

Subaru Impreza i XV 2.0i S Eye Sight - Bokser w dobrej formie

Autor: Wojciech Sierpowski
Zmieniony 17.10.2017.

Kilka lat temu Subaru przedstawiło projekt nowej platformy, zapowiadając, że właśnie na niej opracowuje kolejną generację swoich aut. Czas minął, rozległ się gong i ... wsiedliśmy za kierownicę europejskiej wersji Imprezy oraz jej lekko uterenowionej lajfstajlowej odmiany XV. Obie bazują na tym samym nadwoziu, które w odróżnieniu od wielu wcześniejszych modeli, nie jest sedanem, lecz hatchbackiem.

Konstruktorzy zrobili wszystko, by uzyskać jak największą sztywność nadwozia, płyty podłogowej i zawieszenia. A że jazdy odbywały się na różnych nawierzchniach, w tym na duńskiej plaży z mokrym pofalowanym piachem, natychmiast dało się odczuć sztywność; zero skrzywienia i żadnych trzasków. Do tego uwagę zwracało dobre odizolowanie układu jezdnego i skuteczne wyciszenie. Mimo nowej konstrukcji płyty podłogowej, Subaru pozostało wierne symetrycznemu układowi napędowemu - wzdłużnie z przodu umieściło 4-cylindrowego boksera, z którego napęd jak zwykle wyprowadziło na 4 koła. Bokser, jak wiadomo, ma kilka wielkich zalet. Przede wszystkim odznacza się bardzo nisko położonym środkiem ciężkości (w najnowszym wydaniu obniżono go o kolejnych 5 mm), a przy tym specyficznym odgłosem pracy, mającym wielu fanów na całym świecie.

Półzartem mówiąc, gwarantuje też, że nikt nie wpadnie na pomysł downsizingu polegającego na pozbyciu się jednego cylindra. Napęd na 4 koła, może nie zawsze potrzebny, ale w trudnych sytuacjach i okolicznościach nieprzewidzianych przez kierowcę okazuje się zbawienny. Dodaje śmiałości i powoduje, że nie musimy się bać byle piasku czy jakiejś śliskości. Tam gdzie inni omijali fragmenty plaży z podeschniętym grząskim piaskiem, Imprezą przejeżdżałem bez obaw o utknięcie. Na szutrze wykazywała dobrą trakcję i dawała dużo frajdy przy sportowym stylu jazdy. Okazuje się tolerancyjna, wybacza błędy kierowcy (sprowokowane lub nie), i do tego jest stabilna przy większej prędkości. Na suchym asfalcie wykazuje dużą neutralność, czemu zapewne sprzyja "wyścigowy" rozmiar kół (225/40-18). Z 2-litrowego boksera wyciśnięto 156 KM, więc osiągi nawet przy masie pojazdu 1380 kg są przyzwoite, choć oczywiście nie tak rewelacyjne jak w usportowionych Imprezach bywało. Sprint do setki trwa 9,8 s, zaś prędkość maksymalną producent określił na 205 km/h, a średnie zużycie paliwa na 7 l/100 km. Kierowca testowy Subaru powiedział, że i w praktyce można takie uzyskać, ale nie miałem możliwości sprawdzenia. Jak zwykle podczas krótkiej przejażdżki styl jazdy nie sprzyjał oszczędzaniu paliwa. W tej sytuacji wskazanie rzędu 8,4 l/100 km z pewnością nie było przesadnie duże. O dobór przełożeń dba przekładnia CVT Lineartronic ‐ teoretycznie bezstopniowa, ale w tym przypadku mająca 7 wyznaczonych "biegów" które ‐ jeśli zechcemy - możemy zmieniać manualnie. Warto wspomnieć, że Impreza występuje też ze słabszym bokserem 1.6-115 KM.

Pod względem designu nowy model podąża za światowymi trendami i mimo całkowicie nowego nadwozia stanowi ewolucję Imprezy IV generacji. Ma jednak zupełnie inne światła z plastycznie ukształtowaną obsadą. Tył sylwetki hatchbacka jest dość pudełkowaty ‐ co sprzyja uzyskaniu sporej przestrzeni wnętrza ‐ ale tę cechę doskonale zatuszowano łukiem przebiegającą górną linią okien, wznoszącą się ku tyłowi linią pasa, a także płynnie wkomponowanym w sylwetkę spoilerem. Boczne przetłoczenia są tak charakterystyczne jak linie papilarne. Wnętrze sprawia wrażenie eleganckiego i jest wyjątkowo bogato wyposażone ‐ zwłaszcza pod kątem poziomu bezpieczeństwa - co niejako sygnalizuje nazwa znanego już z Subaru systemu EyeSight.

Crossover XV 2.0i S EyeSight

Nadwozie lekko uterenowionego modelu nieznacznie różni się od Imprezy. Za sprawą zwiększonego o 9 cm prześwitu (do 22 cm), bardziej "balonowych" kół (225/55-18) oraz plastikowych nakładek stanowiących wykończenie wnętrza, XV stał się prawdziwym crossoverem łączącym charakter

miejskiego hatchbacka oraz auta nadającego się na wypadki w nieznane. Właśnie ten duży prześwit oraz perfekcyjny napęd AWD z aktywnym rozdziałem momentu obrotowego powinny być docenione przez osoby mieszkające w górach, na terenach często pokrywanych śniegiem, a także uprawiające autoturystykę. Prawda jest taka, że crossovery kupuje się, bo są modne. A że Subaru jest pojazdem bardzo sprawnym, to tylko dobrze świadczy o producencie i jego twórcach. Tych 9 dodatkowych centymetrów pod podłogą sprawia, że maleje szansa zawiesnięcia na podwoziu – zwłaszcza, gdy znajdujemy się na nieodśnieżonej drodze, bądź tak jak my, na duńskich wydmach. Również i ta wersja miała 156-konnego boksera odznaczającego się momentem obrotowym 196 Nm.

Tak jak w Imprezie poprzez przekładnię CVT-7 napęd przekazywany jest na 4 koła. Zapewne nieco gorsza aerodynamika i minimalnie większa masa pojazdu (1440 kg) obniżyła prędkość maksymalną do 196 km/h, ale nie sądzę by kogoś to miało drażnić, bo i tak jest wysoka. Przyspieszenie do 100 km/h trwa 10,4, zaś średnie zużycie paliwa wynosi 6,9 l/100 km. We wnętrzu uwagę zwraca spora ilość miejsca, tapicerka przeszycia czerwonymi nićmi oraz plastycznie ukształtowana deska rozdzielcza. Wszystko działa lekko i precyzyjnie. Również i w modelu XV imponowało bogate wyposażenie zawierające między innymi system AEB (Autonomous Emergency Brake) i oczywiście EyeSight.

I na koniec punkt dyżurny – czyli co bym zmienił? Otóż byłbym za regularnym kształtem plastikowych nakładek wnek kół (zwłaszcza tylna wydaje się jajowata). Z pewnością osłoniłbym górną część paska napędzającego osprzęt silnika, bo leży stosunkowo blisko mechanizmu otwierania maski, do którego w ciemno sięgamy dłonią.

Reasumując; jeśli przymierzamy się do kupna SUV-a, to może warto się zastanowić, czy rzeczywiście potrzebny jest nam ciężki kolos? Znacznie lżejsza Impreza jest w stanie dać dużo frajdy z jazdy.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć modelu Impreza

Galeria zdjęć modelu XV