



Nenavadnež

Kaj lahko spremenita dve črki in kako ju lahko razumemo?
Odgovor daje različica Subarujeve Impreze z dodatno oznako XV.



► XV je japonsko-ameriška oznaka za 'crossover'. S takšnim namenom so Imprezo na lanskem ženevskem razstavi pri Subaruju tudi predstavili evropskim kupcem – nekako v slogu Legacyjeve različice Outback. Ampak samo nekako, kajti Impreza ni dobila toliko dodatnih predelav kot Outback. V primerjavi z izhodiščno se namreč razlikuje le v zunanosti, kjer so ji dodali številne plastične obrobe, ki jo naredijo

nenavadno in ji dodajo pridih drugačnosti. Težko bi namreč zapisali, da je zaradi njih odpornejša ali da ji te omogočajo vožnjo po brezpotjih. Za slednje manjka večja oddaljenost dna avtomobila od tal. Ta je pri obeh dražjih različicah Impreze enaka (150 mm), pa naj gre za običajno ali tisto z oznako XV. Tudi sicer je XV zgolj nekoliko drugačna, lahko bi zapisali bolj opremljena, običajna Impreza. In še nekaj za zač-

tek: je cenovno daleč najugodnejša, saj poleg plastičnih oplat na robovih blatnikov, pragovih in odbijačih dobimo še številno dodatno opremo. Na primer vzdolžni letvi strešnega prtljažnika, avdionapravo z vmesnikom bluetooth za povezavo z mobilnim telefonom, ki ga lahko upravljamo z gumbi na volanu, za tiste, ki radi dobro sedijo, pa precej prijetno oblikovana 'športna' prednja sedeža. Tako je lahko prav



različica XV tisto, kar se pri tem modelu najbolj splača izbrati. Seveda pod pogojem, da vam je zunanost, okrašena z dodatno plastiko, všeč.

Naša preizkušena Impreza XV je bila bela, tako da so črni dodatki še posebno izstopali. Z njimi je videz avtomobila drugačen, med vožnjo se zdi nekoliko nenavadna pojava. To je tudi tisto, kar velik del kupcev Imprez išče, izraz drugačno-

sti. Ali pa nekakšen spomin oziroma vtis, ki ga ta model ponuja, ko se spomnimo na tiste 'navite', ki so se še pred malo več kot letom dni podile za uradno Subarujevo moštvo v svetovnem reliju. V skladu s tem je tudi ogromen zajemalnik zraka na motornem pokrovu, ki je sicer lasten samo 'navitim' Imprezam, svoje turbodizelsko poreklo pa prav s tem dodatkom dobro skriva!



Impreze ne ocenjujte po tem, kaj ima v primerjavi z drugimi, ampak po tem, česa drugi nimajo.

Impreza s turbodizelskim motorjem se takoj priljubi. Zvok (ko motor zaženemo) je sicer nenavaden (seveda, dizelski), a se nanj zlahka navadimo, saj že takoj po tem, ko se motor zavrti v višje vrtljaje, izgine. Čez čas se zazdi, kot da je ta sicer značilni zvok bokserskih motorjev, zmešan z dodatkom dizelskih značilnosti, tudi nekaj, kar Imprezi pristaja. Zmogljivosti hitro vrtečega se motorja so zadovoljive, v nekaterih trenutkih je Impreza s prvim bokserskim turbodizelskim motorjem tudi že kar presenetljivo poskočna. Za to poskrbijo posrečeno izbrana prestavna razmerja šeststopenjskega menjalnika. Največji navor je tudi na voljo v kar širokem območju vrtljajev, tako da voznik sploh nima občutka, da moč na vsa štiri kolesa te Impreze dobavlja turbodizelski stroj. Manj navduši težava, ki jo pri motorju čutimo v začetnih

vrtljajih: pri speljevanju moramo namreč biti odločni, a to nam omogoči dokaj robustna sklopka. In zgodi se, da nam motor zaduši, če pomotoma pozabimo prestaviti v nižjo prestavo.



Subaru Impreza 2.0D XV

Cena osnovnega modela: 25.990 EUR

Cena testnega vozila: 25.990 EUR

NAŠE MERITVE

T = -2 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 31 % / Stanje kilometrskega števca: 13.955 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 8,8 s

402 m z mesta: 16,4 s (133 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 8,4 s/13,3 s

80-120 km/h (V./VI.): 10,4 s/12,5 s

NAJVEČJA HITROST

203 km/h

(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - boxer - turbodizelski - gibna prostornina 1.998 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 3.600/min - največji navor 350 Nm pri 1.800-2.400/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Bridgestone Blizzak LM-32).

Masi: prazno vozilo 1.465 kg - dovoljena skupna masa 1.920 kg.

Mere: dolžina 4.430 mm - širina 1.770 mm - višina 1.515 mm

- medosna razdalja 2.620 mm - prtlačnik 301-1.216 l - posoda za gorivo 64 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 203 km/h - pospešek 0-100 km/h

9,0 s - poraba goriva (ECE) 7,1/5,0/5,8 l/100 km, izpust CO₂

196 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ simetrični štirikolesni pogon
- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ natančen volan, vodljivost in lega na cesti
- ▲ majhen hrup pri večjih hitrostih
- ▲ zmerna poraba goriva
- ▲ odlični vozniki položaj/sedež
- ▲ drugačen videz
- ▼ povprečna kakovost materialov v kabini
- ▼ plitev prtlačnik
- ▼ len motor pri nizkih vrtljajih
- ▼ skop potovalni računalnik
- ▼ drugačen videz

Končna ocena

Impreza ni avtomobil za običajne želje, tudi glede prefinjenosti ne zadovoljuje, vsaj ne tistih, ki prisegajo na 'premium'. Zadovoljila pa bo tiste, ki imajo radi zanimive tehnične rešitve, dobre vozne lastnosti, dobre zmogljivosti in ki iščejo nekaj drugačnega. Je eden redkih avtomobilov za ljubitelje.

O prijetnih značilnostih Imprezinega štirikolesnega pogona in lege na cesti smo pisali že v našem testu običajne turbodizelske Impreze v 15. številki Avto magazina iz leta 2009.

Tudi za splošen vtis o Imprezi še vedno velja ugotovitev pisca tistega testa: »Impreze ne ocenjujte po tem, kaj ima v primerjavi z drugimi, ampak po tem, česa drugi nimajo.«

Kar veliko takšnega, kar ima le Impreza, se bo na koncu našlo, in prav zaradi tega se zdi tudi cena povsem sprejemljiva za to, kar dobite z dodatkom XV. Pa četudi ga preberete po rimsko, kot 15 ... ❄❄