



**Vynikající** Sedadla mají skvělé boční vedení, jež by vadilo jen silnějším postavám. Ani po tisíci kilometrech z nich nebolí záda.



# Impreza XV Divný název i vzhled. Ale úžasné auto!

Subaru XV je pro ty, kteří za netuctový vzhled a vynikající jízdní vlastnosti dají zhruba **půl milionu korun**. Tohle auto není krásné, ale o to je lepší. Vynikající.

**M**ožná si položíte otázku, proč vyrábět něco, co vypadá jako auto do terénu, když to má světlou výšku jen 15 centimetrů jako každý osobák a pohon všech kol má i „obyčejná“ impreza? Asi proto, že podobný model – oplastovat běžnou čtyřkolku a dát jí drsný „look“ – velmi dobře funguje třeba u koncernu VW, škodovky nevyjímaje. A tak si u Subaru řekli: Proč to nezkusit taky?

Udělalí dobře – připomněli tak, že už od roku 2008 prodávají třetí generaci imprezy, kterou sice pravověrní ctitelé značky označili za ohavnou, ale auto je to vynikající. Je to utajený poklad, o němž zase tolik lidí neví, a tak tuhle nenápadnou japonskou značku vůbec nezahrnou do svých úvah o výběru nového auta. Přitom málokterý vůz nižší střední třídy vám dopřeje takovou jistotu za volantem, pohodlí a – konečně po letech – i nízkou spotřebu díky turbodieselu.

A nevýhody? Daly by se shrnout asi takhle: auto vypadá divně (oplastování je jen na efekt, není nijak zvlášť hezké), moc se do něj nevejde a stojí docela dost. Ale

mi kvalitní tlumiče tak mohou být naladěny měkce a odizolují od posádky všechny díry a výtuky. Stálý pohon všech kol, jež značka používá u většiny svých vozů, zajišťuje stoprocentní stabilitu v zatáčkách. Vraccí serpentina, které s běžnou předokolkou projedete třicítkou, prosvíští impreza s přehledem šedesátkou, téměř popírající fyzikální zákony. Jen si zapískají pneumatiky, ale utrnutí nebo smyky se nedočkáte; když se zapomenete a do pravouhlé zatáčky najedete padesátkou, ozve se stabilizace podvozku ESP, ale nic strašného se taky nestane.

## Konečně nafta

Předchozí generace imprezy měly jednu obrovskou nevýhodu: až do roku 2008 byly k mání jen benzínové motory, které poměrně dost žraly. Pak přišel skvělý diesel-boxer, tedy motor s protiběžnými písty.

Má hezky chraptavý zvuk, který ovšem do interiéru skoro vůbec neproniká, a hlavně – je velmi pružný. Trojka se nechá vytáčet klidně do 140 km/h (4 800 otáček), tenhle diesel s tím nemá problém; na čtyřku se „sbírá“ už od třiceti a



**Nevýrazný** Interiér imprezy moc krásy nepobral, černou a šedou oživují jen barevná sedadla. Ale při jízdě na to zapomenete.

I jinak impreza řidiče rozmazluje: dráhy řídicí páky jsou kratičké, precizní, anatomická sedadla obejmou tělo a nechtějí je pustit; a vám se ani z auta nechce...

Proč tedy podobné technologie nepoužívají všechny automobily? Protože je to drahé – kromě Subaru najdete motory Boxer hlavně u Porsche. A za kvalitu je třeba něco

## FAKTA

### Subaru Impreza 2.0 D XV

motor	naftový 4válec boxer
max. výkon	110 kW (150 koní)
převodovka	6st. manuál
max. rychlost	203 km/h
zrychlení 0–100 km/h	9 s

**Vynikající** Sedadla mají skvělé boční vedení, jež by vadilo jen silnějším postavám. Ani po tisíci kilometrech z nich nebolí záda.



# Impreza XV Divný název i vzhled. Ale úžasné auto!

Subaru XV je pro ty, kteří za netuctový vzhled a vynikající jízdní vlastnosti dají **zhruba půl milionu korun**. Tohle auto není krásné, ale o to je lepší. Vynikající.

**M**ožná si položíte otázku, proč vyrábět něco, co vypadá jako auto do terénu, když to má světlou výšku jen 15 centimetrů jako každý osobák a pohon všech kol má i „obyčejná“ impreza? Asi proto, že podobný model – oplastovat běžnou čtyřkolku a dát jí drsný „look“ – velmi dobře funguje třeba u koncernu VW, škodovky nevyjímaje. A tak si u Subaru řekli: Proč to nezkusit taky?

Udělalí dobře – připomněli tak, že už od roku 2008 prodávají třetí generaci imprezy, kterou sice pravověrní citelové značky označili za ohavnou, ale auto je to vynikající. Je to utajený poklad, o němž zase tolik lidí neví, a tak tuhle nenápadnou japonskou značku vůbec nezahrnou do svých úvah o výběru nového auta. Přitom málokterý vůz nižší střední třídy vám dopřeje takovou jistotu za volantem, pohodlí a – konečně po letech – i nízkou spotřebu díky turbodieselu.

A nevýhody? Daly by se shrnout asi takhle: auto vypadá divně (opplastování je jen na efekt, není nijak zvlášť hezké), moc se do něj nevejde a stojí docela dost. Ale když tohle překousnete, nikdy nezalutujete...

## Místo třicítky šedesátkou

Jak už bylo naznačeno, impreza je úžasně pohodlné auto s perfektně stabilním podvozkem. Díky plochému motoru má nízké těžiště, nemá dlouhé převisy karoserie; vel-

mi kvalitní tlumiče tak mohou být naladěny měkce a odizolují od posádky všechny díry a výtluky. Stálý pohon všech kol, jež značka používá u většiny svých vozů, zajišťuje stoprocentní stabilitu v zatáčkách. Vracení serpentiny, které s běžnou předokolkou projedete třicítkou, prosvítí impreza s přehledem šedesátkou, téměř popírající fyzikální zákony. Jen si zapískají pneumatiky, ale utrnutí nebo smyku se nedočkáte; když se zapomenete a do pravoúhlé zatáčky najedete padesátkou, ozve se stabilizace podvozku ESP, ale nic strašného se taky nestane.

## Konečně nafta

Předchozí generace imprezy měly jednu obrovskou nevýhodu: až do roku 2008 byly k mání jen benzínové motory, které poměrně dost žraly. Pak přišel skvělý diesel-boxer, tedy motor s protiběžnými písty.

Má hezky chraplavý zvuk, který ovšem do interiéru skoro vůbec neproniká, a hlavně – je velmi pružný. Trojka se nechá vytáčet klidně do 140 km/h (4 800 otáček), tenhle diesel s tím nemá problém; na čtyřku se „sbírá“ už od třiceti a absolutně plynule zrychluje. Na šestku v dálničních 140 točích pouze 2 450 otáček. Na ně však vytáhne všechny kopce – stačí přišlápnout plyn, turbo zabere a rázem jste za hranicí povolených limitů a auto ani nehlesne. Za všechnu tu radost si řekne jen 6,5 litru nafty. Náhdera.



**Nevýrazný** Interiér imprezy moc krásy nepobral, černou a šedou oživují jen barevná sedadla. Ale při jízdě na to zapomenete.

I jinak impreza řidiče rozmazluje: dráhy řadicí páky jsou kratičké, precizní, anatomická sedadla obejmou tělo a nechtějí je pustit; a vám se ani z auta nechce...

Proč tedy podobné technologie nepoužívají všechny automobilky? Protože je to drahé – kromě Subaru najdete motory Boxer hlavně u Porsche. A za kvalitu je třeba něco zaplatit: u imprezy je to minimálně 479 tisíc za verzi s benzinovou 1.5; ve standardu ovšem je plná bezpečnostní i komfortní výbava, chybějí jen drobnosti. Za testovaný naftový dvouolitř XV dáte 659 tisíc, o sto tisíc levněji pořídíte nejlevnější „iksvéčko“ s benzinovou 2.0.

**Roman Švidrnoch**

## FAKTA

### Subaru Impreza 2.0 D XV

motor	naftový 4válec boxer
max. výkon	110 kW (150 koní)
převodovka	6st. manuál
max. rychlost	203 km/h
zrychlení 0–100 km/h	9 s
prům. spotřeba (l/100 km)	5,8/6,5**

rozměry*	4 415/1 495/1 740/2 620
kufř	301 litrů
zákl. cena	559 000 Kč (2.0R XV)
cena test. verze	659 000 Kč

\* délka/šířka/výška/rozvor v mm

\*\* údaj výrobce/naměřena v testu