

NAFTA VLÁDNE



➤ MOTOR, JÍZDNÍ VLASTNOSTI
➤ GENA (PROTI DVOUKOLKÁM)

➤ Není divu, sázka na naftu se Subaru celkem vyplatila a boxer diesely se slušně prodávají. Ne že by na ně subaristé houfně přecházeli, ale podařilo se přilákat i zákazníky, kteří by do žízňivých benzinových boxerů prostě nešli.

Naftová Impreza je novinkou tohoto roku a navazuje na zastavení tohoto motoru do Legacy/Outback a Forestera. Když přistoupíte k Impreze a slyšíte naftový klapot, je to jako setkání revolucí – když byste před něco takového přivedli skalního příznivce šesti hvězdiček, který tři roky ležel v kómatu, taky by ho hatchback s rámo-

vými dveřmi a ještě s nápisem diesel asi zase rychle dostal do eldéenky... Proměna značky v posledních letech je totiž asi nejvýraznější v celé její historii.

O POZNÁNÍ LEPŠÍ NEŽ ZÁKLADNÍ BENZINY

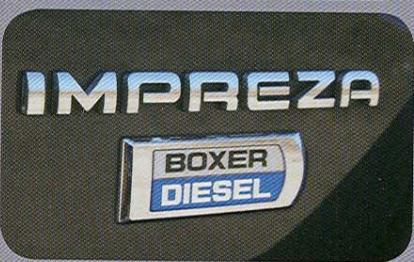
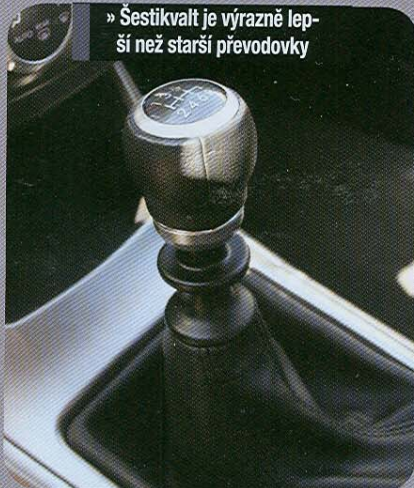
O nové Impreze jsme toto už napsali dost, tak se podíváme jen na rozdíly, které přináší boxer diesel. Tak jako v předchozích modelech je vznětový motor nejvýraznější při studeném startu, kdy první detonace otřesou vozem ve směru

SUBARU TO JSOU TURBOMOTORY. FANOUŠCI BY NA NĚ PŘISAHALI. BUDE JIM TO SICE ASI CHVÍLI TRVAT ALE V BUDOUCNU BUDOU URČITĚ VYZNÁVAT I JEJICH NAFTOVOU VARIANTU. TA UŽ SE LOGICKÝM VÝVOJEM DOSTALA I DO IMPREZY – SYMBOLU AUTOMOBILOVÝCH SOUTĚŽÍ.



otáčení klikového hřídele a na pár minut, než se prohřeje chladicí kapalina, Impreza vydává typické naftové staccato. Když zmizí varovné světlo modré kontrolky teploty motoru, tak už přede boxer skoro jako jeho benzinový sourozenci. Jako turbomotor má ale hlavně proti menším (patnáctistovce a dvoulitru) obrovskou

» Šestikvart je výrazně lepší než starší převodovky



výhodu v dostatečném kroutícím momentu a, a to možná mělo stát na prvním místě, bezkonkurenční spotřebě. S Imprezou vybavenou dieslovým boxerem se totiž dá bez problémů jezdit kolem šesti litrů, což je snová hodnota i pro nejmenší motor, který navíc zdaleka nemůže konkurovat ani výkonem. Jeho 350 newtonmetrů si totiž nezadá ani s verzí WRX, která je na tom o 30 Nm hůř a dost podobné jsou i maximální rychlosti, kdy nafta ztrácí jen 4 km/h, i když tohle srovnání dost pokulhává – vychází totiž z pouhého srovnání čísel, ale obě auta se pochopitelně jinak srovnávat moc nedají.

NAFTA PRO RADOST Z JÍZDY

Na silnici asi nejvíc oceníte vyváženost tohoto auta. Je tu tradičně slušný podvozek se sportovními vložkami, který vás nenechá na holičkách, když je potřeba vyrobit

rychlý vyhýbací manévr, nebo když přijde chuť si v oblíbeném klikatém úseku trochu zaspotovat, ale v současné generaci je i dostatečně pohodlný pro běžné úkoly, jakými jsou dojíždění do zaměstnání nebo nakupování. O symetrickém pohonu všech kol pak prakticky nebudete vědět do chvíle, kdy přijdou dynamické rozjezdy na mokřem asfaltu nebo řádění s vypnutou stabilizací na zasněžených parkovištích a plochách před oblíbenými supermarketami. Jestliže jste byli už někdy zvyklí na tradiční ručně řazený pětikvart, který měly a pořád mají benzínové varianty mimo STI, tak diesel vám novou šestistupňovou převodovkou doslova učaruje. Jednak umí díky lepšímu odstupňování využít potenciál motoru podstatně lépe než starší skříň, ale o něco lepší je i kultura řazení. Řadička chodí minimálně o 50% ochotněji a precizněji než dřív, nevyrovna se přesností nejlepší konkurenci, ale pokrok je znát.

Je cítit, že s každým dalším modelem se automobilka s nezvyklým motorem sžívá víc a víc a v Impreze už tahle symbióza působí naprosto přirozeně. Navíc poodhlédnete-li



SUBARU IMPREZA DIESEL

Motor	přepínávaný vznětový čtyřválec, DOHC/4
Zdvihový objem	1998 cm ³
Vrtání x zdvih	86x86 mm
Kompresní poměr	16:1
Max. výkon	150 k (110 kW)/3600 ot./min.
Max. točivý moment	350 Nm/ 1800-2400 ot./min.
Převodovka	šestistupňová
Nápravy vpředu/vzadu	McPherson/ lichoběžníková
Brzdy vpředu/vzadu	ventilované kotouče / kotoúče
Pneumatiky	205/55R16
Délka x šířka x výška	4415x1740x1470 mm
Rozvor	2640 mm
Pohotovostní hmotnost	1410 kg
Nádrž	64l
Zavazadlový prostor	301l
Světlá výška	150 mm
Maximální rychlost	205 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	8,6 s
Kombinovaná spotřeba	5,8 l/100 km

CENA od 624 800 Kč

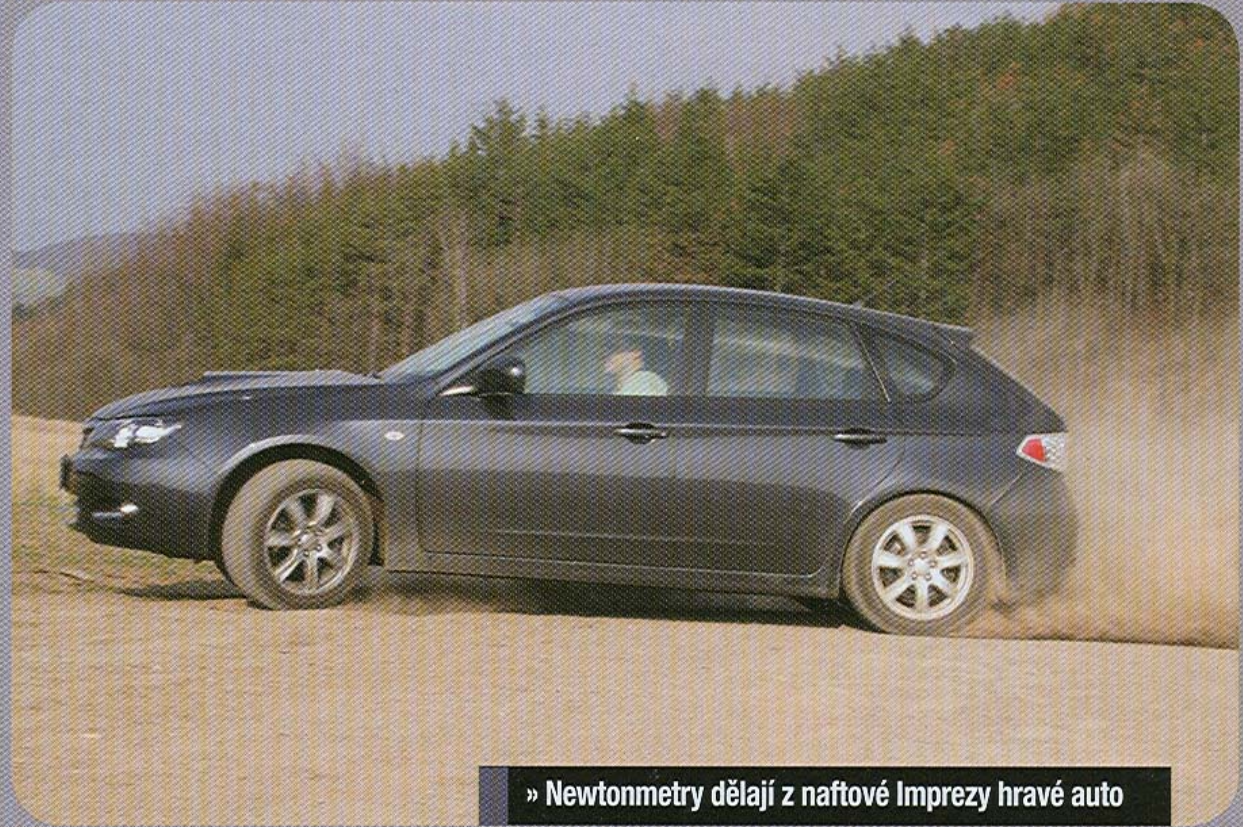


TEST

Subaru Impreza Diesel

» Text a foto: Dan Pejzl

JE ZNÁT, ŽE
S KAŽDÝM DALŠÍM
MODELEM SE
AUTOMOBILKA
S NEZVYKLÝM
MOTOREM SŽÍVÁ VÍC
A VÍC A V IMPREZE
UŽ TAHLE SYMBIÓZA
PŮSOBÍ NAPROSTO
PŘIROZENĚ.



» Newtonmetry dělají z naftové Imprezy hravé auto



od předsudků, že do Imprezy přeci nikdy nemělo nic podobného přijít, tak zjistíte, že řídíte jeden z nejpříjemnějších naftáků na trhu. Minusem pak zřejmě zůstane jeho cena – základní verze Active přijde na 624 800 Kč, vybavenější akční model Edition stojí o 210 tisíc víc, i když je potřeba brát v úvahu, že se tady bavíme o autě s pohonem všech kol, které nemá přímou konkurenci. V tu chvíli jsou částky akceptovatelné.

