

Do terénu formálne

DIESELOVÚ IMPREZU SME SI V TESTE PREDSTAVILI PO PRVÝ KRÁT EŠTE VLANI V LETE. PO NIEČO VYŠE ROKU PRICHÁDZA JAPONSKÉ SUBARU S MODELOM XV, KTORÝ MÁ SEKUNDOVAŤ VOZIDLÁM PODOBNEJ KONCEPCIE, KTORÉ SA TVÁRIA, ŽE ZVLÁDNU VŠETKO, I TEN NAJŤAŽŠÍ TERÉN. NA DRUHEJ STRANE VŠAK PRIZNÁVAJÚ, ŽE SA IBA TVÁRIA.

> Ide teda v podstate otvorene o imidžovú hru, ktorú však zákazníci rovnako otvorene akceptujú. Aspoň väčšina z nich. Obecne sú pre odolávanie nástrahám offroadu potrebné výrazné lemy blatníkov, najlepšie nelakované, väčšie kolesá a aby boli outdoorové aktivity dostupnejšie, ideálny je masívny strešný nosič, ktorý uvezie podľa možností všetko, počnúc boxom na lyže a bicyklami, či surfom končiac.

Podľa podobnej základnej šablóny pristúpilo k vývoju i Subaru so svojim modelom XV. Ide v praxi o štandardnú Imprezu s naftovým motorom, ktorá dostala nové nárazníky, prednú masku i masívnejšie prahy dverí, špecifické disky kolies z ľahkých zliatin a pozdĺžne lyžiny na streche, vystupujúce vysoko nad jej profil. Odrhová hranu

zdobí na piatych dverách novo tvarovaný spojler.

O priazeň imidžovo naladených zákazníkov sa snaží množstvo konkurencie. V prospech značky Subaru však hovorí Symetrical All Wheel Drive, teda permanentný pohon všetkých štyroch kolies, akým sa rozhodne hoc kto dodnes nepochváli.

V drobný neprospech konkrétne Imprezy hovorí fakt, že konštruktéri sa rozhodli na podvozok takmer nesiahnuť a svetlá výška 150 milimetrov, teda rovnaká ako štandardný model, práve outdoorovým jazykom nehovorí. A je to škoda. Predovšetkým preto, lebo značka so šiestimi hviezdami v znaku nie je v konštrukcii skutočne univerzálnych áut žiadnym nováčikom. Forester je dnes legendou a jedným z priekopníkov kategórie SUV, Outback, ako zvýšená verzia vlaj-



kovej lode, Legacy je z môjho pohľadu jedným z najvydarenejších, ak nie priam najpodarenejším kúskom medzi priestranými rodinnými kombíkmi so zvýšenou prejazdnosťou terénom a dokáže reálne pokoriť i omnoho SUVčkovejšie a teda terénnejšie sa tváriacu konkurenciu. Rozdiel vo svetlej výške medzi štandardným Legacy a Outbackom je pritom nezanedbateľných 50 milimetrov. Ak by tento trend udržali Japonci aj v prípade Imprezy, bolo by to auto viac >>>





POSLEDNÉ KUSY!

SALE!
VÝPREDAJ!

KÚPTE SI SUBARU ZA AKCIOVÉ CENY! K dispozícii už len niekoľko kusov zvýhodnených vozidiel!



SYMETRICKÝ PODR
VŠETKYCH KOLES
4x4

od **15 990 €** s DPH

SYMETRICKÝ PODR
VŠETKYCH KOLES
4x4

od **23 521 €** s DPH

SYMETRICKÝ PODR
VŠETKYCH KOLES
4x4

od **26 990 €** s DPH

Subaru Impreza 1.5R MT Classic

Boxer motor, 8 airbagov, symetrické AWD, redukčná prevodovka
Maximálny výkon: 79 kW (107 k) / 6 000 ot/min.
Maximálny krútiaci moment: 142 Nm / 3 200 ot/min.

Subaru Forester 2.0X MT Comfort

Boxer motor, tempomat, stabilizačný systém VDC, asistent rozbiehania do kopca, redukčná prevodovka
Max. výkon: 110 kW (150 k) / 6 000 ot/min.
Max. krútiaci moment: 196 Nm / 3 200 ot/min.

Subaru Legacy 2.0i T.W VA

Boxer motor, tempomat, stabilizačný systém VDC, asistent rozbiehania do kopca, el. parkovacia brzda, 2-zónová AK, xenónové reflektory
Max. výkon: 110 kW (150 k) / 6 st. manuál.
Max. krútiaci moment: 196 Nm / 3 000 ot/min.

Akciová ponuka Subaru POSLEDNÉ KUSY platí od 8. 10. 2010 do vyčerpania zásob. Limitovaný počet kusov. Vozidlá obsahujú prvky príplatkovej výbavy – metalický lak: Forester a Impreza 527 € s DPH, Legacy 660 € s DPH. Kombinovaná spotreba: 7,5 – 8,6 l/100 km, emisie CO₂: 176 – 199 g/km. Ilustračné foto. Informácie o cenovom zvýhodnení ďalších modelov získate u autorizovaných partnerov Subaru alebo na www.subaru.mikona.sk.

NAJLEPŠIE JAZDÍ SUBARU!

MIKONA
.....on the road

BRATISLAVA, MIKONA | tel. 02/48 20 22 33 | DUNAJSKÁ STREDA, OLIVEX | tel. 031/591 04 25 | KOŠICE, STILCAR | tel. 055/789 90 77 | PRIEVIDZA, Profin Car | tel. 046/511 13 21 | PREŠOV, VXP | tel. 051/772 05 71 | TREŇČÍN, EURO TIP | tel. 032/743 08 55 | BANSKÁ BYSTRICA, František Kmeť - Autos | tel. 048/428 55 55 | LIPTOVSKÁ ŠTIAVNICA, Janiga Racing Technologies | tel. 044/435 21 45 | ŽILINA, AVION | tel. 041/500 70 88



SUBARU

www.subaru.mikona.sk

než zaujímavé a absolútne bezkonkurenčné. Na Outbacka predsa len nemusí mať každý a ekonomickejšia alternatíva by mohla byť trhákom. Marketingové prieskumy ale zrejme hovoria iným jazykom a špecialisti značky v tejto oblasti asi prišli k iným záverom, ktorých výsledkom je XV.

Náš konkrétny testovací exemplár dostal podľa popudu zákazníka okrem iného i lakované plastové časti, ktoré sú za normálnych okolností bez povrchovej úpravy. Čierne teda ostali iba strešné nosiče a imitácia zadného difúzora, ktorý nosí aj verzia Sport a spodná časť predného nárazníka, ktorý je pre XV originálny. Na prvý pohľad si tak predovšetkým laik rozdiel medzi štandardnou Imprezou a týmto modelom ani nemusí všimnúť. Celkovým dojmom síce môže pôsobiť čiastočne dolakované XV civilnejšie a možno aj exkluzívnejšie, osobne si však myslím, že sú to práve čierne, prípadne nerezové, či hliníkové doplnky, ktoré robia pseudooutdoorové autá atraktívnymi.

Oproti klasickej Impreze sa po technickej stránke XV vlastne ničím nevykymá. Napriek tomu však stálo za to, po niečo vyše roku usadnúť za jej volant a pripomenúť si jej výnimočnosť. Možno sa budeme v mnohom opakovať a spomenieme i ostávajúce nedostatky, vďaka ktorým bežného človeka porovnávajúceho ju s dnešnou konzumnou konkurenciou jednoducho neosloví, no pre fajšmekra je to stále kus poctivej japonskej techniky.

Boxer diesel bol napokon ešte v čase nášho prvého testu Imprezy horúcou novinkou, ktorá pomaly chladla a to je čas, keď zlé hlasy dvíhajú prst, s argumentom, veď čas ukáže, či je to skutočne taký vydarený unikát, alebo sa ukáže, že to až taká dobrá voľba nebola. Po takmer troch rokoch, ktoré uplynuli od uvedenia koncepcie naftového motora s protibežnými piestami si však môžeme povedať, že fiasko to rozhodne nebude. Práve naopak. Značka, ktorá vždy stála na popredných priečkach štatistik spoľahlivosti uvedením tohto „perpetuum mobile“ neutrpela. Rady jej spokojných zákazníkov, ktorí nechceli počuť na slovo benzín, sa rýchlo rozrastajú.

A je prečo. Dvojlitrový boxer diesel je jedným z najlepších motorov súčasnosti. I keď vo väčších modeloch automobilky neuchvacuje jazdnou dynamikou, rozhodne sa mu to darí kultúrou chodu, ale predovšetkým spotrebou paliva. V Impreze mu nechýbajú tieto superlatívy, k tomu sa však pridáva i veľmi slušná jazdná dynamika. Iste, nie je to preplňovaný benzín od Subaru Tecnica International (STI) a k jeho potenciálu sa ani len nepribližuje, s kompaktnou Imprezou si však hravo poradí. V prípade, že sedíte v aute väčšinu času sami a neskúšate pravidelne možnosti užitočného zafarbenia, je to ideálny spoločník. Dokáže jazdiť za reálnych 5,5 litra na stovku, predbiehať bez kompromisov na rovine i do kopca, prechádzať ostrými zákrutami v polopretiekárskom štýle, ale i cestovať na dlhé vzdialenosti expresnými rýchlosťami i za limitom slovenských predpisov.

Na rozdiel od mnohej konkurencie, ktorá pocitovú dynamiku motora umocňuje krátkymi prevodovými stupňami, kedy päťku, či šesťku bez problémov radíte už pri rýchlosti 60 km/h a mo-



tor po diaľnici točí následne 3 a viac tisíc otáčok, tu nenájdete. Prevodovka je odstupňovaná znamenite. Trojkou to pri razantnom rozjazde ide až po 120 km/h, každý prevodový stupeň má svoje miesto v spektre rýchlosti i otáčok. Radenie preto nemusí byť otravne časté a i naftový motor dokáže pracovať v užšom rozmedzí otáčok efektívne a bez zaváhania, či dokonca takzvanej turbodiesery. Šesťka na diaľnici točí iba niečo vyše 2000 a opäť sa nám potvrdilo, že nedokážeme ani niekoľkohodinovou razantnou jazdou vyhnáť priemer cez hranicu siedmich litrov na sto kilometrov. Verzia XV má navyše trochu prívrtvené pruženie, čo jej dáva ešte lepší potenciál pri športovejšej jazde.

Outdoorové ladenie je hmatateľné aj v interiéri, i keď len decentne. Sedadlá konštrukciou nápadne podobné tým s vrcholnej verzie, s výrazným tvarovaním a jednoliatou operadlovou časťou až po hlavovú opierku, držia telo vodiča i spolujazdca ako pribité. Tu dostali v bezpríplatkovej verzii zaujímavý hnedý odtieň. Za príplatok môžete mať samozrejme kožu.

Uzavríme to tým, že Subaru Impreza XV je odpoveďou na pojmy ako Scout, či Cross... a podobne. Porovnávať Imprezu s čímkoľvek je však veľmi ťažké. Je v mnohom špecifická, v mnohom jedinečná a sú i veci, v ktorých zaostáva. Vyzerá to však tak, že to robí schválne. Nechce byť tuctová...



Text: Štefan Malák

Foto: autor





CENY

Základná cena Subaru Impreza 1.5 MT Classic	17 990 €
Cena testovaného vozidla	26 990 €
ABS + EBD	✓
Airbag predný/bočný/okenný	✓/✓/✓
Elektricky nastaviteľné a vyhrievané zrkadlá	✓
Automatická prevodovka	✗
Elektrické ovládanie okien	✓
Centrálne zamykanie	✓
Automatická klimatizácia	✓
Tempomat	✓
Elektricky nastaviteľné sedadlá	✗
Vyhrievané predné sedadlá	✓
Kožené čalúnenie	✗
Xenonové svetlomety	✓
Navigačný systém	✗
Disky kolies z ľahkých zliatin	✓ (16")
Metalický lak	527 €



Sila motora
Odstupňovanie
prevodovky
Spotreba paliva



Svetlá výška

ZÁKLADNÉ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Impreza 2.0 D XV

MOTOR

Typ	naftový štvorvalec konštrukcie boxer
Zdvihový objem	1998 cm ³
Vřitanie x zdvih	86x86 mm
Výkon	110 kW/150 koní pri 3600 ot./min.
Krútiaci moment	350 Nm pri 1800 - 2400 ot./min.
Blok motora kombinácie hliníka a liatiny, hliníková hlava valcov, štyri vačkové hriadele poháňané reťazou, trikrát uložený kľukový hriadeľ, 4 ventily na valec, variabilná geometria lopatiek turbodúchadla, medzichladič stlačeného vzduchu, vysokotlakové vstrekovanie paliva common rail.	

PREVODOVÉ ÚSTROJENSTVO

Prevodovka	6MT
Pohon	stály 4 x 4
Redukcia	✗
Stály pohon všetkých štyroch kolies Symmetrical All Wheel Drive, ABS, EBD, ESP.	

KAROSÉRIA

Rázvor	2620 mm
Dĺžka x šírka x výška	4415 x 1740 x 1470 mm
Objem batožinového priestoru	300/1216 l
Palivová nádrž	60 l

HMOTNOSTI

Pohotovosť	1410 kg
Celková	✗
Max. hmotnosť prívesu	1600/750 kg
Max. zaťaženie gule	✗
Nosnosť strechy	✗

PODVOZOK

Štandardný rozmer pneumatík	205/55 R 16
Brzdy P/Z	kotúčové s vnútorným chladením/kotúčové
Pneumatiky testovaného vozidla	Bridgestone Potenza 205/55 R16
Nezávislé zavesenie predných kolies typu McPherson, vzadu nezávislé viacprvkové zavesenie, vpredu aj vzadu plynové teleskopické tlmiče a skrútné stabilizátory.	

JAZDNÉ VÝKONY

0 - 100 km/h	8,6 s
Maximálna rýchlosť	205 km/h

SPOTREBA PALIVA

Mesto	6,8 l/100 km
Mimo mesta	5,2 l/100 km
Kombinovaná	5,8 l/100 km
Priemerná počas testu	6,8 l/100 km

OFF-ROAD PARAMETRE

Nájazdový uhol vpredu/vzadu	✗/✗
Prechodový uhol	✗
Svetlá výška	150 mm
Brodivosť	✗
Kříženie náprav	✗

ZÁRUKA

Technika	3 roky/100 000 km
Na vozidlo	3 roky/100 000 km
Prehrdzavenie karosérie	12 rokov
Lak	3 roky
Mobilita	asistenčné služby

SERVIS

Prehliadky	po 15 000 km
Výmena oleja	po 15 000 km