

CROSSOVER OD SUBARU

Testovaný model
Subaru Impreza XV

- **motor:** vznětový přeplňovaný čtyřválec DOHC 1998 cm³
- **výkon:** 110 kW/150 k při 3600 ot./min.
- **točivý moment:** 350 Nm při 1800 – 2400 ot./min.
- **rozměry:** délka 4430 mm, šířka 1770 mm, výška 1515 mm
- **rozvor náprav:** 2620 mm

Ani japonská automobilka Subaru neodolala módní vlně městských crossoverů a uvedla loni na podzim na trh verzi modelu Impreza XV. Hned v úvodu je třeba zdůraznit, že se ve verzi pro Evropu jedná v podstatě o optický paket tvořený plastovými doplňky. V zájmu splnění normy Euro5 zůstala světlá výška Imprezy na původních 150 mm, takže v terénu s ní moc nezmůžete. Plastové blatníky a přední a zadní kryty jsou ale docela slušivé, takže v rámci rozšíření modelové řady neztrácí verze XV smysl.



NÁŠ TEST

SUBARU IMPREZA XV



Outdoor hatchback

Základem Imprezy XV je klasický hatchback, který dostal v exteriéru především plastový lem a speciální ližiny. Litá kola s nápadnými paprsky dobře ladí s širokými plastovými lemy blatníků. Zepředu nabídne Impreza XV svou klasickou tvář, v této verzi díky plastovým doplňkům ještě sebevědomější. Kdybys-

te ale měli chuť přece jen Imprezu XV vyzkoušet v terénu, nesmíte právě na plastové doplňky zapomenout, protože byste o ně při průjezdu výmoly mohli přijít. Zád' je zvýrazněna velkým spoilerem a LED diodami brzdových světel. Nutno přiznat, že právě zád' považují za velmi vydařenou, a to nejen z přímého pohledu, ale i z profilu.



Uvnitř spartánská, ale stylová

Odlišnost verze XV je zdůrazněna dvoubarevným čalouněním sedadel v kombinaci černé a hnědé. Sportovní dojem podtrhuje hnědé prošívání, které se objevuje i na obložení dveří a na loketní opěrce. Tvar sedadel i opěrek hlavy vpředu zaručuje komfortní sezení i při jízdě na méně rovné silnici. Prostor na zadních sedadlech není nijak stísněný a cestující vzadu se nemusí cítit omezení. Boční vedení je v oblasti zad vyhovující, výraznější by mohly být bočnice na sedáku.

Na přístrojové desce nenajdete žádné zbytečnosti. Nepůsobí sice nijak luxusním dojmem, zato se na ní velmi rychle a intuitivně

zorientujete. Informační displej na středovém panelu je dobře čitelný, přístroje sdružené v kapličce nad volantem dobře odstíněny. Příliš velkou pochvalu si nezaslouží plasty, které jsou přece jen trochu tvrdé. Přitom ale vizuálně budí dojem kvalitnějšího materiálu a dílenské zpracování je na vysoké úrovni.

Do standardní výbavy patří kůži obšitý volant, který mně osobně padne velmi dobře do ruky a také kůži obšitá hlavice řadicí páky. Ta je do ruky také velice příjemná, při řazení ale klade trochu odpor. To by ani tolik nevadilo, pokud by byly dráhy jednotlivých stupňů kratší a řazení přesnější.

Boxer se nezapře

Testovaný vůz poháněl dvoulitrový diesellový boxer s výkonem 150 koní. Bez sebemenšího





zaváhání mohu říci, že jeho chod je kultivovaný a tichý a dynamika zcela uspokojivá. Žádného „traktorového“ projevu ani nepříjemných vibrací se od něj nedočkáte. Spolu s tužším nastavením podvozku vám umožní příjemně sportovní jízdu. Parametry zrychlení z 0 na 100 km/h (9 sekund) a maximální rychlost (203 km/h) Imprezu také k dynamičtější jízdě předurčují. Přitom ale nemusíte až tak moc myslet na spotřebu, protože i při razantnější jízdě mimo město (nikoliv však na dálnici) se spotřeba testovaného vozu pohybovala kolem 7,8 l a při úsporné jízdě klesla na 6,6 litrů. Při delší cestě by se dala spotřeba jistě stlačit až k 6 litrům.

Pohon 4x4 oceníte hlavně v zimě

Od Imprezy XV nemůžete očekávat žádné terénní výkony zejména kvůli již zmíněné malé světlé výšce. Nemusíte se ale bát sněhu, deště či nebezpečné cesty bez větších výmolů. Vyvarujte se ale vyšších nájezdů, tam byste mohli snadno přijít o líbivé oplastování. Pohon všech kol zajišťuje pro Subaru typický Symmetrical AWD. Elektronicky řízený systém stálého pohonu všech kol nepřetržitě vyhodnocuje jízdní podmínky všech kol a točivý moment motoru. Díky tomu kola neztrácejí adhezi a motor výkon. Výsledkem je nejen bezpečnější jízda na kluzkém povrchu, ale také úspornější provoz. V kombinaci se sníženým těžištěm (díky nižšímu uložení motoru) a sportovnějším naladěním podvozku nabíd-



ne i velmi dynamickou jízdu, kterou si řídič může opravdu užít. Překvapivě dobře přežijí Impreza XV nerovnosti, dobře drží stopu, výborně projíždí zatáčkami.

Ve standardní výbavě je stabilizační systém VDC (Vehicle Dynamics Control) s protipokluzovou funkcí, který zasahuje v extrémních jízdních situacích a doplňuje celý komplex prvků aktivní bezpečnosti, kterými jsou ABS, protipokluzová soustava TCS a diferenciál s omezenou svorností.

Parametry pro cesty za dobrodružstvím

Má-li být Impreza XV autem pro outdoor pravdy, pak by měla splňovat podmínky pro takové cesty. Především velikostí zavazadlo-

vého prostoru, který by měl pojmut i nutné sportovní příslušenství. Objem kufru 301 l není v tomto směru úplně tím pravým. Větší expedice tedy bude muset využít pro přepravu sportovního náčiní střešní box, pro který jsou připraveny ližiny vyvedené v hliníku černé barvy. Útěchou může být fakt, že jsou součástí standardní výbavy modelu XV. Po sklopení zadních sedadel však úložný prostor naroste na 1216 l, takže pro výlety ve dvou vám bude bohatě stačit. Pro účel cestování za sportem poslouží i vyhřívání předních sedadel (na lyžařských výpravách určitě oceníte), dělení zadních sedadel 60/40 s polohováním, loketní opěrka s odkládací schránkou, držáky nápojů a schránky ve dveřích s odkládacím prostorem pro PET láhev.



Pro „skalní“ příznivce značky Subaru bude možná verze Imprezy XV méně pochopitelná, ale pro nové zákazníky může nabídnout zajímavou kombinaci „terénního“ vzhledu s výbornými jízdními vlastnostmi na silnici i v extrémních jízdních podmínkách. Dlužno dodat, že outdoor vzhled Imprezy nestojí víc než deset tisíc navíc oproti běžným modelům, přičemž v úvahu připadá už jen minimum příplatkové výbavy. Patří do ní například xenonové světlomety, které mají své opodstatnění nebo kožené čalounění sedadel, které bych v případě Imprezy XV pokládal za zbytečné, protože textilní dvoubarevné provedení tohoto modelu docela sedí. Cena verze XV s dvoulitrovým dieslovým motorem je 660 tisíc korun.

Text: Josef Židek



Subaru Impreza XV 2.0 D

PARAMETRY

Cena modelu: 660 000 Kč

Motor
Typ: přepínatelný vznětový čtyřválec Boxer DOHC

Zdvihový objem: 1998 cm³

Distribuce paliva:
systém Common rail

Maximální výkon: 110 kW/150 k při 3600 ot./min.

Maximální točivý moment: 350 Nm při 1800 – 2400 ot./min.

Maximální rychlost: 203 km/h

Zrychlení z 0 na 100 km/h: 9,0 s

Emise CO₂: 152 g/km (kombinovaný provoz), emisní norma Euro5

Spotřeba paliva na 100 km:
město 7,1 l, mimo město 5,0 l, kombinovaná 5,7 l

Převodovka: 6 stupňová manuální

Řízení: hřebenové s elektrickým posilovačem

Pohon kol: symetrický stálý 4x4

Systémy aktivní bezpečnosti: VDC, ABS, EBD, TCS

Zavěšení kol: vpředu McPherson, vzadu Double wishbone

Brzdy: vpředu kotoučové s vnitřním chlazením, vzadu kotoučové

Kola: 205/55R16, 16 x 6.5" J

Provozní hmotnost: 1540 kg

Užitečná hmotnost: 380 kg

Maximální celková hmotnost: 1920 kg

Rozměry:

