

Verze Sport je opatřena aerodynamickou sadou, která přidá jinak poměrně nevýrazné impřeze na atraktivitě.

Foto: Karel Šandla



Přehledný a kvalitně postavený interiér s unikátní převodovkou, ale s plasty jak z před patnácti let.

# O dveře navíc

## Subaru Impreza 2,0 R

Z impřezy se stal hatchback. Prostornější, pohodlnější a schopnější. Vypořádat se však bude muset s novými konkurenty.

**M**odel nižší střední třídy Impreza byl již od roku 1992 čtyřveřovým sedanem. S poslední generací se ho však značka Subaru rozhodla nahradit pětidveřovým hatchbackem, který by měl oslovit více motoristů. S touto karoserií se totiž prodává většina evropských aut nižší střední třídy. Tím impřeze ovšem přibyli noví konkurenti, což je špatná zpráva pro interiér, do kterého se poprvé vstupuje dveřmi s okenními rámy.

Vnitřek sice vypadá lépe než dříve, je přehledný a precizně sestavený, ale tvrdé sedé plasty připomínají léta dávno minulá. Zato má impreza konečně i podélně stavitelný volant a efektní červenobílé osvětlení přístrojů. Také je prostornější. Celé auto se o pět centimetrů zkrátilo, ale má skoro o deset centimetrů delší rozvor, díky čemuž nabídne dostatek prostoru pro čtyři dospělé a jednohubého spolucestujícího či dítě. To vše na úkor kufru – kvůli pohonu všech kol mělkého, nicméně díky pravidelným tvarům dobře využitelného. Impreza nyní dokáže převézt i větší náklady na rovné ploše, kterou utvoří sklopená zadní sedadla s dnem zavazadlového prostoru.

Kvůli stěhování si však tento model nikdy nikdo nekupoval. Největším lákadlem byly a nadále budou vynikající

jízdní vlastnosti dané kombinací nyní ještě o dvaadvacet milimetrů níže uloženého plochého motoru „boxer“ s nízkým těžištěm a stálého pohonu všech kol. Potěší již precizní chod pedálů, přesné řízení a odezva brzd. Impreza má nyní také novou víceprvkovou zadní nápravu a komfortnější pérování, díky kterému dobře tlumí nerovnosti. Ne však na úkor stability. V zatáčkách se naklání, ale silnice se nepustí ani v rychlostech, kde by konkurenti již mířili směrem ven. Dokáže být rychlá za každého počasí.

Zkoušený vůz poháněl vylepšený dvoulitr s proměnným časováním ventilů. S výkonem 150 koní/110 kW je o deset koní slabší než dříve, ale také pružnější ve středních otáčkách. Navíc mnohem lépe odhlučňeny: na volnoběh není téměř slyšet, ale po vytočení se ohlásí charakteristickým bručivým zvukem, který se může na dlouhých cestách vysokými rychlostmi stát až nepříjemným. Kromě vr-

SROVNÁNÍ PARAMETRŮ			
	Volkswagen Golf 2,0 FSI 4Motion	Subaru Impreza 2,0 R	Ford Focus 2,0
délka (mm)	4415	4204	4337
šířka (mm)	1740	1759	1839
výška (mm)	1475	1479	1500
rozvor (mm)	2620	2578	2640
zavazadelník (l)	301	275	385
max. výkon (kW)	110	110	107
max. točivý moment (Nm)	196	200	185
max. rychlost (km/h)	193	207	206
0-100 km/h (s)	9,6	9,2	9,2
prům. spotřeba (l/100 km)	8,4	8,6	7,1
základní cena (Kč)	598 800	723 100	628 990

Poznámka: Uvedené ceny platí pro pětidveřová provedení vozů, Ford Focus má pohon pouze předních kol.

### Ve zkratce

+
KLADY

I nová impreza nabízí unikátní kombinaci plochého motoru a stálého pohonu všech kol, ústící ve špičkové jízdní vlastnosti za jakéhokoli počasí. Nyní je navíc komfortnější. Jediné auto své třídy s redukční převodovkou má také štedrou výstavbu.

Materiály v interiéru zaspaly dobu, z tvrdého plastu jsou i loketní opěrky. Pětistupňová převodovka není přesná a občas zadržává. Za průměrné výkony se platí nadprůměrnou spotřebou, naftový motor zatím chybí a kufr je mělký.
-

**ZÁPORY**

cholného modelu WRX STI mají totiž všechny impřezy stále jen pětistupňovou převodovku, která nechá motor na dálnici příliš vytáčet. Navíc neoplývá přesností, ve zkoušeném voze občas nešlo napoprvé zařadit zpátečku. Zato má redukcii s poměrem 1,45 : 1, v této třídě unikát. Ta se bude hodit při tahání přívěsů nebo při zdolávání strmějších kopců. Pětirychlostní převodovka má vliv i na spotřebu, jež neodpovídá optimistickým továrním údajům. Reálným minimem je osm litrů na sto kilometrů, při svižnější jízdě či ve městě se ihned přehoupne přes deset.

Vyšší provozní náklady by však měly vyvážit rozumné ceny a velmi štedrá základní výbava. Se základní patnáctistovkou stojí vůz necelý půlmilión, dvoulitr je o sto tisíc dražší. Srovnávat však moc nejde. Jediným přímým soupeřem je VW Golf, ostatní konkurenti pohon všech kol nenabízejí. Impreza je stále unikátem, který se navzdory nové karoserii nijak zásadně nezměnil. Robustní a schopné auto do všech podmínek, plně charakteru a s vynikajícími podvozkem.

Jan Stacha ■



## Novinky na čtyřech kolech

### Auto pro nejrychlejšího doktora

Nejrychlejší záchranářské auto na světě s osmiválcem o výkonu 457 koní/336 kW zrychlí v sériové podobě na 100 km/h za 4,6 sekundy. Má to ale háček. Běžným smrtelníkům upravený Mercedes-Benz C 63 AMG kombi sloužit nebude, jen jezdcům formule 1.



### Dva miliony octaví

Z továrny ve Vrchlabí vyjela dvoumiliontá Škoda Octavia. Úctyhodná čísla nezahnuje původní octavie z šedesátých let, ale novodobé modely vyráběné od roku 1996 v ČR a také v Indii, Rusku, Kazachstánu, na Ukrajině a v Bosně. Jubilejní čísla

většinou „náhodou“ padne na fotogenický a dobře vybavený exemplář. Tentokrát šlo o stříbrnou Octavii Scout s motorem 2,0 TDI.

### Nissany do zásuvky

Na autosalonu v New Yorku by se měl již tento týden ukázat koncept Nissanu odvozený z modelu Cube, schopný po jednom – zhr-

ba osm hodin trvajícím – nabít ujet 160 kilometrů. Podle prohlášení manažera vývoje Masahika Tabea v rozhovoru pro deník Automotive News chce automobilka během roku 2010 v Japonsku a USA začít provozovat testovací flotily a první „globální“ sériový vůz vypustit na celosvětové trhy v roce 2012.