

Skryté kvality

...nelíbí, líbí... Subaru Impreza třetí generace je opět námětem na diskuzi. Kult jeho předchůdce a současná vydařená nabídka značky vybuďovaly novému modelu velké očekávání, po němž následovaly rozpaky. Jsou oprávněné?



▲ Jedinou karoserií pro evropský trh je tento celkem nenápadný pětidveřový hatchback s nízkou příčnou, která propozrazuje použití ležatých motorů „boxer“



▲ Spojené kruhové přístroje v dobře odstíněné kapličce jsou novinkou



▲ Pro lepší verze jsou určena přední sportovní sedadla s dobrým bočním vedením



▲ Průměrný zavazadlový prostor nabízí v pětistupňovém uspořádání 356 litrů



▲ Vzadu je místa poměrně dost, sedadla jsou sklopná v poměru 60/40



▲ Hodnotnější přístrojová deska je jednoduchá a přehledná. V horní části středového panelu je informační displej, pod ním příplatkový navigační systém, který nabídne i mapu ČR

Nová Impreza odhalila svá první tajemství přímo v matičce Praze, kde se konala její mezinárodní evropská prezentace, a my jsme ji tak mohli „protáhnout“ po námi notoricky známých komunikacích. O to více jsme byli rádi, že pod karoserií, která trochu ztratila něco ze svého sportovního naturelu, se ukrývá poctivá technika „Made in Subaru“ v podobě plochého motoru s asymetrickým pohonem všech kol. Tím se nemůže v této třídě

pochlubit nikdo. Pokud by vám přece jen daleko více záleželo na sportovnějším vzhledu, máte u japonského výrobce možnost zvolit verzi Sport, jejíž výrazný charakter vyjadřují aerodynamické doplňky a sportovně laděné díly.

Interiér nového modelu sleduje linii započatou letos inovovanou Tribecou. Na jednoduše, avšak velmi zajímavě tvarovanou přístrojovou desku plynule navazují výplně dveří a celkový dojem je velmi dobrý. Také použité materiály jsou o stupí-

nek výše, než tomu bylo dosud. O praktičnosti vozu svědčí zavazadlový prostor o objemu 356 l, který je díky výklopnému víku daleko lépe přístupný než u původního sedanu. Zavazadelník je samozřejmě možné zvětšit sklopením zadních dělených sedadel (60/40). Nová Impreza „narostla“ do všech směrů včetně rozvoru (2620 mm). Z toho těží hlavně cestující vzadu. Bezpečnost zajišťují až šestice airbagů a stabilizační systém VDC. Co se týče výbavy, ocenili jsme u testovaného

provedení výtečný multifunkční volant, přehledné ovládání audia a klimatizace i umístění centrálního informačního displeje s navigací.

Pro pohon Imprezy na evropském trhu jsou kvůli emisním limitům určeny pouze atmosféricky plněné čtyřválcové 1,5 a 2,0 l, které se dodávají ve spojení s pětistupňovou ručně řazenou nebo čtyřstupňovou samočinnou převodovkou. K nelibosti mnoha zákazníků vypadla z nabídky českého trhu verze WRX, těšit se ale mohou příznivci



TECHNICKÁ DATA

| | 1.5R | 2.0R |
|---------------------------------|---|---------------------------------------|
| MOTOR | | |
| Typ motoru/počet válců/ventilů | zážehový/4/16 | zážehový/4/16 |
| Vrtání x zdvih | 77,7 x 79,0 mm | 92,0 x 75,0 mm |
| Vstříkování | neprímé el. vícebodové | neprímé el. vícebodové |
| Závitový objem | 1498 cm ³ | 1994 cm ³ |
| Výkon | 79 kW (107 k) při 6000 1/min | 110 kW (150 k) při 6400 1/min |
| Točivý moment | 142 N.m/3200 1/min | 156 N.m/3200 1/min |
| PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ | | |
| Systém pohonu | Staly, všech kol (p.z. 100:0 až 50:50), meznápravový diferenciál s viskózní spojkou | |
| Převodovka | Pětistupňová ručně řazená s redukcí (1,45:1) nebo samobíhlná čtyřstupňová | |
| PODVOZEK | | |
| Vpředu | nezávislé zavěšení, příčná ramena, stabilizátor | |
| Vzadu | nezávislé zavěšení, dvě příčná a podélná ramena, stabilizátor | |
| Opružení | vinuté pružiny/vinulé pružiny | |
| Brzdy p/z, el. systémy | koláčkové ventilované/bubnové, ABS+EBD | |
| Rízení | Posilové říbenové | |
| Pneumatiky | 6J x 15 / 195/65 R15 6.5J x 16 / 205/55 R16 (J) x 17 / 205/50 R17* | |
| OBJEMY, MÍRY A HMOTNOSTI | | |
| Délka x šířka x výška | 4415 x 1740 x 1475 mm | |
| rozvor/rozchod kol p/z | 2620/1505/1510 mm | |
| Světla výška/průměr zatáčení | 155 mm/11,2 m | |
| Objem zavazadlového prostoru | 0,301-1,216 m ³ | |
| Pohotovostní/ceľková hmotnosť | 1310 (1325)**/1850 kg | 1355 (1365)**/1850 kg |
| Brzděný/nebrzděný přívěs | 1500 (1200)** kg | 1900 (1200)** kg |
| Palivová nádrž | 60 l | 60 l |
| JÍZDNÍ VÝKONY | NAT.95 | NAT.95 |
| Nejvyšší rychlost | 175 (167)** km/h | 133 (182)** km/h |
| Zrychlení 0-100 km/h | 14,0 (15,1)** s | 9,6 (11,6)** s |
| Spotřeba (EU 1999/100) | 9,6/6,3/7,5 (9,9/6,2/7,5)** l/100 km | 11,1/6,9/8,4 (11,1/6,5/8,2)** l/100 k |

*) verze 2.0R Sport, **) verze se samičinnou převodovkou

špičkového modelu WRX STi, který bude mít pod kapotou bezmála 300 k a na trh přijde příští rok v květnu.

Ale zpátky k současnosti. Pro první svezení jsme měli k dispozici dvoulitrový model o výkonu 110 kW a točivém momentu 196 N.m, který se nabízí již při otáčkách 3600 1/min. Díky stálému pohonu všech kol s rozdělením točivého momentu 50:50 lze s novou Imprezou jezdit

u verzi s manuálním řazením dále zvyšuje i standardně dodávaná redukce. Uvnitř vozu nemá posádka, především solidně zpracovaný a prostorný interiér. I vzadu mají cestující dostatek prostoru ve všech směrech. Horší je to s poměrně plochým zavazadlovým prostorem, což je daň za pohon všech kol.

Na českém trhu se budou pěti-členné Imprezy prodávat od října,

cena se podle slov dovozce bude pohybovat kolem hranice půl milionu korun za model 2.0 R. Je jasné, že zejména s nově přichozí japonskou a se stávající evropskou i japonskou konkurencí to nebude mít novinka nijak jednoduché, nás ale přesvědčila, že nabízí jiné hodnoty než pouze „value for money“, což dokáží mnozí rovněž ocenit.

■ **Text:** Jaroslav Vavera

■ **Foto:** Jiří Kaloc