

Krasohled

Když se objevily první fotky nové imprezy, byl to pro většinu Evropanů šok, pak se ukázala možná podoba verze STI a obraz této modelové řady se **ZMĚNIL JAKO PŘI PŘESYPÁNÍ KRASOHLEDU**. Poté jsme měli možnost svést se s novou imprezou na živo a udělali jsme si zase jiný obrázek.

Třetí generace imprezy je pro Subaru klíčová. Doba se rychle mění a ten, kdo chce přežít, musí nabízet v kompaktní třídě opravdu konkurenceschopný model, u kterého musí „hrát“ všechny podstatné atributy jako užitná hodnota, cena, design, komfort, provozní náklady atd. Japonské Subaru tvrdí, že nová impreza je právě taková. Design ponechme stranou, omezím se jen na konstatování, že na živo vypadá auto (zejména ve sportovní verzi s několika spoilery) lépe než na obrázku, a to hlavně zezadu. Kliše o tom, že zezadu uvidí imprezu stejně většina řidičů, však v tomto případě není zrovna namístě. Přinejmenším do doby, než se objeví výrazně sportovněji profilované modely WRX, popř. WRX STI. Současná nabídka motorů totiž adrenalin do krve řidiče moc nevyplavuje.

K testu v okolí Berouna (ano, Subaru si za místo mezinárodní prezentace vybralo Prahu a její okolí) jsem měl k dispozici verzi 2.0 R Sport, která díky svému dvolitru s výkonem 150 koní představuje současnou vrcholnou nabídku této modelové řady. Kromě ní je k dispozici ještě základní benzinový motor 1,5 litru s výkonem 107 k. První hodnocení začnu podvozkem, který i nadále zůstal velmi silnou stránkou této modelové řady. Auto je v zatáčkách nadmíru agilní, pohon všech kol zajišťuje při protahování vlásenek pod plynem optimální trakci a auto se chová neutrálně. Čtyřkolka samozřejmě vyžaduje při

sportovní jízdě trochu jiné zacházení než vozy s předním či zadním pohonem, ale na to jsou zákazníci Subaru jistě zvyklí. Nebudeme si nic nalhávat, jistý podvozek z vás sice udělá závodníka, ale pohled do tabulky technických údajů, jakož i konfrontace s okolním provozem vás vrátí zpátky na zem. Z nuly na stovce budete nejdříve za 9,6 sekundy (u verze s motorem 1,5 litru až za 14 sekund!) a chuť si případně spravíte až maximálkou, která trochu s odstupem koketuje s hranicí 200 km/h.

Motor se projevuje klasickým boxerovým zvukem, přičemž v celém otáčkovém spektru nevykazuje výraznější výkonovou špičku, pro sportovní jízdu je dobré držet otáčky nad 4000 ot/min, na spotřebu se mne ale neptejte – jízdni testy nebyly natolik dlouhé a jízdni režim nebyl natolik optimální, aby byl údaj relevantní.

Řazení testovaného modelu bylo lepší než u předchozí generace, už nebylo nutné se s pákou tolik „prát“, rovněž řízení bylo přesné, jen při ostrých průjezdech zatáčkou na hranici smyku přenášelo do volantu citelné rázy. V interiéru najdete spíše tvrdší plasty, jejich zpracování je však dobré, novinkou je i velký displej ve středovém panelu. Impreza splní rodinné nároky z hlediska prostornosti na zadních sedadlech, avšak vzápětí přichází o získané body při pohledu do kufru, nad jehož objemem se kdekdo v nižší střední třídě jen posměšně usklíbne a jehož objem výrobce raději ani neuvádí.

Zkrátka impreza to nebude mít v nabité konkurenci vůbec lehké, a to i přesto, že by s cenou mohla začít pod půl milionem Kč a že bude nabízena i v čtyřmístném provedení N1.

Jan Blažek
Foto: Tomáš Mikule

Žádná změna

Jako doposud má „civilní“ impreza pětistupňovou manuální převodovku a nechybí ani páka redukční převodovky, která bude mít u tohoto modelu jen omezené využití.

Do sportovna

Verze 2.0 R Sport je zušlechťena atraktivními optickými doplňky včetně zadního difuzoru.

K smíchu

Objem kufru výrobce neuvádí, i tak je patrné, že se bude v nižší střední třídě jednat o podprůměrnou hodnotu. I když je prý využitelnější než u předchozí generace...



Jistý podvozek

Takový pohon všech kol a takové jízdni vlastnosti nenabízí v nižší střední třídě sériově žádný model.



Žádná revoluce

Ani v interiéru se neodehrála žádná revoluce, plasty jsou tvrdší, ale dobře zpracované. Všechny ovladače jsou logicky rozmístěné.



Zatím musí stačit

Ani od dvoulitru s výkonem 150 koní nečekejte kdovíjaké eldorádo. Na stovku se s ním dostanete za 9,6 sekundy. Zvuk ale zůstal charakteristicky podmanivý.



Profilované

Skořepinová sedadla pomáhají vytvořit tu správnou atmosféru, kterou od imprezy očekáváme. Sedí se v nich pohodlně a dobře drží tělo.

Klasický profil

Z bočního pohledu nejvíce překvapí poměrně dlouhá kapota. Jinak nová impreza ničím designově nešokuje a lze v ní spatřit řadu prvků již existujících modelů.

PRO RYCHLOU ORIENTACI

- 3. generace imprezy
- pětidveřový hatchback
- dva benzinové motory, žádný turbodiesel
- pětistupňová manuální nebo čtyřstupňová automatická převodovka
- v ČR od konce října 2007

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Impreza 2.0 R Sport

ROZMĚRY & HMOTNOSTI

Délka [mm]	4415
Šířka [mm]	1740
Výška [mm]	1475
Rozvor [mm]	2620
Objem kufru [l]	neudává se
Poh./už. hm. [kg]	1355/neudává se

MOTOR & PŘEVODOVKA

Motor [palivo/počet válců]	benzin/B4
Zdvihový objem [cm³]	1994
Nej. výkon [k (kW)/ot.]	150 (110)/3200
Nej. toč. mom. [Nm/ot.]	196/3200
Převodovka [typ/počet st.]	manuál/5

DYNAMIKA & SPOTŘEBA

Nejvyšší rychlost [km/h]	193
Zrychlení 0–100 km/h [s]	9,6
Kombinovaná spot. [l/100 km]	8,4

DALŠÍ MOTORIZACE

1.5 benzin [k (kW)/ot.]	107 (79)/6000
-------------------------	---------------

MŮJ PRVNÍ DOJEM



Jan Blažek

Na živo vypadá impreza lépe než na prvních obrázcích. Rozčarování z designu tedy alespoň u mne není tak hrozné. Absolutorium zasluží v této třídě pohon všech kol a jízdní vlastnosti – ty zůstaly na špičkové úrovni. K dalším kladům patří zlepšené řízení i řazení a odolná brzdová soustava s lepší reakcí. Přesto lze ale na impreze najít i dost záporů: nabídka motorů je velmi omezená (bohužel stále chybí v této třídě tolik žádaný turbodiesel) a dvě nabízené pohonné jednotky zdaleka nemohou dostát sportovní pověsti tohoto modelu. Kufr je tak malý, že ani výrobce neudává jeho objem. Uvidíme, jak se podaří importérovi zašachovat s cenou, šachmat ale konkurentům impreza určitě nedá.

