



Subaru Impreza Kombi 2.0 R - pozitivní závislost

zveřejněno 05. 06. 2006



„Zdar sousede, tak copak tu budeme mít příští týden,“ zastavuje mě automobilový fanda z bytu nade mnou tradiční otázkou? „Bude, tuším, Impreza,“ odvětvím a dál hledám po kapsách klíče od bytu. Soused není žádný zelenáč, když jsem s redaktořinou začal, proháněl se v rychlých strojích a později trénoval i s Romanem Krestou. Autům rozumí a docel rád s ním diskutuji o tom či onom voze a poslouchám názory člověka, který kvůli rodině zcela přehodnotil svá stanoviska i chování na volantem.

Závodník, ale vždycky zůstane závodníkem, takže přesně vím, jak na slovo Impreza zareaguje. „Impreza, tak to bude mazec. To mě musíš povozit,“ vyhrkne nadšeně a přidá salvu superlativů a zážitků s Imprezou na závodní trati. „No jo, kamaráde, to ale nebude Impreza WRX STi a dokonce ani WRX. Máme tam domluvený základní model s normálním atmosférickým dvoulitrem a navíc to bude kombi,“ blumím sousedovo nadšení. Nepomáhá to.



FACELIFT PŘINESL NOVOU PŘÍD S ORIGINÁLNÍM SVETLOVÝM A HŘBKOU OVLÁDÁNÍ.

Nečekám zázraky, ale sousedův entuziasmus mě trochu nakazil.

Okamžitě ovšem přichází vystřízlivění. „Nic moc od toho nečekej, „estéičko“ to rozhodně není a upřímně řečeno nenacházím mnoho racionálních důvodů, proč si tohle auto koupit. Snad ten pohon všech kol se tu v kopcích hodí,“ vystřílil na mě své hodnocení Martin, který Imprezu dovezl z Prahy. „No, uvidíme,“ reaguji svým obvyklým způsobem.

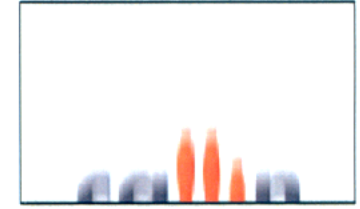
Nová identita

Konečně stojím tváří v tvář Impreze a přemýšlím, co s její identitou udělal nedávný facelift. Dřív se mi líbila trochu víc, ale těžko říct, asi si zvyknu. Nová maska zase vypadá agresivněji a také originálněji, takže nehrozí záměna s modely konkurenčních značek. Zád se naopak s plynoucím časem mění minimálně a jde to na ní bohužel znát. Je mi jasné, že skupina věrných v tuto chvíli hlasitě protestuje, ale design žádá podle mého názoru úplně nekoresponduje s moderně vyhlížející přídi.

Nechme design designem, Impreza nikdy nebude vozem lákajícím na atraktivní křivky, ale autem poskytujícím především radost z jízdy. Standardně dodávaným dálkovým ovladačem centrálního zamykání uvolňují zámky a otvírají tradiční bezrámové dveře. Ještě než sbhnu zrakem dveře poměřit, uvědomuji si, čím mě většina japonských automobilek a speciálně Subaru vždy ohromí ale zároveň i malinko zklame.

„To nevadí, Impreza jak Impreza. Ten základní motor sice neznám, ale věřím, že i tak tě to docela potáhá.“ O nějakém tahání silně pochybuji, ale nechci sousedovi brát iluze a navíc se docela těším do postele. Konám tedy debatu a mizím v útrokách bytu. O tři dny později přebírám klíče od základní verze Subaru Impreza 2.0 R Active v karosářské verzi kombi a plánuji, kam se půjdu s japonským divochem projet.

Aktuálně v magazínu	
	Volvo C30 - Od malička vedený ke stylu 20.11 00:00
	Mercedes-Benz SL 500 - Sladký život 20.11 00:00
	Volkswagen Golf GT - geniální (zá)tah 20.11 00:00
	Kia Cee'd 1.6 CRDI - Špatné zprávy pro konkurenci 20.11 00:00



Komerční sdělení:
ON-LINE půjčka na auto již od 8,5% p.a.
[klikněte a vyzkoušejte](#)

VIDEOTESTY
AUTOSPELON PROFI

--	--	--

Kde se diskutuje v motorcafé
Grande PUNTO, nebo nová CORSA (PT CRUISER)
21.11 19:22

Auto z Německa
14 příspěvků v diskuzi | 21.11 19:20

Tedy aut - doba vyvrácení z kloubů
249 příspěvků v diskuzi | 21.11 19:17

BMW 635 CSI (r. 1981) - kde jej dat do kupy?
3 příspěvků v diskuzi | 21.11 19:12

Kulatá astra - zamíruje se at delam, co delam
2 příspěvků v diskuzi | 21.11 19:00

C-MAX
413 příspěvků v diskuzi | 21.11 18:53

Veteran - rada
19 příspěvků v diskuzi | 21.11 18:51

Opel Vectra 1996
3 příspěvků v diskuzi | 21.11 18:48

NOVÁ HONDA CIVIC
3103 příspěvků v diskuzi | 21.11 18:39

Mazda 323 2.0D 53 kW bez turba 99'
3 příspěvků v diskuzi | 21.11 18:34

Aktuálně v Roadlook.tv
Exkluzivně: video nové Skody Fabia
198 příspěvků v diskuzi | 07.11 10:10

Kultivovaný gentleman nebo vražedný stroj? Kde je pravda?
109 příspěvků v diskuzi | 31.10 18:06

- HomePage AUTO.CZ
- Nová Škoda Fabia
- Přehled dle značky
- Autobazar
- Aleční nabídky
- NEWS
- Magazín (700 testů)
- Úvodní strana
- Testy**
- Představujeme
- Předst. ojeté vozy
- Fascinace
- Téma týdne
- Pohledy do historie
- Slovník pojmů
- Roadlook TV
- Blogy
- Formule 1
- Rally (WRC)
- Autokatalog
- Autosalon
- Video
- Tapety na pláche
- Mobilní obsah
- Crashtesty (200s)
- Diskuzní fórum
- Autoslužby
- Pronájem vozů
- O serveru
- Komerční odkazy:**
- Nejlevnější pneu+kola
- Autodoplňky - tuning
- Auto hi-fi - tuning
- Úlče+ pneu= super ceny
- GPS navigace
- Off-road nerezové rámy
- Sřezání boxy a nosiče
- Pneuservis Praha
- ON-LINE půjčka
- Přidat odkaz >>>

VISTA car
aktuální nabídka

len **309 900 Kč** včetně DPH

- ZASÍLAT ROKICE
- STARTOVNÍ STRÁŽKA
- MEZI OBLÍBĚNÉ
- TRAPETY NA PLOCHU



NISSO SKYLINE GT-R
PŘES 8000 PLUKÁTÝ
800X800. 1024X768
1280X1024

Lahoučké dveře se otvírají báječně, ale dojem, který ve mně tenká vrstva plechu proložená výtuhou a uvnitř potažená tenkou látkou zanechá, není nejlepší. Pohled na **zadní dveře** mě potom vrací o několik roků zpátky, do dob kdy auta stála o desítky tisíc méně a nároky zákazníků byly mnohem nižší. Nu což, alespoň jsou dveře lehké a kvůli prvotřídním tlačítkům si Imprezu nikdo nekupuje, říkám si.

Dostatečně velkým otvorem propadnu dovnitř a znovu zkoumám terén. Originální tvary chybí, měkké plasty nikde, úroveň zpracování - lepší průměr. Důvodů, proč si koupit Imprezu Kombi v základní výbavě a se základním motorem jsem zatím mnoho neobjevil. **Dobrá tedy, ještě jedno kolečko. Dveře vypadají zevnitř poměrně lacině, ale středová konzola se povedla.**

Má stříbrný podklad, nese dostatečně velké a dobře zpracované kruhové ovladače klimatizace, se kterými se výborně pracuje. Základní **audiosystém** velkou důvěru nebudi a **miniaturní tlačítka** docela znepříjemňují ovládání audio funkcí během jízdy, ale budme rádi, že dokáže přehrávat kompaktní disky. Na druhou stranu, světu vládnou MP3trojky, tak si toho snad v Subaru brzy všimnu.

Sedadla mají grády. Boční vedení podrží trup i stehna v zatáčkách, trochu mi vadí krátký sedák. Místo **vzadu**? Nic moc. Za 185 cm pasažéra se stejně vysoký cestující posadí tak tak, ale mít fidič o dva centimetry víc, posádka vzadu trpí. **Zavazadlový prostor** na mě základním objemem 356 litrů dojem neudělal, ale stačí sklopit sedačky a 1266 litrů vypadá hned lépe. Chvilí zápasím s krycí roletou zavazadelníku a rychle spěchám zpět na místo řidiče, abych probudil motor.



JEDNOUCHÝ AŽ STŘEDNÍ INTERIÉR VADÍ TO V DÍPŘEZE NĚKDOU?

Na Imprezu nic moc, jinak paráda

Kdyby nešlo o Subaru Impreza, budou parametry zážehového čtyřválce boxer více než dostačující, ba co víc téměř impozantní. Vymáčknot z dvoulitrového motoru maximální výkon 118 kW při 6400 otáčkách a točivý moment 186 Nm při 3200 otáčkách není žádná ostuda. Naopak, je to docela úspěch. Teoreticky tento výkon a točivý moment dokáže pouze 1310 kg těžké kombi rozhybat na stovku za 8,8 sekund a vytvořit maximální rychlost 210 km/h.

Problém spočívá v tom, že kdokoliv seví v rukou volant Imprezy, nebo alespoň drtvá většina řidičů, očekává od ní monstrózní záťah a stavy, kdy krev putuje z nohou do hlavy a zpět podle toho, který rychlostní stupeň máte zrovna zařazen a jak prudce sešlápnete plynový pedál. Tohle u základního motoru neplatí. Benzinová jednotka naskočí s typickým zasyčením, ale okamžitě se uklidní a tiše přede.

Pokud nepřidáte plynový pedál na podlahu, dokáže se kombi s dvoulitrovým čtyřválcem rozjet klidně a kultivovaně. Motor si notuje svou písničku, jejíž melodie nedokáže napodobit žádný z konkurentů. V středních otáčkách přejde broukání v hlasitější, avšak nikoliv nepřijemný projev, ve vysokých otáčkách o sobě dává motor vědět velmi hlasitě, ale ani na hranici omezovače mně jeho křik nevadil.

Motory boxer jsou obecně naladěny na jinou tóninu a v testované Impreza to bylo jenom dobře. Nastává klíčový okamžik celého testu. Řadím jedničku a poměrně prudce použím spojku a přidávám plyn. Agregát postupně nabírá sílu od nejnižších otáček, těžko si dokáží představit lineárnější záťah. Na 2000 otáčkách mám k dispozici základní porci kilowatů a newtonmetrů, nad 3500 se situace citelněji zlepšuje.

Ale stále to není ono. Ten pravý „Subaru pocit“ se dostává mnohem výše, až kolem 7000 otáček. Je neuvěřitelné, kam až může ručička otáčkoměru vystoupat. Jakmile překročím hranici 6000 otáček, chrlí motor výkon a já si vzpomínám na sousedova slova. V těchto končinách Impreza opravdu táhla. Není to však zadarmo. Kombinace dynamické jízdy, zážehového čtyřválce a stálého pohonu všech kol něco stojí.

Asi tak 14 – 15 litrů benzínu na 100 km jízdy. Když jsem se skutečně zapomněl, mířila ručička palivoměru dolů neuvěřitelnou rychlostí, v těchto chvílích spotřeba překročila i onu 15 litrovou hranici. Běžná jízda, kdy jsem potenciál motoru využíval tak na 60 procent, vyústila v spotřebu okolo 10 litrů.

Subaru pocit za pár kaček

Subaru, to jsou zážehové motory boxer. Subaru, to jsou zážehové motory boxer přeplňované turbodmyčadlem. Subaru jsou však také auta se stálým pohonem všech kol. Pohon všech kol v podání Subaru není pouze marketingovým tahákem, je to jedna z tradičních zbraní těchto japonských rychlíků. A Impreza dokonale ilustruje jeho schopnosti.



Paříž 2006: Audi R8, Logan MCV, krásné modelky a další
26 příspěvků v diskuzi
19.10 17:17

Aktuálně v News



Ferrari Panamerican
skončena
9 příspěvků v diskuzi
21.11 15:02



Peking 2006: Jianghuai
8 příspěvků v diskuzi
21.11 13:45



Proton Impian – omlazení
8 příspěvků v diskuzi
21.11 13:42



Tvůrce Mini by se dožil 100 let
34 příspěvků v diskuzi
21.11 13:00

Poslední spoty na bloku

STRÁŽCE PLAMENE

gti | 16 příspěvků v diskuzi | 21.11 06:49

JAK KUPOVAT AUTO (7)

gti | 34 příspěvků v diskuzi | 20.11 10:13

JAGUAR XJ Series III (1979-1986)

ricardo | 34 příspěvků v diskuzi | 18.11 10:11

Zlatá éra Cadillacu 1958-1962

lones | 58 příspěvků v diskuzi | 18.11 11:35

Aktuálně z Formule 1



Berger chce do tří let porážet Toyotu

21.11 18:21



Alonsa ani Räikkönena dřív nepustí

1 příspěvek v diskuzi

21.11 18:20



Karthikeyan: Asi jsem měl zařít jako testovač

21.11 18:15



Montezemelo slibuje: Titul vyhraje Ferrari

8 příspěvků v diskuzi

21.11 11:25



Montoyův debut v NASCAR: Rána a plameny

5 příspěvků v diskuzi

21.11 11:15

Aktuálně z WRC



Grönholm: „V Austrálii to mělo dopadnout jinak.“

21.11 18:33



Suzuki se stěhuje do Francie

1 příspěvek v diskuzi

21.11 12:57



Zveřejněny plakáty z Rally Nový Zéland 2006

20.11 22:43



V Británii začne Wilson s penalizací

3 příspěvků v diskuzi

19.11 15:52



První titul Fordu od roku 1979

19.11 15:25

Základním výhoda stálého pohonu všech kol spočívá v rovnoměrném rozdělení točivého momentu na všechna čtyři kola. Když si k tomu připočtáme trojici diferencíálů, nízké těžiště, nezávislé zavěšení předních kol McPherson a nezávislou zadní víceprvkovou nápravu, získáme kombinaci vytvářející předpoklad dokonalých jízdních vlastností. Vlastně najde o žádnou převratnou informaci, o Subaru se tohle ví.



POMĚRNĚ OSTRÁ ZATÁČKA A RYCHLOST 80 KM/H = TRAKTÉ VYPROBÁVĚLŠOK. VŠE V NEPŘESTNĚ POROČKU.

Nicméně u základní verze Imprezy představuje podvozek s pohonem všech kol jeden z nejsilnějších argumentů pro koupi. Za necelých 609 000 Kč včetně DPH dostanete auto s běžnou výbavou včetně automatické klimatizace, čtyřmi airbagy či elektricky ovládanými okny a zrcátky, ale podvozkem, o kterém si může nechat většina konkurentů zdát. Kdyby se Impreza uměla smát, řekla se v zatáčkách, až se za břicho popadá.

Se základním dvoulitrem se mi téměř nepodařilo dostat do situace, kdy by kombi znervóznělo a začalo ujíždět do strany. Impreza se minimálně naklání, což je jeden z důvodů, proč jsem zatáčkou projel 90 km rychlostí v domnění, že jedu o 20 km/h pomaleji.

A ještě jedna dobrá zpráva. Na 16palcových kolech sportovní kombi překvapivě dobře zehlí nerovnosti, takže obavy z naklepané zadnice vyžeňte z hlavy. Řazení zatím bylo spíše slabinou Imprezy (kromě WRX STI). Páka se nepohybuje v exaktně vymezených dráhách. Brzdy mají dostatečnou razanci, ale intenzivní brzdění vyžaduje i razantní sešlápnutí brzdového pedálu.

Řízení základní verze Subaru Impreza Kombi není tak upovídané jako u sportovnějších variant, ale při zachování dobrých manévrovacích schopností ve městě stále předává řidič dostatek informací a situací tam venku.

Impreza virus

Impreza není obyčejné auto. Abyste ho milovali, musíte dostat Impreza virus. Teprve potom vám přestane vadit strohý interiér, malý vnitřní i zavazadlový prostor nebo vyšší spotřeba. Máte-li v sobě tento virus, budete si vychutnávat průjezd každou zatáčkou a těšit se až napadne čerstvý sníh...

Plusy

- výborné jízdní vlastnosti
- kultivovaný motor s lineárním zátahem
- přesné řízení
- pohodlná sedadla s dobrým bočním vedením
- stálý pohon všech kol

Minusy

- průměrné zpracování
- malý zavazadlový prostor i interiér
- vyšší spotřeba
- nepřesné řazení

autor: Libor Zezulka

Cena v základní výbavě: **608 800,- Kč**
Cena v testované výbavě: **608 800,- Kč**

Základní výbava:

AWD – stálý pohon všech kol, ABS, přední a zadní kotoučové brzdy, servořízení, čelní airbag řidiče a spolujezdce, boční airbagy, aktivní opěrky hlavy, ISOFIX, elektronický immobilizér, audiosystém s CD přehrávačem, automatická klimatizace, výškově nastavitelný volant, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, elektrické ovládání oken vpředu i vzadu, tónovaná skla, elektrické ovládání vnějších zpětných zrcátek, mlhovky, centrální dálkové zamykání, 16palcová kola z lehkých slitin

Interiér, řízení

Kvalita dílenského zpracování interiéru:	7
Kvalita sedadel (délka sedáku, boční vedení):	8
Palubní deska - design funkčnost:	8
Prostor na zadních sedadlech - nohy:	6
Prostor na zadních sedadlech - hlava:	8
Odkládací plochy:	8
Dojem z řízení:	10
Výhled vpřed:	8
Výhled vzad:	8

Motor, převodovka**

Kultivovanost chodu:	8
Tah v nižších otáčkách:	8
Výkon ve vyšších otáčkách:	9
Hlučnost v nižších otáčkách:	8
Hlučnost ve vyšších otáčkách:	8
Spotřeba:	7
Odstupňování převodovky:	8
Snadnost řazení:	8

Podvozek, brzdy

Jízdní vlastnosti v běžném provozu:	9
Jízdní vlastnosti v extrémě:	10
Přenos hluku do interiéru (díry ve vozovce...):	8
Přenos hnačí síly na vozovku:	10
Účinnost brzd:	8

Zavazadlový prostor

Velikost zavazadlového prostoru:	6
Prostor pro vkládání do zav. prostoru:	8
Variabilita zavazadlového prostoru:	8

Poměr cena/užitná hodnota

Poměr cena/užitná hodnota:	7
----------------------------	---

Celkové hodnocení

Celkové hodnocení - průměr:	8,02
-----------------------------	------