

PŘEDVOJ

Subaru už má hotovou novou generaci modelu Impreza, jen v Evropě se zatím neprodává. Místo toho byla na trh jako první uvedena zvýšená verze XV, která pro Subaru představuje vstup mezi kompaktní SUV a navíc ani pojmenování Impreza vůbec nenes.



↻ Japonská značka představila XV loni v září jako protiváhu třeba Qashai, ASX, případně Tiguanu nebo ix35. Na rozdíl od většího Forestera by měla zvýšená „Impreza“ představovat spíše crossover vhodný do městského provozu, přesně jako to umí už výše zmínění soupeři. Proti nim ovšem Subaru staví sofistikovanější pohon všech kol, který z XV dělá i mnohem zdatnějšího průvodce terénem.

Jen pro shrnutí uvedeme mezigenerační porovnání Imprezy, o kterém jste se mohli dočíst už při přestavení modelu na jaře. Navzdory trendům, kdy při představení prakticky každé nové generace auto o kousek vyroste, zůstala tentokrát délka i šířka stejná a výška vozu se dokonce o centimetr snížila. Aby bylo možné prodloužit vnitřní prostor kabiny o 20 mm, došlo na natažení rozvoru o 25 mm. Z čehož samozřejmě profitují nájezdové úhly, jejichž hodnoty může XV závidět kdejaký offroad. Spolu s délkou interiéru narostla i jeho šířka (+17 mm) a s ohledem na nezměněnou délku karoserie celkem překvapivě i kufr, který získal navíc 79 litrů a dotáhl to na výsledných 380. Když se zaměříme



➔ **POHON VŠECH KOL, PODVOZEK, IMAGE**
 ↵ **VARIÁTOR VÁS NENADCHNE**

» Podvozek XV dovoluje řídiči i mimo asfalt neubírat moc plyn



» Šířka kabiny narostla o 17mm



» XV stejně jako nadcházející Impreza dostávají mnohem vyšší podíl měkkých plastů v kabině

na XV, tak tady jsou samozřejmě další drobné odchylky zásluhou oplastování karoserie, ale zejména tu výrazně narůstá světlost, která má hodnotu 22 cm, což je o 7,5 cm víc, než má standardní Impreza.

NOVÝ HARDWARE

Nová karoserie se chlubí pětihvězdičkovým hodnocením bezpečnosti a také lepší aerodynamikou než dřív (bohužel to znamená i odbourání tradičního sání na kapotě u turbomotorů). Vyšší efektivnosti u XV napomáhají i nové motory – v nabídce je benzinová šestnáctistovka a dvoulitr zcela nové konstrukce s označením FB nahrazující stávající agregáty typu EJ, ty doplňuje oblíbený boxer diesel. Kromě nové konstrukce benzinových motorů (samozřejmě, že všechny motory jsou plochého uspořádání) pomáhá nižší spotřebě také integro-

vaný systém start-stop, jehož výslednou úsporu je možné odečíst v menu palubního počítače.

Subaru nikdy nepatřilo k lídrům trhu, co se zpracovanosti interiéru týče (snad vyjma Tribecy), a časté stížnosti padaly na jinde obvyklé záležitosti. Nová Impreza by to měla napravit a přichází s výrazným podílem měkčených plastů v kabině (podle výrobce by měl být jejich podíl jedním z nejvyšších v celém segmentu) a taky je tu konečně barevný displej počítače s přemírou dostupných informací. A tentokrát je menu konečně i v češtině. Přítomnost pohonu všech kol, tedy zejména zadního diferenciálu si nejlépe uvědomíte díky vyšší pozici zadních sedaček, kdy nad sedákem není tolik prostoru jako v běžném hatchbacku téhle velikosti, a také zvýšené podlaze kufru. Jeho objemu to ale nijak neublížilo a po sklopení zadních opěradel lze navíc vytvořit téměř rovnou plochu.



» 79 litrů navíc dostal kufr



» Po sklopení sedaček vznikne téměř rovná plocha

VARIÁTOR MÍSTO AUTOMATU

Pro nový model byla vyvinuta i nová variátorová převodovka Lineartronic, kterou měl spolu s dvoulitrovým motorem ve výbavě i testovaný vůz. Bezstupňová převodovka nahrazuje klasický automat a kromě nižší váhy má výhodu i v jednodušší konstrukci. I když variátor mění převodový poměr plynule, lze si v manuálním režimu řídit pět uměle vytvořených rychlostních stupňů. Mimo to můžete mít XV i v manuálu (šestikvart pro dvoulitry, pěti pro 1,6). Pro manuální a variátorovou převodovku je rozdíl i v pohonu všech kol. Lineartronic používá stálý pohon všech kol s aktivním rozdělováním točivého momentu s lamelovým diferenciálem MP-T, který dělí točivý moment mezi přední a zadní nápravu v poměru 60:40. Pro manuály je to samosvorný mezinápravový diferenciál s viskospojkou a rozdělení 50:50.

V praxi Lineartronic znamená opravdu lineární přenos síly na kola. To s sebou nese plusy i minusy, plusem je maximální využití potenciálu motoru v pro něj nejvýhodnějších otáčkách (tahle verze má také nižší spotřebu než manuál), ale řidič přichází o pocit z řazení a jízda se stává prostě trochu nudnou... Těžko pak doceníte vlastnos-

ti nového motoru, který při výkonu 150 koní slibuje už nějakou tu zábavu. S variátorem se místo okreskového lovce stává opravdu městským crossoverem, který vám maximálně usnadní cestování po metropoli, podobně jako jiné automaty. Naladění podvozku dává tušit, že tady se opravdu někdo zabýval tím, jak v některých městech střední Evropy silnice vypadají, a XV přináší skutečně suverénní odpružení pro veškeré nástrahy. Problémem nejsou ani propadné kanály, nebo nevalné přejezdy, na nich XV ukazuje, že podvozek byl vyšetřený i pro terénní použití. Například na polní cestě tak nemusíte moc ubírat plyn... Projev variátorové převodovky vás určitě nenadchne na klikatých cestách, kde byste si jinak s běžnou Imprezou jízdu vychutnávali, na druhou stranu XV se nebrání cestování, které právě neřazení a pohodlný podvozek podporují. Výsledně si auto řekne v běžném provozu o necelých 7,5 litru benzínu.

SUBARU XV 2.0 CVT

Motor	zážehový čtyřválec, DOHC/4
Zdvihový objem	1995 cm ³
Vrtání x zdvih	84 x 95 mm
Kompresní poměr	10,5:1
Max. výkon	150 k (110 kW)/6200 ot./min.
Max. točivý moment	196 Nm/4200 ot./min.
Převodovka	variátorová
Nápravy vpředu/vzadu	McPherson/lichoběžníková
Brzdy vpředu/vzadu	ventilované kotouče/kotouče
Pneumatiky	225/55R17
Délka x šířka x výška	4450 x 1780 x 1570 mm
Rozvor	2635 mm
Pohotovostní hmotnost	1375-1450 kg
Nádrž	60 l
Zavazadlový prostor	380 l
Maximální rychlost	187 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	10,7 s
Kombinovaná spotřeba	6,6 l/100 km

CENA od 709 000 Kč

