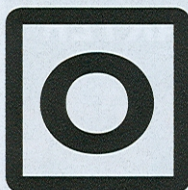




# SUBARU IMPREZA 2.0D

IMPREZA SE VSTUPEM VZDUCHU NA KAPOTĚ  
BUDILA VŽDY RESPEKT. PRAKTICKY STEJNÝ  
VZHLED MÁ NYNÍ I DIESEL...



vznětovém boxeru Subaru toho bylo doposud napsáno tolik, že snad i ti, kteří zpočátku považovali tento krok japonské automobilky za harakiri vlastní

image, už k tomuto motoru nepřístupují s opovržením a despektem. Osobně jsem měl možnost jej vyzkoušet v Outbacku, Foresteru a teď i v Impreze. Přestože v každém modelu má trochu jiné naladění a je kombinován s jinou převodovkou, zůstává mu na svůj segment vysoká úroveň kultivovanosti projevu, minimální vibrace a velmi dobré odhlučnění.

Zaměříme-li se přímo na Imprezu, řekl bych, že právě tady se povedlo opravdu trefit tu správnou mapu řídicí elektroniky motoru. Motor běží lehce, což se těm, kdo jezdili se Subaru se zážehovými motory, bude zdát až podezřelé. Takový ten typický pocit jakési syrovosti tu prostě chybí. Zátah motoru je uživatelsky příjemný. Plynule nastupuje už v nízkých otáčkách a vydrží až skoro ke 4000 min<sup>-1</sup>. Papírově parametry z pohledu dnes běžně nabízených výkonů a točivých momentů nevypadají světoborně, ale jak Subaru samo připouští, jeho cílem bylo nabídnout především kultivovaný, spolehlivý a úsporný agregát. A to si myslím, že se povedlo.

Při jízdě s diesellovou Imprezou je z mého pohledu největší devízou ticho uvnitř. I při rychlostech hodně nad limity českých dálnic motor uvnitř prakticky neslyšíte a auto jede lehce, jakoby uvolněně. Kde mám ovšem se Subaru pocit neustálého zkoušení, to je převodovka. Už pětikvart v Legacy měl tak dlouhé zpřevodování, že v pomalé jízdě v zácpě jste nevěděli, co zařadit, a často se stalo, že se motor najednou zastavil. U šestistupňové převodovky Imprezy pocítuji největší nesourodost mezi druhým a třetím rychlostním stupněm. „Dvojka“ je občas moc krátká a „trojka“ naopak moc dlouhá, a i když na druhý rychlostní stupeň motor vytočíte, při

## Specifikace

Motor	plochý vznětový 4válec, 1998 cm <sup>3</sup>
Výkon	110 kW (150 k)/3600 min <sup>-1</sup>
Točivý moment	350 N.m/1800–2400 min <sup>-1</sup>
Zrychlení 0–100 km/h	9,0 s
Nejvyšší rychlost	205 km/h
Kombinovaná spotřeba	5,9 l/100km
Cena	834 800 Kč
V prodeji	nyň

## EVO RATING



- + výborný podvozek, kultivovaný motor
- lepší interiér by určitě neškodil



# IMPREZA 2.5 WRX

35 KONÍ PRO WRX NAVÍC ZNÍ LÁKAVĚ.  
JAK SE PROJEVUJÍ NA SILNICI?

přeražení padnou otáčky dolů a motoru chvíli trvá, než se znovu nadechne. Mimo město a při pohodové jízdě po dálnici dokáže Impreza s dvoulitrovým dieselem jezdit lehce nad pět litrů nafty na 100 km, ve městě ovšem spotřeba umí vylézt i kousek přes sedm litrů.

Důležitější ale jistě je informace o podvozku. Dle mého soudu je nejparádnějším kouskem Imprezy její podvozek. Proti předchozí generaci výrazně narostl rozvor, naladění je měkčí a především zadní náprava je úplně jiná. Jestli překousnete, že se auto při svižnějším ježdění v zatáčkách víc naklání, pak vám bude odměnou výborná trakce i na ne právě ideálně hladké silnici a plavná jízda po dálnici. Při opravdu rychlé jízdě má Impreza mírné sklony k nedotáčivosti, což je bohužel daň za to, aby s ní mohli bezpečně jezdit i ti, kteří rychlost nemají úplně v krvi. Jinak ale její jízdní vlastnosti patří k tomu nejlepšímu v daném segmentu.

Subaru Impreza 2,0D Edition je vlastně takovým WRX s dieselem a sáhne po něm ten, kdo akcentuje spíše nižší spotřebu i na úkor výrazně lepší dynamiky zážehového WRX. Ani s dvoulitrovým dieselem si ale ostudu neuděláte. Ušetříte při tankování, ale také trochu v otáčkách emocí. Volba je jen na vás.

**Petr Horák**

Speciální provedení vznětové Imprezy Edition na první pohled od benzínového WRX nepoznáte. Velmi bohatá výbava je samozřejmostí.



**R**elativně v tichosti začalo Subaru na jaře prodávat o 35 koní posílené WRX. Turbodieselem přepřelňovaným dvouapůllitrovým boxerem v současném WRX dává 265 koní, čímž se tímto parametrem výrazně přiblížil vrcholnému STi. Zachovává si ovšem střídmejší vzhled bez okázale nafouknutých blatníků a dalších prvků, jasně identifikujících nejvýkonnější Imprezu. Motor ověčený titulem Motor roku ve své objemové kategorii dokázali Japonci i při zvýšeném výkonu udržet na stejné úrovni spotřeby a emise, tabulková hodnota je 10,4 l/100 km a prý se jí dá i při normálním ježdění hodně přiblížit. Při pohledu do kolonky jízdních výkonů potěší rovných 6 s potřebných k akceleraci z klidu na 100 km/h, ale zarazí maximální rychlost jen 209 km/h! Proč jede WRX tak málo, když motor má určitě na dobrých 250 km/h? Protože má stále jen pětistupňovou převodovku, což by sice u tak výkonného motoru nemuselo být zase úplně špatně, ale především proto, že má tak zbytečně krátké

Ve zrychlení je WRX díky pohonu všech kol a krátkým převodům doslova návykové. Škoda, že krátce po překročení 200 km/h na pětku poměrně intenzivně zasáhne omezovač otáček. Šestka tomuto modelu vysloveně chybí.



převodování, že prostě víc nejede. Přece jen je zvláštní, aby motor s výkonem 265 koní při rychlosti 130 km/h točil na 5. převodový stupeň nějakých 4000 min<sup>-1</sup>. Když se podíváte do podrobných technických údajů, zjistíte, že WRX má stejný stálý převod jako Impreza 1.5R a jednotlivé rychlostní stupně jen o málo těžší. Mám-li to shrnout, pak 35 koní navíc je prima, ale stačilo by málo a mohlo by být WRX ještě lepší.

**Petr Horák**



## Specifikace

Motor	plochý čtyřválec, turbo, 2457 cm <sup>3</sup>
Výkon	195 kW (265 k)/5200 min <sup>-1</sup>
Točivý moment	343 N.m/4000 min <sup>-1</sup>
Zrychlení 0–100 km/h	6,0 s
Nejvyšší rychlost	209 km/h
Kombinovaná spotřeba	10,4 l/100km
Cena	898 800Kč
V prodeji	nyní

## EVO RATING



+ mistr ve sprintu

- chybí mu jedna rychlost