr.



DOJEZD

Reálně dáte s XV 2.0D nějakých osm set kilometrů. Aniž byste se příliš omezovali.



Symbióza sportovně pevného vedení a cestovního komfortu je dokonalá. Rivalové, učte se!

spíše benzín než diesel (je třeba ho vytáčet, po pravdě se mu v nižších otáčkách moc nechce do tempa, s neuváženou prací na spojce může při rozjezdu občas zhasnout). Ingredience, díky nimž můžete jezdit rychle, velmi rychle za jakéhokoli počasí a na jakémkoli povrchu. Rychle a úsporně.

Já jsem se točil kolem sedmilitrové spotřeby, aniž bych se nějak moc hlídal, ujel jsem stovky a stovky kilometrů na jednu nádrž.

A bavil jsem se. XV se v zatáčkách mírně naklání (ve srovnání třeba s STi a to už vážně porovnávám jablka a hrušky), optikou evropské konkurence je pevně jako postoj našeho prezidenta ke globálnímu oteplování.

Pohyby karoserie přesně informují o tom, co se s autem děje, do volantu teče optimální množství informací, aby se dalo jet rychle a řídit konečky prstů (volant padne nádherně do ruky). Chcete-li odstranit nedotáčivost, vypněte stabilizaci a tu a tam zatáhněte před zatáčkou za ruční brzdu.

To, jak se XV ohne, je prudce nakažlivé.

A co mimo asfalt? Nevím, neměl jsem důvod jezdit po mokré louce nebo čerstvě zoraným polem.

Pamatuji si ale, jak jsem kdysi před lety projel s obyčejnou Imprezou lesem, když jsem zabloudil při cestě z jakési horské chaty, a nemám důvod si nemyslet, že Impreza XV na tom bude mnohem, mnohem lépe. Terénní duch se projevuje na palubě barevným čalouněním, stehováním na loketní opěrce a ve dveřních opěrách i sadou stříbrných lišt. K lepším jízdním vlastnostem to samozřejmě nepomůže, ale hnědě laděné schéma je šik.

Skvělé jsou sedačky. Symbióza sportovně pevného vedení a cestovního komfortu je dokonalá, volant by mohl jít na můj vkus ještě trochu přizvednout, abych byl posez ideální, ale i tak, bravurně odvedená práce. Rivalové, učte se! Impreza XV 2.0D se prodává v jedné jediné výbavě, připlatit si musíte pouze 10 800 Kč

za metalický lak, jinak dostanete hromadu doplňků v ceně. Ne, nejde o plnou foršáž, jsou tady třeba halogenové lampy místo xenonů, ale jako zákazník bych byl spokojený.

Jako tradiční zákazník značky, protože pokud bych měl coby milovník jiného výrobce konvertovat k Subaru, asi by mne zaskočila cena 680 000 Kč. Jde o to, že máte-li už doma nějakou Imprezu, můžete XV chápat jako logického nástupce při obměně vozového parku, dvacetitisícový příplatek ke specifikaci Sport nezaregistrujte.

Položte-li si ovšem na stůl německé, a třeba korejské ceníky, zatváří se Impreza XV jako nejméně výhodná nabídka – nicméně fakticky, co do jízdních schopností, přímého konkurenta nemá. A i v rámci vlastní modelové linie hraje, podle mého soukromého názoru, prim. Je praktická, úsporná, dynamická, agilní i zábavná, dostatečně extravagantní i reprezentativní. Pro mne je XV 2.0D nejlepší Impreza současnosti. 

