

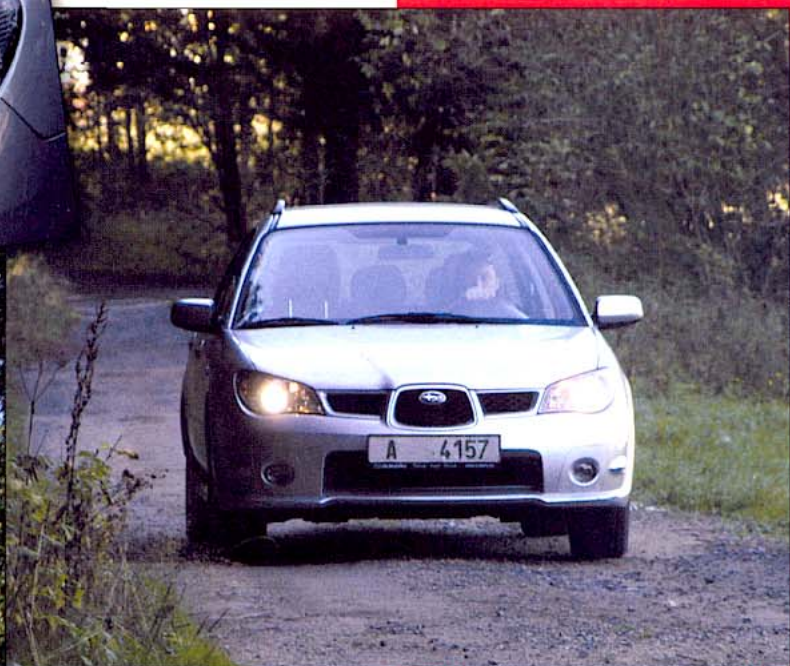
ST TEST TEST

SUBARU IMPREZA 2,0 R

POCTIVÉ ŽELEZO



Subaru Impreza je samozřejmě nejznámější jako modrá šmouha míhající se prachem světových soutěží WRC. Vyleštěné kousky s neopodobnou technikou pod kabátem a nápisem WRX STi na zádi jsou sem tam k vidění i na našich silnicích. My jsme tentokrát ale vyzkoušeli tu nejcivilnější verzi imprezi, a sice kombi s atmosférickým motorem a se základní výbavou - Imprezu 2,0 R Active. Má takováhle kombinace vůbec smysl?



Text a foto Martin Felix

■ Díky asi rok starému faceliftu, jehož nejvýraznějším přínosem byla nová přední maska, si dnes imprezu s ničím nespletete. Ona vždy měla svou tvář, ale přece jen ne tak výraznou a zapamatovatelnou. Stále ovšem nelze její vzhled přirovnat k podbíživé kráse dlouhonohé modelky. Ovšem, kdo se jednou do ní zamiluje, nedá na ni dopustit.

Po otevření dveří si oddechnete, ano, je to právě subaru, okna dveří mají bezrámovou konstrukci. Po nasednutí se znovu ujistíte, je to opravdu subaru, sedáčky mají prima anatomický tvar, být nejsou kdovíjak pohodlné, volant je tříramenný s koženým potahem a skvěle padne do ruky, stav paliva ukazuje ručička i bez otočení klíčku.



Na druhou stranu si trochu povzdechnete, že je to fakt Subaru, neboť má pedály velmi blízko sebe, chybí palubní počítač, použité materiály nejsou kdovíjak luxusní a volant jde nastavit pouze výškově. Ale všichni cestující se usadí pohodlně, za volantem si lebedí i dvoumetroví dlouháni. 356l zavazadlového prostoru není nijak oslnivých, ale jsou dobře využitelné a sklápěním asymetricky dělených opěradel se dají zvětšit až na 1 266l.

Až do teď to vypadá, že máme dostaveníčko s nějakým poměrně nudným kombi nižší střední třídy, zasvěcení ovšem vědí, že věci se začnou dít až po otočení klíčku ve spínací skříňce. Startujeme. Čtyřválcový boxer z lehké slitiny o objemu 1994 cm³ nadchne svým zvukem, i když ještě stojíme na místě. Už dopředu jsme si nastudovali, že konstruktérům od Subaru se tentokrát podařilo i bez přepřívání vyloudit z dvooulitru účtyhodných 160 koní a maximum točivého momentu 186 Nm při 3 200 ot/min. To pro vůz, jehož pohotovostní hmotnost činí jen 1 355 kg, slibuje velmi



slušnou dynamiku. Po sešlápnutí spojky a zařazení jedničky ani v kopci vůz nikam necouvne, protože ho drží svahová brzda Hill holder, a tak můžeme vyrazit za jízdními zážitky.

Jízda i v té neobyčejnější impreze je ovšem všechno jiné než poměrně nudná. Zátah motoru

je obdivuhodně lineární, žádné nakopávání od turboefektu či rychlé vadnutí po překročení úzkého spektra těch pravých otáček. Omezovač zatrhne divoký úprk ručičky otáčkoměru až daleko za hranici sedmi tisíc, přičemž vás jedinečný zvuk boxeru hecuje držet pedál plynu při podlaze co nejdéle.





Myslím, že většina z bratrstva subaristů uvyklých na projev motoru s protiběžnými písty, by ve vozidle vybaveném například moderním nízkooobjemovým tříválcem zoufalstvím bídně zhynula. Při využívání maxima výkonového potenciálu zrychlí Subaru Impreza 2,0 R na stovku za méně než devět sekund a dosáhne rychlosti přes dvě stě kilometrů v hodině. Při takovém zacházení ovšem zas nedosáhne průměrně udávané spotřeby devíti litrů, která ale při decentní jízdě není žádnou fikcí.

Motor tedy splnil naše vysoké očekávání a stejně tak hlavní přednost vozů s šesti hvězdami v modrém oválu – jízdní vlastnosti. Stálý pohon všech čtyř kol se třemi diferenciály zajišťuje maximální kontrolu nad vozem nejen v běžných podmínkách, ale po sžití se s volantem na polních a travnatých cestách s malou adhezí se člověk začíná už těšit na první sněhový příděl provázený obvyklým zaspáním silničářů. Impreza obdivuhodně drží zvolenou stopu a poslušně zatáčí tam, kam si řidič zamane. Její odpružení není samozřejmě tak nekompromisní jako u modelů WRX, takže při

brutálním manévru se dokáže i naklonit, nicméně zvolený směr neopustí. Odmění se pak slušným komfortem na nerovných cestách, což jsou u nás prakticky všechny. Na dálnicích s dodržováním zákonných limitů je pak jízda až překvapivě pohodová s minimem hluku i vibrací.

Naše civilní impreza tedy přesvědčila, že je rozhodně smysluplným modelem. Spolehlivě poslopují běžnému cestování, o žádné nepraktičnosti sportáků nemůže být řeč, ale sportovním choutkám i razantního řidiče vyhoví. Propracovaný pohon všech kol je zásadním příspěvkem aktivní bezpečnosti. Ani v hospodárnosti nemá velký handicap, i když do úsporných dieselů má daleko, žravostí nadupaných turbomotorů netrpí. Z tohoto pohledu se mi jeví jako příznivá i cena, která v současnosti činí 608 800 Kč a je v ní obsaženo slušné vybavení zahrnující automatickou klimatizaci, audio s CD, elektrické ovládání oken a zrcátek, střešní ližiny i litá kola.

A u subaru navíc kromě absolutní vlády nad vozem a soutěžáckého image získáte i pocit poctivého železa v rukou, které hned tak nějaká díra v české silnici nerozhodí a nepošle do servisu jako ostatní fórová autíčka běžné produkce.

