



Jiným SMĚREM

Subaru stojí před nejtěžším okamžikem své historie. Chce přesvědčit motoristy o tom, že jeho nový kompakt Impreza je produktem k masovému použití.

FOTO: ARCHIV BURDA, TEXT: M. RŮZEK

Za tímto účelem zcela změnilo koncepci. Sedan dostal padáka, na scénu přichází pětidveřový hatchback. Sedan, jehož fotografie už před nějakou dobou proběhly tiskem, bude určen výhradně pro americký trh. Design s protáhlými křivkami působí při pohledu z boku poněkud komplikovaně, na přídí zaujmou světlomety ve tvaru jestřábích očí. Typem karoserie však revoluce nekončí. Za své vzala i pro Subaru dosud typická bez-

rámová okna dveří. Impreza třetí generace dostala zcela novou platformu, kterou u Subaru pojmenovali DC3 (Subaru Dynamic Chassis Control Concept). Výrazně větší rozvor oproti předchůdci umožnil dosáhnout lepších prostorových podmínek. Zcela nová lichoběžníková zadní náprava byla ke karoserii připevněna přes pomocný rám, což potlačuje rázy přenášené do interiéru. Spolu s dalšími vylepšeními to přineslo snížení



POVRCH panelů karoserie je hodně členitý. To rozehrává rozličné odrazy světla a stínu.



EVROPSKÁ specifikace má podobu pětidveřového hatchbacku. Sedan je určen výhradně pro americký trh.



INTERIÉR stále působí poněkud nevýrazně. Převládá v něm tvrdý šedivý plast. Potěší kvalitní sedadla a výškově i podélně nastavitelný volant.

POPVRVÉ ZA VOLANTEM

První svezení s novou Imprezou ve mně vzbudilo rozporuplné dojmy. Skutečně se ukázalo, že tento model zcela mění image. Už první kilometry mě přesvědčily o tom, že zákazník nové Imprezy se bude diametrálně lišit od zákazníka staré Imprezy. Výrazně poddajnější podvozek ale skvěle filtruje nerovnosti českých okresek, to se mu musí přičíst k dobru. Přitom zachovává vynikající držení stopy. **Ocenil jsem volant, který je koenečně i podélně nastavitelný. Zejména při vysokých rychlostech ubylo vnitřního hluku. Patnáctistovka představuje pro vůz s trvalým pohonem všech kol**

úrovně vnitřního hluku. Ten bude vždy pod hladinou 70 dB.

TURBO SE UŽ NENOSÍ

Oba zážehové motory mají větší výkon. Zapomeňte na rovnici Impreza = závodní vůz. Subaru vstupuje na evropský trh pouze s nepřeplňovanými zážehovými „boxery“. Ty samozřejmě prošly vylepšeními, která optimalizovala jejich výkonové parametry. Základní patnáctistovka disponuje výkonem 79 kW (107 k) při 6000 ot/min a točivým momentem 142 N.m při 3200 ot/min, dvoulitr vyvine 110 kW (150 k) při 6400 ot/min a 196 N.m při 3200 ot/min. Oba agregáty lze spojit buď s pětistupňovou přímo řazenou převodovkou (vždy s dvoustupňovou redukcí),

nebo se čtyřstupňovým „automatem“ Sportshift. V průběhu příštího roku by se do Imprezy měl dostat turbodiesel, ale fandům ostrých přeplňovaných verzí zbudou oči pro pláč. Limitovaná edice WRX bude vyrobena v omezeném počtu, z něhož se prý do Česka dostane jen 26 exemplářů. Zkrátka a dobře – Subaru Impreza se má zařadit do hlavního proudu nižší střední třídy. Cena napoví, jak velkou šanci na úspěch tento záměr může mít. ■

ZÁKLADNÍ MÍRY

> Délka	4415 mm
> Šířka	1740 mm
> Výška	1475 mm
> Rozvor	2620 mm
> Světlost	155 mm
> Objem zavazadelníku	0,301 m ³
> Objem palivové nádrže	60 l



ZAVAZADELNÍK je kryt pro hatchback netypickou svinovací roletou.

prahovou motorizací, aktivnější řidič by se určitě měl zajímat o dvoulitr. Zklamal mě interiér – převládá šedý plast. Navíjecí roleta nevelkého zavazadelníku působí zvláště, protože takové řešení dosud používaly pouze vozy typu kombi. Bezpečnostní pás pro pátého pasažéra by mohl být ukotven v opěradle a ne v pravém zadním sloupku karoserie.



WORLD RALLYE CAR NOVÉ GENERACE

MODRÁ ZBRAŇ PRO SVĚTOVÉ SOUTĚŽE

Britská firma Prodrive si vzala novou Imprezu do parády krátce po světové premiéře a výsledek její práce jsme mohli vidět na frankfurtském výstavišti. Subaru potvrdilo pokračování továrního týmu v MS, takže představené WRC je logickým krokem. Soutěžní speciál na bázi hatchbacku by měl být výhodnější než současný sedan. V rallye totiž platí, že čím delší rozvor a kratší převisy, tím lépe. Právě disproporce mezi rozvorem a celkovou délkou je největším handicapem stávajícího modelu (podobným neduhem trpěla svého času také Škoda Octavia WRC). Od nové Imprezy si automobilka slibuje větší konkurenceschopnost v boji s Fordy Focus a Citroény C4. Není žádným tajemstvím, že dosavadní výsledky Japonce ani trochu neuspokojují. Tým Subaru už své nejnovější náčiní zkouší. Přestože testy probíhají za přísného utajení, na veřejnost prosáklý informace, že výsledky jsou více než povzbudivé. Hatchback se podle slov testovacích pilotů prý chová úplně jinak než sedan.

NOVÉ WRC by se mělo zapojit do MS v polovině sezony 2008. Splní nádeje, které do něj vedení automobilky vkládá?

