



## Subaru Impreza XV

### Kruisbestuiving

Rij-impressie | Hoe jaag ik een Subaru-verkoper op de kast? Simpel: zeg dat een Subaru vierwielaandrijving heeft. De verkoper zal onmiddellijk corrigeren: "een Subaru heeft Symmetrical All-Wheel Drive. Dat vergoot de veiligheid en is niet bedoeld voor terreinrijden". Maar nu is er de Impreza XV: een extra ruige uitvoering die lonkt naar het avontuur buiten de gebaande paden. Hoe gaat die arme verkoper dat uitleggen?

"XV" staat voor "Cross Vehicle". De Subaru Impreza is bedoeld als een kruising tussen personenauto en terreinauto. Inmiddels hebben vele merken zo'n "crossover" in het programma en Subaru pakt daar als specialist op het gebied van vierwielaandrijving graag een graantje van mee.

Om de Impreza een extra stoer uiterlijk te geven, is de grille aangepast. Deze is nu hoekiger en geeft de auto een stoerder en minder glad uiterlijk. Daarnaast is de XV standaard voorzien van zwarte, aluminium dakdragers. Het makkelijkst is de XV te herkennen aan de matzwarte wielkastverbreders en de achterspoiler. De XV is niet voorzien van een verhoogd onderstel of bodembescherming, het draait bij de XV vooral om het uiterlijk vertoon.



Maar juist het uiterlijk van de Impreza is discutabel. Dat komt omdat de auto meer overhang heeft voor de voorwielen dan achter de achterwielen. Een standaard truc van vormgevers is juist meer overhang bij de achterwielen te creëren, zodat een auto van nature een dynamische aanblik heeft. De Impreza daarentegen lijkt over de eigen neus te gaan

struikelen.

Dat gevoel is niet geheel ten onrechte: de grote overhang voor de voorwielen zorgt ervoor dat de voorbumper gemakkelijk de grond raakt bij het beklimmen van een steile helling in het terrein.



Subaru belooft een gemiddeld verbruik van 8.6 liter per 100 km. Dankzij een kalme rijstijl (en veel lange ritten) bleef het testverbruik steken op 7.2 liter per 100 km. Subaru voorziet niet in recuperatie van energie, een start/stop-systeem of zelfs maar een schakelindicator; het zou dus veel zuiniger kunnen.

## Boxermotor

Gelukkig maakt de eigenzinnige Subaru-techniek veel goed. Zoals iedere Impreza, is ook de XV voorzien van een boxermotor. Een boxermotor heeft een eenvoudiger opbouw dan een traditionele motor en is daarom betrouwbaarder en makkelijker te onderhouden. Bovendien presteert de 150 pk / 196 Nm sterke benzinemotor in de testauto prima. Ongeacht het toerental is altijd merkbaar dat de motor veel extra vermogen paraat heeft en dat geeft een superieur gevoel.

De Impreza XV schakelt gemakkelijk en trefzeker. Bovendien biedt de versnellingsbak van de Impreza een unieke voorziening voor een "crossover". De Impreza is voorzien van "lage gearing": door een hendel over te halen zijn extra lage versnellingen (onder de "1") beschikbaar, waarmee de Impreza traag maar uitzonderlijk sterk wordt. Op die manier kan een aanhanger (maximaal 1.600 kg) met ongekend gemak tegen een helling op worden getrokken.



## Weggedrag

Tot nu toe is de Impreza XV vooral een variatie op een thema. De techniek is gelijk aan die van de gewone Impreza, alleen het uiterlijk verschilt. Hét verschil tussen een alledaagse Impreza en een Impreza XV is het weggedrag. Het onderstel van de XV is merkbaar stugger geworden waardoor de auto beter met de bestuurder communiceert, meer vertrouwen geeft en een betere wegligging heeft.

Wat de vorige generatie van de Impreza zo succesvol maakte, was het sublieme weggedrag. Dat is dankzij het aangepaste onderstel van de XV nu terug. Vergeet daarom het uiterlijk vertoon; de XV is simpelweg de beste sturende Impreza en juist daar is het allemaal om te doen bij Subaru.

## Off-road

Zoals in het intro al aangegeven is iedere Impreza standaard voorzien van "All Wheel Drive". Dit is niet

meer dan een mooie naam voor vierwielaandrijving om te benadrukken dat het Subaru om de veiligheid is te doen en niet om de terreinwaardigheid.

Toch weet de Impreza XV zich in licht terrein goed te redden. In de modder is merkbaar wanneer een voor- of achterwiel grip verliest danwel herwint. Zoals bij de meeste crossovers, wordt ook bij de XV de grens bepaald door de bodemvrijheid en de banden. Ook bij de XV dient vierwielaandrijving dus vooral de veiligheid en kan de Subaru-verkoper z'n standaardverhaal dus onverminderd blijven vertellen.



## Conclusie

"Crossover" is hét toverwoord van dit moment en daar wilde Subaru graag op inspringen. Logisch, want het merk heeft al vierwielaandrijving in huis. In plaats dat een bestaande auto technisch moest worden aangepast om er een "crossover" van te maken, stond Subaru voor de eenvoudige taak om alleen het uiterlijk aan te passen. Dat is helaas met matig succes gedaan: alhoewel de auto er iets ruiger uitziet, zorgt ook de XV voor weinig opwindning.

Desondanks wist de auto tijdens de diverse testritten steeds meer te charmeren. De eigenzinnige vormgeving en de eigenwijze techniek zorgen er namelijk wel voor dat rijden met de Impreza een bijzondere ervaring is. De Impreza XV biedt niet precies hetzelfde als de andere merken, maar dan in een ander jasje. Daarmee spreekt Subaru een groep fijnproevers aan die deze nieuwe uitvoering zeker zullen weten te waarderen. Het uiterlijk is immers

nog onderscheidender en dankzij het aangepaste onderstel is de wegligging merkbaar verbeterd. ■



## Specificaties

### Subaru Impreza XV 2.0R XV

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	442 x 174 x 148 cm
Wielbasis	262 cm
Gewicht	1.330 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	538/1257 l
Bandenmaat	205/55R16

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1994 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 6400 tpm
Koppel	196 Nm @ 3200 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,6 sec.
Topsnelheid	193 km/u
Verbruik gemiddeld	8,4 l / 100 km
Verbruik stad	11,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	199 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 29.995,-
Prijs instapmodel	€ 19.995,-