

# Potřetí úplně jinak

**Subaru pro novou generaci Imprezy změnilo všechno. Nový charakter má k modelu přilákat širokou veřejnost.**



V interiéru se nám zamlouvá přehlednost i kvalitní zpracování



Vzadu se sedí dobře i dlouhánům, před koleny zbývá hodně místa



Poznáváte? Mezinárodní prezentace Imprezy III se konala v Praze.

## DC<sup>3</sup> pro trojku

Nejvíc nás na Impreze III upoutal rozhodně podvozek. Jeho novou koncepci pojmenovali u Subaru DC<sup>3</sup> (Dynamic Chassis Control Concept) a začlenili ji do nové platformy, včetně systému řízení umožňujícího lepší odezvu a nového systému odpružení vzadu.

**J**akou karoserii chce Evropa? Hatchback. Dobře, uděláme hatchback. Co na starém kontinentě momentálně letí? Honda Civic, Mazda 3. Fajn, vyhovme vkusu.

Že se pro třetí generaci Imprezy rozhodli u Subaru k malé revoluci? Ano. A výsledek podle našich prvních dojmů z mezinárodní prezentace konané v Praze není vůbec špatný.

Ne že by se Impreza, která dosud šla mimo hlavní proud karoserie hatchback, potřebovala jakkoliv zaprodávat tradici.

Vždyť jak první (1992), tak druhá generace (2000) se těšila zájmu po celé Evropě, na čemž má jistě podíl pohon všech kol – v rámci konkurence i pro třetí generaci spíš jedinečný než masový.

Vedle čtyřkolkové klasiky ale Impreza III přináší symbolicky tři klíčové posuny. Za prvé zmíněný přerod ze sedanu a kombi na hatchback.

Za druhé pokrok v užitečných vlastnostech: hlavně co se týče výhledu a přede-

vším prostornosti – ta nás při prvním svezení dostala, podobně jako špičkové zpracování.

Model používá rámové dveře, ty se otvírají do velkého úhlu, do auta se tak nastupuje hodně pohodlně.

Sedadla jsou i pro basketbalisty ve správné výšce, zvláště před koleny vzadu najdete místa až až. Volant padne do ruky a přístrojová deska má přehledné členění.

Do třetice tu máme podvozek, jedním slovem skvostný. Kola „obšlapávají“ asfalt, jak to jen jde. Vůz se ochotně stáčí do nejostřejších zatáček, nijak bláznivě se nenaklání a díky pohonu všech kol parádně drží zvolenou stopu.

Vůz měří 4415 mm (jen o pět centimetrů kratší než Impreza II kombi!), což ho řadí na špičku nižší střední třídy. Rozvor narostl o decimetr na 2620 mm.

V Česku začne Impreza se dvěma motory: benziny 1.5/79 kW s proměnným časováním ventilů a 2.0/110 kW, upravenými z Imprezy II. Víc jsme toho najezdi-

li s dvoulitrem. Plochy čtyřválec při dalším limitu točil tři tisíce, uvnitř přitom zůstalo příjemné ticho. Hlasitěji se projevil jen při vytáčení a pak mezi čtyřmi tisíci a omezovačem v 6700 otáčkách.

Nová Impreza se začne prodávat koncem příštího měsíce, i tak chce importér udat do konce roku tři sta vozů. Při startovací ceně 520 000 korun úkol ne úplně snadný. ●●●

## MOTORY PRO SUBARU IMPREZA III

Verze	1.5i	2.0i
Počet válců/ventilů	4/16	4/16
Zdvihový objem	1498 cm <sup>3</sup>	1994 cm <sup>3</sup>
Výkon (kW/min)	79/6000	110/6400
Točivý moment (N.m/min)	142/3200	196/3200
Pohotovostní hmotnost (kg)	1310	1345
Největší rychlost (km/h)	175	193
Zrychlení z 0 na 100 km/h	14,0 s	9,6 s
Spotřeba paliva (l/100 km)	9,6/6,3/7,5	11,1/6,9/8,4

Údaje platí pro verze s přímo řazenou převodovkou.