

MINITEST Jeep Wrangler Unlimited Rubicon 2.8 CRD

WWW.AUTO4X4.CZ • 79 Kč • 135 Sk • PROSINEC 2007 • ČÍSLO 12

4x4 & MPV AUTO magazín

MĚSÍČNÍK O AUTOMOBILECH PRO VOLNÝ ČAS



Subaru Impreza 2.0R

REDAKČNÍ TEST

ZA VOLANTEM Toyota Tundra 5.7 V8 a Jeep Cherokee 3.8 V6

2x USA



SROVNÁVACÍ TEST Seat Altea 4 Freetrack 2.0 TDI vs. Škoda Octavia Scout 2.0 TDI

Třetí generace zástupce Subaru v nižší střední třídě vyvolává opět diskusi kvůli designu, díky svým vlastnostem si však pomalu, ale jistě získává zasloužený respekt. Prostě je to Impreza, jak se sluší a patří...

Přítom má poslední generace podle svých tvůrců údajně úplně změnit image tohoto modelu, který se chce stát běžným zástupcem automobilky v segmentu nižší střední třídy. Už by neměly být preferovány sportovní verze s přeplňovanými boxery, hlavní roli v prodeji mají mít základní modely poháněné atmosféricky plněnými zážehovými čtyřválcí o objemu 1,5 a 2,0 l. Inovované motory mají být navíc hospodárné a nová vlna zákazníků by se měla chytit do sítě spřádaných prodejci také díky rozumné cenové politice. Důkazem je třeba základní model Impreza 1.5 R Active, který lze ve verzi N1 pořídit již za 440 000 Kč bez DPH.

4x4 Automagazín však dostal do prvního velkého testu provedení z opačného pólu nabídky. I když se nejedná o ultimativní model WRX s přeplňovaným čtyřválcem 2,5 l o výkonu 169 kW, který je také základem připravované sportovní verze STi, představené nedávno na autosalonu v Tokiu, patří varianta 2.0 R Sport k tomu nejlepšímu, co lze dnes v modelové řadě Impreza objevit. Testovaný automobil navíc disponoval aerodynamickými doplňky za více než 20 000 Kč, které trochu změnily jeho tvář. Jedná se hlavně o sportovní přední masku, která nahradila netradiční a tvarově trochu komplikovanou mřížku s chromovanou lištou a logem.

Ale začněme pěkně od začátku. Třetí generace tohoto modelu, který je již od roku 1992 neodmyslitelnou součástí evropské nabídky této japonské automobil-

Nová vlna imprezionismu



Ve tmě září palubní deska červeně a bíle, netradiční je modré nasvícení odkládacího prostoru pod středovým panelem



▲ Před nastartováním se nejprve „proletí“ červené ručičky po svých cifernících

▼ Motor není ve městě moc úsporný, celkově se však dostane pod 10 litrů na 100 km



ky, opět o něco „povyrostla“. I když – jak se to vezme. Poprvé totiž Subaru nabízí Imprezu s karoserií hatchback, která v této třídě dosahuje na evropském trhu nejvyšších čísel v prodeji, zatímco tříprostorový sedan se bude prodávat pouze na americkém kontinentu a verze kombi vypadla z výrobního programu úplně. Kvůli tomu je karoserie nové Imprezy samozřejmě kratší (4415 mm) než u předchozího sedanu a kombi, nicméně podvozek má podstatně větší rozvor. Nárůst o bezmála 10 cm na 282 cm odpovídá současnému trendu v této kategorii, podobné proporce má například Mazda 3. Zajímavé je, že v porovnání s předchozím provedením kombi má nová Impreza pouze o 56 l menší zavazadlový prostor v pětimístném uspořádání (301 l). I to je samozřejmě jen velmi průměrná hodnota, je však třeba si uvědomit, že oproti konkurenci se někde musí projevit skutečnost, že Impreza má trvalý pohon všech kol prostřednictvím mezinápravového diferenciálu a viskózní spojky. Jinak je v interiéru dostatek místa, zvětšil se i prostor na šířku v loktech (vpředu o 4 cm, vzadu o 2 cm), nejvíce je však vidět nárůst v prostoru pro nohy u cestujících ve druhé řadě (+10 cm), který je v této kategorii nadprůměrný.

Celkově „dospěl“ celý interiér i po stránce zpracování. V designu palubní desky je trochu vidět vliv velké Tribecy. Celkem bez povšimnutí pak prošla tiskem poměrně revoluční novinka: Impreza totiž poprvé v historii nemá bezrámová boční okna, což samozřejmě umožnilo ještě více zlepšit torzní tuhost karoserie. Přes kvalitní zpracování působí množství tvrdých plastů přece jen trochu lacině, výplně dveří by určitě slušelo například látkové čalounění. Tvar a uspořádání palubní desky s výrazným středovým panelem, jemuž dominuje audiosystém nebo monitor navigace, je příkladné, ergonomie zůstala, jak je u Subaru zvykem, na vysoké úrovni. Za volant nové Imprezy prostě zapadnete, a hned je vám všechno jasné, všechno je po ruce a sedíte zcela přirozeně. Verze Sport disponuje sportovními sedadly s integrovanými opěr-

► Podvozek není extrémně tvrdý, přesto je náklon v zatáčkách minimální

▼ Pouze pětistupňová ručně řazená převodovka nepatří mezi nejpřesnější



čtyřválec
s ušlechtilým
2000cm³

Slabší než
u předchůdce,
ale pružnější

klasika ←

docela nepřesná

pouze u vozů
s manuálem

jako vždy
skvělý

přímá, ←
a přesná,
proště radost

průměr ←

nextodluz
elobánu

poprvé
u historii
karoseri
hatchback

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Typ motoru	zážehový čtyřválec s protiběžnými válci a variabilním časováním sacích ventilů AVCS
Uložení	vpředu podélně
Rozvod	2xOHC
Počet ventilů	4/16
Přívod paliv	neřímné el. řízené vícebodové
Zdvihový objem	1994 cm ³
Vrtání x zdvih	92,0 x 75,0 mm
Stupeň komprese	10,2:1
Nejvyšší výkon	110 kW (150 k) při 6000 1/min
Nejvyšší točivý moment	196 N.m při 3200 1/min
Objem oleje	5,0 l
Alternátor	12 V/110 A
Akumulátor	12 V/48 Ah

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Systém pohonu	stálý všech kol (p/z 50:50) mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou
El. trakční pomůcky	Hill Assist Control (systém pro snadný rozjezd v kopci)
Závěry diferenciálů p/m/z	N/N/N
Převodovka	pětistupňová ručně řazená
Převody	I.: 3,45; II.: 2,06; III.: 1,45; IV.: 1,09; V.: 0,83; R: 3,33
Stálý převod	4,11
terénní redukce	rychlý převod: 1,00; pomalý: 1,45

PODVOZEK

Vpředu	nezávislé zavěšení kola, vzpěry McPherson, příčná ramena, stabilizátor
Vzadu	víceprvkové nezávislé zavěšení kol, příčná a podélná ramena, stabilizátor
Opružení p/z	vinuté pružiny/vinuté pružiny
Brzdová soustava	hydraulická dvoucokrová
Přední brzdy	kotoučové ventilované
Zadní brzdy	kotoučové
El. systémy	ABS, BA, VDC
Parkovací brzda	v zadních kolech
Rízení	posilové hříbenové
Volant/počet otaček	375 mm/2,75
Kola z lehkých slitin	7J x 17 (standard 6,5J x 16)
Pneumatiky	205/50 R17 89V Dunlop SP Winter Sport M3 (standard 205/55 R16)

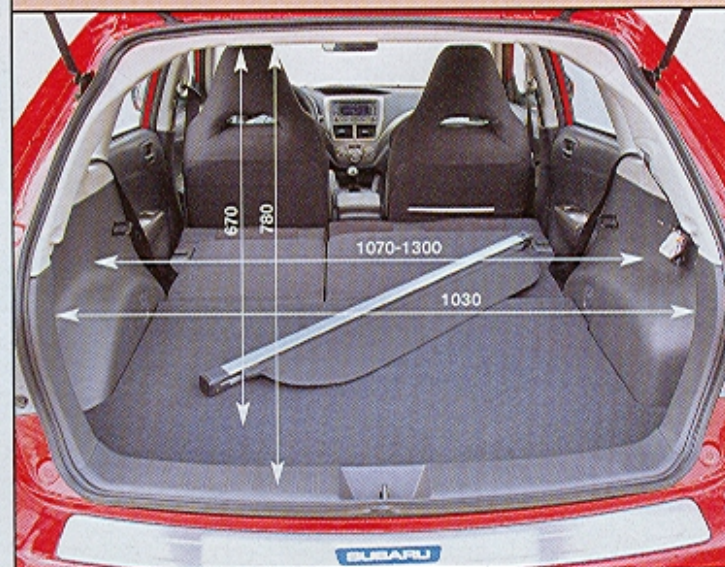
OBJEMY, MÍRY A HMOTNOSTI

Průměr zastavení	11,2 m
Zavazadlový prostor	0,301-1,216 m ³
Pohotovostní hmotnost	1425 kg
Celková hmotnost	1890 kg
Užitečná hmotnost	475 kg
Rozložení zátlže (s řidičem) p/z	49:51 %
Hmotnost přívěsu brzděný/nebrzděný	1600/650 kg
Zařízení tažného zařízení	75 kg
Zařízení střechy	80 kg

INTERIÉR

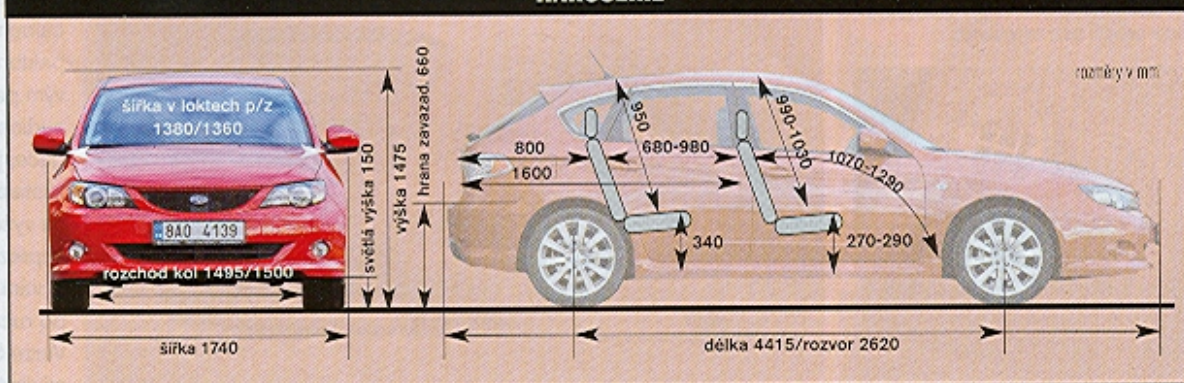


▲ Tvrdé, ale jinak kvalitní plasty, stříbrná barevná kombinace černé, stříbrné, a sedle, žádné hádanky v ovládní
1 Do ruky dobře padnoucí volant s koženým potahem lze nastavovat dvouosé 2 Multifunkční displej zobrazuje údaje palubního počítače, čas a venkovní teplotu 3 Palubní přístroje s hliníkovým rámečkem svítí ve tmě červeně, v centru pozornosti je rychloměr kalibrován do rychlosti 240 km/h



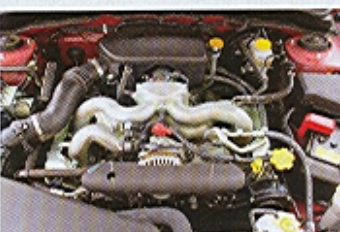
▲ Zavazadlový prostor je sice docela široký a přístup do něj nadprůměrný, víko se otevírá v dostatečném úhlu. Zároveň je také poměrně měkký a pod jeho podlahou je pouze dojezdové rezervní kolo. Podlaha je čalouněná kobercem, boky z hladkého plastu. Krycí roleta je ve standardní výbavě, sedadla jsou dělená 40:60 a sklápí se pouze opěradlo společně se zasunutými opěrkami, což zvětší jeho objem až na 1216 litrů. Stříbrný pás na zadním nárazníku s nápisem Subaru patří mezi příplatkovou výbavu.

KAROSERIE



NAMĚŘENÉ HODNOTY

JÍZDNÍ VÝKONY	
Nejvyšší rychlost	193 km/h
oř (rychl. stupeň)	5600 1/min (VI.)
Zrychlení	0-80 km/h: 6,1 s
	0-100 km/h: 9,7 s
	0-120 km/h: 14,6 s
Pružnost	60-100 km/h (VI.): 8,9 s
	80-120 km/h (VI.): 10,5 s
Vnitřní hluk	60 km/h: 57 dB (A)
	100 km/h: 64 dB (A)
	130 km/h: 67 dB (A)
SPOTREBA NATURAL 95	
Podle normy EU 99/100	
Město	11,1 l/100 km
Mimo město	6,9 l/100 km
Kombinovaná	8,4 l/100 km
V testu	
Nejméně	7,8 l/100 km
Nejvíce	16,8 l/100 km
Průměr	9,3 l/100 km
Palivové nádrž	60 l
Předpokládaný dojezd	cca 638 km



NÁKLADY

VÝBAVA	SPORT
Airbagy (čelní/boční/hlavové/solix)	2/4/4/S (2x)
ABS/ESP/VD	S/S/S
Přední mlhový/čestový senzor	S/N
Imobilizátor	S/N
Palubní počítač/ukazatel vnější teploty	S/S
Výškově/početně nastavitelný volant	S/S
Klimatizace	S (aut.)
Kola z lehkých slitin 17"	S
Tempomat	S
Centrální zamknutí/dálkové ovládní	S/S
El. otevírání dken p/z	S/S
El. zrcátka/vyhřívání/sklpná	S/S/S
Vyhřívání sedadel p/z	N/N
Audí/CD/MP3/repro	S/S (měnič 6x)/S/S
Silnější tlžírý/teleta zavazadelnku	N/S
Navigace DVD/mapa ČR	N
Koží čalouněný volant/multifunkční	S/S
Kožené čalounění/el. nastavení sedadla řidiče	N/N
Sportovní sedadla	S
Xenonové světlomety/osvětl.kovadla/mlhovky	S/S/S
Verze N1	Ano (5 míst)
Metalický lak	14 800 Kč
SERVIS	
Servisní interval	každých 15 000 km
Záruka	3 roky nebo do 100 000 km
CENA 723 800 Kč	
Cena testovaného vozu	747 242 Kč

S-standard, P-příplatek, N-není možné

HODNOCENÍ

✓	Perfektní jízdní vlastnosti
✓	Velký prostor pro cestující
✓	Průžný motor
✗	Menší zavazadlový prostor
✗	Nepřesné řazení
✗	Vyšší spotřeba paliva ve městě



◀ Verze Sport má stejně jako modely WRX sportovní sedadla s integrovanými opěrkami hlavy, která mají perfektní boční vedení

▶ Vzhledem k dlouhému rozvoru se velmi výrazně zvětšil prostor na zadních sedadlech

▼ Pod podlahou zavazadlového prostoru je nářadí a úzké dojezdové rezervní kolo



kami hlavy, stejně jako je tomu u modelu WRX. Sedadla se vyznačují dobrým bočním vedením a jsou výškově nastavitelná, stejně jako tříramenný volant potažený kůží, který lze konečně nastavit i podélně. Sériově najdete na volantu také ovladače audiosystému a tempomatu. Uspořádání kontrolních přístrojů vychází z předchozího modelu, opět všemu dominuje velký rychloměr. A když tak sedím za volantem nové Imprezy, nemohu si také nevsimnout velkoplošných vnějších zpětných zrcátek, za něž si u Subaru zaslouží zvláštní pochvalu.

Sípavý zvuk při startování znovu připomíná, že je všechno tak, jak má být. Díky koncovce výfuku má i motor svůj důstojný charakteristický „sound“, který

Pro testovaný model je vhodná pneumatika

Conti4x4IceContact

Continental



nepřechází v nepříjemné hučení ani při vytočení. A Impreza se nechá vytáčet moc ráda... Všechno však není tak růžové. Nic se například nezměnilo na převodovém ústrojí, páka pětistupňové převodovky jde poměrně ztuha a některé stupně je třeba hledat, přičemž zpětný chod občas nejde zařadit vůbec. Naštěstí jsou tu skvělé řízení, které je poměrně přímé a s okamžitou odezvou, a pak špičkově naladěný podvozek, jenž ještě umocňuje

je optimální vyvážení vozu. Při svižné jízdě rádi necháte motor vytočený k hodnotám 3500 1/min, kdy automobil poměrně svižně reaguje na sešlápnutí plynového pedálu a zároveň zvyšuje váš tep svým nezaměnitelným sytým zvukem. Podvozek je tužší, ale určitě ne tak, aby snižoval komfort odpružení. Totéž lze říci i na adresu 17palcových pneumatik, které samozřejmě také podporují agilitu automobilu. Každá zatáčka vám v nové





Impreze bude působit potěšení, občas pak zalitujete, že pod přední kapotou není o nějakého toho "konika" navíc. I tak však 110 kW tohoto dvoulitru stačí na lehce nadprůměrné jízdní výkony, což ve městě znamená neustále dávat pozor na ručičku rychloměru, která se ráda, rychle a ochotně šplhá nad cifře 100 km/h. Díky tomu ovšem není zvláště v městském provozu tento dvoulitr dvakrát hospodárný. Zatímco při dodržování rychlostních limitů se spotřeba

▼ Audiosystém ve středovém panelu obsahuje také měnič na šest CD disků



▲ Topení se v zimě rychle ohřeje, nastavit správnou teplotu ale moc nejde

▼ Dvoustupňová redukce je i nadále ve výbavě nepřeplňovaných verzí s „manuálem“



▼ Vnější zpětná zrcátka velká skoro jako u Tribecy zasluhují velkou pochvalu



dostane i pod hranici 9 litrů na 100 km, při sportovní jízdě s vytáčením motoru se průměr rychle ustálí nad hranicí 11 litrů. Celkově lze dosáhnout průměru lehce nad 9 litrů, což je u zážehového dvoulitru očekávaná hodnota, které nijak nenadchne, ale ani nezklame.

Nová Impreza se nezměnila. I když je ve všech směrech výrazně lepší a celkově mnohem modernější, zachovala si svůj původní charakter, pro který ji měli všichni rádi. Jestliže jí někdo hodlá vytýkat neslaný nemastný design, ať si vzpomene na první provedení minulé generace s původně kulatými světlými, která se dočkala face-liftu hned v druhém roce sériové výroby. Žádná velká krasavice pak Impreza nebyla ani ve své první verzi z roku 1992. Vždycky to bylo „divný auto“, které však fungovalo naprosto skvěle. A to se naštěstí nezměnilo ani teď.

■ **Text:** Jiří Kaloč

■ **Foto:** autor

