

TEST LN

Impreza: tak trochu jiné svezení

Nová generace Subaru Impreza sice změnila styl, ale její charakter zůstal zachován. Naštěstí



Subaru Impreza v provedení Sport má nástavce nárazníků a prahů, které ji odlišují od ostatních verzí. V této verzi stojí 723 800 Kč.

Foto Petr Hanke

PETR HANKE

Často se říká, že dnes jsou vlastně všechna kompaktní auta dobrá, a proto se zákazníci rozhodují především na základě finančních možností a designu. Test nové generace Subaru Impreza v provedení 2,0R Sport ale ukázal, že tomu tak úplně není. Dává jasně najevo, že existují auta, u nichž to jejich výrobci s ježděním myslí skutečně vážně, a nejde jim pouze o skvěle znějící reklamní slogan.

tání se provozem si uvědomíte, že impreza má příjemně tenké sloupky karosérie, díky nimž je z ní velmi dobrý výhled.

4x4, jak má být

Abyste mohli zjistit, co nová impreza skutečně dokáže, je potřeba vyjet na volné silnice. Až zde se kvality podvozku projeví naplno. Impreza rázem ukáže, že pohon všech kol nemusí přinášet pouze a jediné trakci při jízdě přímým směrem, jak to ukazují různé jiné připojitelné systémy pohonu 4x4. Stálý po-

nějším stylu jízdy zdá, že by motor mohl mít větší výkon. Jeho 150 koní je samozřejmě zcela dostatečných a u jiných aut dané třídy s pouze předním pohonem byste měli pocít, že řídíte sportovně laděnou verzi, nicméně v případě imprezy není motor tak dominantní. Je na něm potřeba ocenit zejména chuf po otáčkách, stejně tak i jeho jakoby syrový zvuk.

V případě vozů Subaru je často diskutovanou „disciplínou“ spotřeba paliva. Ta je odpovídající segmentu vozů s pohonem všech kol

a celkovou podmanivostí tohoto auta, je potřeba počítat s hodnotami kolem 12 l/100 km.

Nový styl

V otázkách jízdních vlastností učinila nová impreza další pokrok. Nyní je cítit kromě větší citlivosti v ovládání také více komfortu i izolovanosti. Tento posun ale není na první pohled tak zřejmý jako změna designu a koncepce karoserie, s níž nyní Subaru doslova zapadá mezi své konkurenty v nižší střední třídě.

Karoserie jako taková se svoji velikostí nijak neliší od zvyklostí v daném segmentu. Také uvnitř nabízí vcelku solidní prostornost, a to jak vpředu, tak vzadu. Jen zavazadlový prostor je díky rozvodovce pohonu zadních kol spíše nižší. S objemem 301 litrů je srovnatelný například se Škodou Fabia, která je ale menším vozem. Na druhou stranu golf s pohonem všech kol má zavazadlový prostor menší – 285 l.

Přístrojová deska učinila ve srovnání s předchozí generací krok kupředu. Zachovala si svoji přehled-

Subaru Impreza 2,0R

Koncepce: 5dveřový hatchback s motorem vpředu a stálým pohonem všech kol, rozměry 4415x1740x1475 mm, rozvor 2620 mm, prov. hmot. 1430 kg, zav. prostor 301 l

Motor plochý zážehový čtyřválec, 1994 cm³

Výkon 110 kW (150 k) při 6000 min⁻¹

Točivý moment 196 N.m při 3200 min⁻¹

Převodovka 5M

Zrychlení 0-100 km/h 9,6 s

Nejvyšší rychlost 193 km/h

Komb. spotřeba 8,4 l/100 km

Cena: 598 800 Kč

Klady: vynikající jízdní vlastnosti, komfort, sedadla

(verze Sport), projev motoru

Zápory: menší zav. prostor,

spotřeba paliva, jen 5stupňová

převodovka

ti. Testované provedení Sport, za které je potřeba oproti základní verzi dvoulitrového motoru připlatit ne zrovna zanedbatelných 125 tisíc korun, je vybaveno vynikajícími sportovními sedadly s integrovanými opěrkami hlav.

Tím se dostáváme k samotné nabídce tohoto vozu. Kromě testovaného dvoulitru je impreza k dostání také s motorem 1,5 litru, a ještě ve sportovně laděném provedení WRX. To je vybavené přeplňovaným čtyřválcem 2,5 litru (poznáte jej podle otvoru na přední kapotě)

PETR HANKE

Často se říká, že dnes jsou vlastně všechna kompaktní auta dobrá, a proto se zákazníci rozhodují především na základě finančních možností a designu. Test nové generace Subaru Impreza v provedení 2,0R Sport ale ukázal, že tomu tak úplně není. Dává jasně najevo, že existují auta, u nichž to jejich výrobci s ježděním myslí skutečně vážně, a nejdě jim pouze o skvěle znějící reklamní slogan.

Každý metr, který v impreze ujetete, vás v tom bude dále usvědčovat. Ze všeho nejdříve si v tomto autě uvědomíte klid, který provází jeho chod. Volant je zcela prost rušivých vibrací, ale přesto nemáte pocit, že byste byli od dění pod koly odtazeni. Impreza se pohybuje s naprostým klidem a přehledem. Možná se to bude zdát zvláštní, ale odpružení testované verze Sport je vcelku měkké. Při jízdě po městě je tudíž potřeba ocenit také velmi solidní komfort, a především překvapivou schopnost útlumu i při přejezdu nerovnosti.

Zůstaňme ještě na okamžik ve městě. Zde se plochý dvoulitrový čtyřválec (boxer) projevuje velmi kultivovaně a do středních otáček i velmi tiše. Razení je o něco tužší a není tak jednoznačné jako například u Volkswagenu Golf, nicméně jeho chod dodává pocit značné mechanické robustnosti. Při proplé-

tání se provozem si uvědomíte, že impreza má příjemně tenké sloupky karoserie, díky nimž je z ní velmi dobrý výhled.

4x4, jak má být

Abyste mohli zjistit, co nová impreza skutečně dokáže, je potřeba vyjet na volné silnice. Až zde se kvality podvozku projeví naplno. Impreza rázem ukáže, že pohon všech kol nemusí přinášet pouze a jediné trakti při jízdě přímým směrem, jak to ukazují různé jiné přípojitelné systémy pohonu 4x4. Stálý pohon všech kol s viskózní spojkou v roli závěru mezinápravového diferenciálu, použitý v impreze, je spolu s propracovaným podvozkem přínosem značné rychlosti a zejména jistoty průjezdu zatáčkami. I když si na tohle auto postupně zvyknete, často budete mít po rychle projeté zatáčce pocit, že jste mohli jet ještě o něco rychleji.

Impreza se i na rozbitých a úzkých okreskách chová velmi jistě a jakoby s nadhledem. V těchto okamžicích si běžný řidič uvědomí, že konečně sedí v autě, jehož podvozek je „rychlejší“ než on. Zároveň se ukazuje, co ve skutečnosti znamená vysoká míra aktivní bezpečnosti. Subaru své dvoulitrové modely standardně vybavuje stabilizačním systémem, ten ale zůstal po celý týden trvající test v klidu.

Díky mimořádně kultivovanému projevu celého vozu, jeho trakti a stabilitě se zejména při sportov-

nějším stylu jízdy zdá, že by motor mohl mít větší výkon. Jeho 150 koní je samozřejmě zcela dostatečných a u jiných aut dané třídy s pouze předním pohonem byste měli pocit, že řídíte sportovně laděnou verzi, nicméně v případě imprezy není motor tak dominantní. Je na něm potřeba ocenit zejména chuť po otáčkách, stejně tak i jeho jakoby syrový zvuk.

V případě vozů Subaru je často diskutovaná „disciplína“ spotřeba paliva. Ta je odpovídající segmentu vozů s pohonem všech kol se zážehovým motorem. Při klidném stylu jízdy není problém jezdit za 9 l/100 km, nicméně jakmile se necháte unést kvalitami podvozku

a celkovou podmanivostí tohoto auta, je potřeba počítat s hodnotami kolem 12 l/100 km.

Nový styl

V otázkách jízdních vlastností učinila nová impreza další pokrok. Nyní je cítit kromě větší citlivosti v ovládní také více komfortu i izolovanosti. Tento posun ale není na první pohled tak zřejmý jako změna designu a koncepce karoserie, s níž nyní Subaru doslova zapadá mezi své konkurenty v nižší střední třídě.

Design nové imprezy je osobitý a nutno říci, že působí přitažlivěji v okamžiku, kdy jej vidíte na vlastní oči, než na fotografiích.

Konkurence Imprezy v nižší střední třídě



BMW řady 1 má pohon zadních kol, ale jízdními vlastnostmi tvoří společně s Imprezou špičku daného segmentu. BMW má rozmanitější nabídku motorů a typů karoserie. BMW je úspornější, ale zároveň dražší než Subaru.



Mazda 3 má prostornější karoserii než Impreza, její předností je také větší nabídka motorů, zejména potom vznětového. Dvoulitrová verze s pohonem pouze předních kol je stejně drahá jako méně vybavené Subaru s pohonem všech kol.



Volkswagen Golf 4Motion spolu s Audi A3 a Imprezou jsou jedinými vozy dané třídy, které mohou být vybaveny pohonem všech kol. Koncern VW ale používá systém Haldex, což jej ve srovnání se Subaru znevýhodňuje. Golf 4M je dražší než Impreza.

Karoserie jako taková se svojí velikostí nijak neliší od zvyklosti v daném segmentu. Také uvnitř nabízí vcelku solidní prostornost, a to jak vpředu, tak vzadu. Jen zavazadlový prostor je díky rozvodovce pohonu zadních kol spíše nižší. S objemem 301 litrů je srovnatelný například se Škodou Fabia, která je ale menším vozem. Na druhou stranu golf s pohonem všech kol má zavazadlový prostor menší – 285 l.

Přístrojová deska učinila ve srovnání s předchozí generací krok kupředu. Zachovala si svoji přehlednost i jednoduchost. Použití šedé barvy ukazuje, že impreza je stále autem, které nedá příliš na efekt a vyznačuje se zejména funkčnos-

tí. Testované provedení Sport, za které je potřeba oproti základní verzi dvoulitrového motoru připlatit ne zrovna zanedbatelných 125 tisíc korun, je vybaveno vynikajícími sportovními sedadly s integrovanými opěrkami hlav.

Tím se dostáváme k samotné nabídce tohoto vozu. Kromě testovaného dvoulitru je impreza k dostání také s motorem 1,5 litru, a ještě ve sportovně laděném provedení WRX. To je vybavené přeplňovaným čtyřválcem 2,5 litru (poznáte jej podle otvoru na přední kapotě) s výkonem 230 k. Není žádným tajemstvím, že Subaru začne v příštím roce prodávat také výrazně sportovní model STi, který s výkonem 300 koní na běžné silnici přináší ducha rallyových speciálů.

Koncem příštího roku se přitom očekává další novinka, kterou je možné v intencích značky Subaru označit jako revoluční – zcela nový vznětový motor. Subaru totiž právě dokončilo vývoj vlastního unikátního turbodieselu s uspořádáním boxer.

Nové Subaru Impreza ukázalo, že i přes konvenčně pojatou karoserii v daném segmentu stále nabízí výjimečné jízdní vlastnosti. Ve skutečnosti lze říci, že mezi automobily nižší střední třídy se jí potěšením z řízení může vyrovnat snad pouze BMW řady 1 se zadním pohonem. Impreza je však z hlediska ostatních vlastností zaměřená poněkud jinak a nutno říci, že velmi osobitě.