

Železo pro citlivé řidiče

Nová Impreza stojí na úplně novém technickém základě. První svezení ukázalo, že její řízení je zábava, ale přitom je to stále především poctivý kus „železa“.

Osud Imprezy v Evropě je spleť. Můžeme o ní říci, že Subaru zajistila slávu, ale pak se postupně dostávala ze scény. Její předchozí generace se na mnoha evropských trzích, včetně toho našeho, dokonce vůbec neprodávala.

Nová Impreza, která se právě začíná v Česku prodávat, je již pátou generací této modelové řady, jež v roce 1992 nahradila kompaktní Subaru Leone. Pro Subaru to je extrémně důležitý vůz, protože je první, který přichází na zcela nové technice. Firma totiž vyvinula po mnoha letech úplně novou platformu, na níž se postupně objeví i nový Outback, Forester a další modely.

Subaru si na ní dalo hodně záležet. Už s předstihem uvádělo zvýšenou tuhost až o sedmdesát procent, pevnější spojení podvozku a karoserie, schopnost pohltit více nárazové energie či snížení těžiště o 5 mm. Přitom ale Japonci neustoupili od svých tradičních hodnot v podobě motorů boxer či symetricky uspořádaného pohonu všech kol. To jsou tedy základní ingredience do nového koktejlu.

A jak to celé chutná? První dojmy jsou fantastické. Podvozek zaujal nevídaným spojením přesnosti a zároveň poddajnosti, díky níž Impreza skvěle cítíte, a přitom je i pohodlná. Podvozek je schopen absorbovat nerovnosti silnice nejen při běžné jízdě přímým směrem, ale také pod zatížením. Při tom všem toto auto působilo nesmírně klidným a kultivovaným dojmem, jako je tomu u většiny starších modelů.

Jízdními vlastnostmi tedy Impreza patří k nejlepším vozům své třídy. Ale do jakého segmentu vlastně patří? Historicky a karoserií hatchback do nižší střední třídy, nicméně délkou téměř 4,5 metru částečně nahlíží o stupínek výše. A sem se rozhodně radí velikostí vnitřního prostoru pro posádku (pro zavazadla je to spíše průměr „nižší střední“), stejně tak výbavou a právě jízdním projevem.

Uvnitř zaujme značná vnitřní šířka, výhled z vozu i pozice za volantem. Palubní deska je nápaditější, než tomu bylo u dřívějších modelů Subaru, nicméně i v tomto případě se dbá především na přehlednost a funkčnost. Mnoho výtřeků nehledejte. Subaru omladilo multimediální systém, stejně jako doplňkové displeje mezi přístroji a uprostřed palubní desky.

Zatímco karoserií a podvozkem Subaru skoro až šokuje, v otázkách motorů a převodovek se drží tak trochu při zemi. K dispozici jsou dva atmosféricky plněné čtyřválcové motory 1,6 a 2,0 litru s výkony 114 a 156 k, vždy spojené s bezstupňovou převodovkou Lineartronic a pohonem všech kol. I když oba motory jsou z větší části nové a mají větší chuť po otáčkách a převodovka má širší rozsah převodů (umí řídit po sedmi přednastavených převodech), jízda je díky nim spíše pro klidnější povahy. Vlastně docela průměrnou dynamiku obou motorů poctivě omezuje opravdu vynikající podvozek, ze kterého jasně cítíte, že je připraven na mnohem

m motor PRVNÍ JÍZDA



Kamery systému EyeSight hlídají prostor před vozem.



Barevný displej mezi přístroji zobrazuje informace palubního počítače i asistenčních systémů.



Jednou z funkcí systému Starlink je zobrazení pohledu couvací kamery.



Nová generace systému Starlink je intuitivnější a rychleji reaguje.

TECHNICKÉ ÚDAJE	SUBARU	
Motor	benzín	
Zdvihový objem	1600 cm ³	1995 cm ³
Konfigurace	F4/16v	
Výkon	114 k při 6200 min ⁻¹	156 k při 6000 min ⁻¹
Točivý moment	250 Nm při 2000 min ⁻¹	250 Nm při 2000 min ⁻¹
Pohon	všech kol	
Převodovka	CVT	
Délka/šířka/výška	446/177/148 cm	446/177/148 cm
Rozvor	267 cm	
Průměr otáčení	10,6 m	
Pohotovostní hmotnost	1358 kg	1379 kg
Objem kufru	385 l	
Objem nádrže	50 l	
Rozeř pneumatických	205/55 R16	205/50 R17
VÝKONY (ÚDAJE VÝROBCE)		
Max. rychlost	180 km/h	205 km/h
0-100 km/h	12,4 s	9,8 s
Spotřeba paliva*	7,7/5,3/6,2	8,9/6,0/7,0
Dojezd	806 km	714 km

* město/mimo město/kombinovaná (l/100 km)



Zadní dveře se otevírají do úhlu skoro 90 stupňů.



Zavazadlový prostor má základní objem 385 litrů, lze jej zvětšit až na 1310 l.

Vynikající jízdní vlastnosti jsme poznali během slalomu.



více výkonu. Do celku dobře zapadá i pohon všech kol, pracující na suchém povrchu takřka neznatelně, je ovšem dalším prvkem přispívajícím k pocitu mimořádné jistoty a stability.

Do standardní výbavy obou motorů a všech stupňů výbavy patří bezpečnostní systém EyeSight s dvojicí kamer umístěnou u horního okraje čelního skla. Poskytuje nejen komfortní funkce, třeba adaptivní tempomat, ale je především bezpečnostním prvkem přednarázového brzdění. Nová Impreza může být vybavena všemi obvyklými asistenčními systémy, jako jsou například hlídání mrtvých

úhlů, upozornění na zezadu se přibližující vozy při vycouvávání nebo natáčecí světlomety.

Subaru Impreza vstupuje na český trh 21. listopadu. To bude datum, kdy automobilka oznámí ceny. Lze předpokládat, že provedení s motorem 1,6 litru by mohlo stát přibližně 560 tisíc korun a lépe vybavené verze 2,0 l se vejdou pod 700 tisíc korun. Krátce poté se začne prodávat i zvýšený sesterský model Subaru XV.

m SHRNUŤI

- + Vynikající podvozek, aktivní bezpečnost, prostor pro posádku
- Méně výkonné motory, pouze jeden typ převodovky