



Zásah do černého

Subaru Impreza na benzínce u stojanu s naftou? Co se to sakra děje? **Richard Herbich**

PRO Spotřeba, zábava, skvěle odladěný podvozek
PROTI Materiály a design interiéru, impotence v nízkých otáčkách

Motor: čtyřválec, turbodiesel **Objem:** 1998 cm³ **Výkon:** 150 koní v 3600 ot./min. **Točivý moment:** 350 Nm v 1800–2400 ot./min. **Zrychlení 0–100 km/h:** 8,6 s. **Maximální rychlost:** 205 km/h. **Hmotnost:** 1410 kg. **Spotřeba:** 5,8 l/100 km. **Cena:** 624 800 Kč

TAHLE DIESELOVÁ Impreza vypadá naprosto fantasticky a na první pohled si ji každý splete s rychlým benzínovým WRX. Může za to hlavně obří sací otvor v kapotě. Podle něj jste až doposud mohli rozeznat rychlé imprezy od těch normálních. Auto má také příplatkové nárazníky a prahy – prostě vypadá, že to myslí s ježděním vážně. Připočítejte si pohledné sedmnáctipalcové ráfky a máme tu opravdického krasavce. Nevěříte? Tak se běžte zeptat všech těch subaristů, kteří mě na českých silnicích zdravili ze svých modrých WRX STi s polepy. Ti by o imprezách měli něco vědět, ne? Interiér z tvrdších plastů jsem

schopen odpustit autům, která mě dokážou na silnici zabavit tak, že si nevíš sám lícování, občasného skřípnutí nebo ne zrovna aktuálního designu. Ano, třeba s Golfem nebo novým Renaultem Mégane srovnání nesnese. Nicméně třeba s Lancerem si nemá absolutně co vytýkat. Nevěnoval jsem mu dostatečnou pozornost (mimo jiné důkaz, že je po ergonomické stránce vše v pořádku), protože jsem se stoprocentně soustředil na jízdu a královsky se bavil. Ten motor. Diesellový boxer. Svět ještě nikdy nic takového neviděl. Rovnou vám řeknu, že je fantastický. Má 150 koní a 350 Nm točivého momentu, což je na

hmotnost Imprezy ideální. Při normální jízdě ho téměř neslyšíte, stejně tak můžete zapomenout na typicky naftové vibrace. Nesmíte ho podtáčet, zapomeňte na to, že vás vytáhne z tisíce otáček nahoru. Musíte mu trochu víc šlapat na krk, začne se sbírat v nějakých patnácti stech otáčkách a plných 350 Nm na vás vyplivne ve chvíli, kdy jehla otáčkoměru mine hodnotu 1800. Nad 3500 otáčkami tah pochopitelně vadne, ale i tak máte docela dost prostoru k hraní si s plynem. Hned v první zatáčce vás uzemní téměř neomezené množství přilnavosti. Systém pohonu všech kol AWD tu není jen pro parádu. Je cítit, jak vám aktivně pomáhá, jak vás na výjezdech rovná a poctivě rozděluje veškerý dostupný výkon pro ideální neutrální chování. Jistě, auto se rádo nechá rozhodit – ať už si v zatáčce kopnete do brzdy nebo jen pustíte plyn. V druhém případě vám s autem pěkně šhubne i pokles tlaku a tím pádem i otáček turba. Přibrzdíte si do zatáčky, přefiknete apex a zadupnete plyn až do podlahy – nemusíte

se bát, kola najdou přilnavost i na hrbolatém a rozpraskaném asfaltu. Radost vám zkazí jen fakt, že musíte dříve zařadit vyšší rychlost, naftová pravidla platí i pro Subaru. Řazení má dost striktně vymezené dráhy, sem tam se nestrefíte. Ale narozdíl od WRX STi s naftovou Imprezou nedobrzdujete do zatáčky ze 180 v hodině a trojku tam prostě nacpete napodruhé, vůbec to nevdá. Jen se na to podívejte. Civilní hatchback a bavíme se tu o řezání zatáček. Čas na praktickou stránku věci. Otevřete víko kufru a překvapí vás jeho vysoko posazené dno. Pohon všech kol se přece musí někam vejít. Vejde se sem 301 litrů, což není žádná tragédie – takový Golf 4motion má jen 275 litrů. A spotřeba? Při klidné jízdě lehce přes šest litrů, pokud na to celý den dupete jako zběsilý, tak zhruba 8,5. Paráda. Věřte tomu, tohle je jeden z nejlepších a nejobavnějších diesellových hatchů současnosti. A vsadím se, že z něj budou na větvi i otrlí subaristé, kteří hledají civilnější svezení. **ESD**



JE TO DIESEL...
...a bavíte se jako ve slabším WRX.