

Základní kámen

Vloni dostala Impreza nový čtyřválec 1,5 litru. Vedle modelů WRX se jedná o jiný automobilový druh a jejím největším kladem je, že představuje jednu z nejdostupnějších čtyřkolek na trhu.



Stávající Subaru Impreza druhé generace je na trhu již od roku 2000 a za tu dobu si upevnila, zejména díky verzím WRX, své postavení kultovního automobilu, který mezi znalci stále budí emoce, i když design, přes kontinuální modernizace, již dávno nahlodává zub času. Ostatně nejen vracbí na střeše si cvrlikají o tom, že nejspíš už letos by se mohl objevit nástupce. Přesto ještě není nutné stávající automobil odepisovat. Design je totiž jednou stranou mince, technika tou druhou.

A právě zde stojí Impreza stále pevně na nohou. Funkční pohon všech kol, ležaté motory boxer, díky tomu mimořádně nízké těžiště, a z toho plynoucí špičkové jízdní vlastnosti. To jsou fakta, o která se Impreza může stále opírat, a tak není divu, že nabídku této modelové řady rozšířila na českém trhu vloni další pohonná jednotka. Jedná se zatím o nejmenší motor, který se v modelu Impreza kdy objevil.

Je jasné, že největší výkon 77 kW a točivý moment 142 N.m může na tvářích majitelů modelů WRX vyvolat soustrastný úšklebek, ale nebojte se, tahle Impreza ta-

ké umí slušně uhánět. Nejvyšší rychlost 175 km/h a zrychlení z klidu na 100 km/h za 13,7 s představuje hodnoty srovnatelné s konkurencí nižší střední třídy, kde vládnu motory 1,4 a 1,6 litru, žádný z nich však nenabízí pohon všech kol kromě Suzuki SX4 1,6 VVT, které je však podstatně menší než Impreza. Ta navíc potěší i svou hospodárností. Boxery



Subaru si zvláště v přeplňovaných verzích nikdy nehrály na spořilky, ale v tomto případě se můžete spolehnout, že při klidném způsobu jízdy se dostanete v dlouhodobém průměru pod 9 litrů na 100 km.

Impreza 1,5 R poznáte podle patnáctipalcových kol z lehké slitiny, která jsou doslova utopená v podběžích, které běžně „hostí“ i daleko širší „sedmnáctky“. Základní model je k dispozici v obou karosériích sedan i kombi, výhradně ve výbavě Active, jež je až na hlavní airbagy v podstatě kompletní. V základní výbavě nechybí audiosystém, samočinná klimatizace, a dokonce ani vyhřívání sedadel. V nabídce jsou dvě verze s ručně řazenou pětistupňovou převodovkou nebo čtyřstupňovým automatem. Cena Subaru Impreza 1,5 R začíná na ceně 528 800 korun za provedení sedan, navíc je v nabídce verze kombi s pevnou přepážkou a odpočtem DPH, která prolomila magickou hranici půl milionu korun. I když je třeba v souvislosti s motorem 1,5 litru přijmout určité kompromisy z hlediska jeho dynamiky, stojí tento model určitě za zamýšlení zvláště těm, kdo bydlí, pracují a pohybují se v horském nebo podhorském prostředí. Pohon všech kol zde v určitých ročních obdobích působí jako kouzelný prouček...

Jiří Kaloš

TECHNICKÉ ÚDAJE Subaru Impreza 1,5 R

Motor:	Vpředu podélně uložený zážehový čtyřválec s protilehlým uspořádáním válců (boxer). Zdvihový objem 1498 cm ³ . Největší výkon 77 kW (105 k) při 6400 1/min. Největší točivý moment 142 N.m při 3200 1/min. Pětistupňová ručně řazená převodovka. Stálý pohon všech kol v poměru 50:50.
Karoserie:	Pětidveřové kombi. Objem zavazadlového prostoru 0,356–1,266 m ³ .
Rozměry a hmotnosti:	Délka 4465 mm, výška 1485 mm, šířka 1695 mm. Rozvor 2525 mm. Pohotovostní/užitečná hmotnost 1310/440 kg. Objem palivové nádrže 60 l.
Jízdní výkony:	Nejvyšší rychlost 175 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 13,7 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) 10,7/6,4/7,9 l/100 km.
Cena testovaného vozu:	553 600 Kč vč. DPH
Hodnocení:	



Kultivovaný motor
Jízdní vlastnosti a trakce
Přesné řízení



Méně přesné řazení