



Foto: Otakar Gregora

Image legendy

Ing. OTAKAR GREGORA

V paletě sériově vyráběných automobilů najdeme typy, které nejen jménem, ale i konstrukcí připomínají vozy, ověřené úspěchy na sportovním poli. Patří k nim Subaru Impreza, jejíž typ WRC získal od roku 1992 několik titulů v MS automobilových soutěžích. Postupným vývojem a inovacemi dospěla sériová Impreza koncem roku 2007 ke třetí generaci (viz AR 11/07); přinášíme test typu s větším ze dvou alternativních zážehových motorů.

Nová Impreza na první pohled ničím nepřipomíná své předchůdce. Dosavadní klasický tříprostorový sedan nebo kombi nahradil dvouprostorový hatchback, spojující jejich užité vlastnosti. Vzdor počátečním rozpakům, s nimiž skalní příznivci značky přijali nový vůz, tak nápadně se lišící navenek od legendy toho jména, již první prodejní výsledky potvrdily úspěch záměru výrobce získat širší klientelu. Podílí se na tom nejen vnější vzhled karoserie, ale i řada pod ní skrytých změn. Dvouprostorový hatchback je jen o 10 mm delší než dosavadní sedan, nová podlahová skupina s rozvorem delším o 95 mm však nejen změnila celkové proporce, ale přispěla i ke zlepšení jízdních vlastností a komfortu. Hned po otevření dveří a výklopné zadní stěny je zřejmé, oč se zlepšila přístupnost interiéru. Ocení to zejména cestující na zadních sedadlech díky zvětšení úhlu otevírání dveří (vpředu 65°, vzadu 75°) a menšímu sklonu předního okraje sloupku C. Pohodlnější je i manipulace s obsahem zavazadlového prostoru díky většímu vstupnímu otvoru, snad jen úhel otevírání výklopné stěny by mohl být o něco větší. Díky dobrému využití obestavěného prostoru nové karoserie mají cestující více místa ve všech směrech. V prostoru předních sedadel jsme změřili šířku ve výši loktů/ramen 1460/1400 mm a výšku

Trojice kruhových přístrojů před dvousměrně seřiditelným multifunkčním volantem s ovládacími tlačítky audiosoustavy (vlevo) a tempomatu (vpravo)



▲ Za řadící pákou je vedle páky ruční brzdou ovládané dvoustupňové redukční převodovky

Dobře tvarovaná přední sedadla jsou v dostatečném rozsahu všestranně seřiditelná



▼ Na rozdíl od většiny hatchbacků nemá Impreza tuhý výklopný kryt zavazadlového prostoru zavěšený na výklopné zadní stěně, ale (jako u kombi) svinovací kryt v odnímatelném držáku



▲ Sklopením zadních opěradel se ložná délka zavazadlového prostoru zvětší téměř dvojnásobně



Úhledný hatchback spojuje vlastnosti klasického sedanu a kombi; velmi působivý je design čelní stěny s dvojitou vlnovkou navazujících světlometů a nízké masky chladiče

▼ Dveře již nemají bezrámová skla; výklopná zadní stěna sahá k prahu zavazadlového prostoru 700 mm nad zemí, po otevření je její dolní okraj ve výši 1790 mm



Zadní sedadlo má bezpečnostní pásy i opěrky hlav pro tři cestující, náznakově anatomicky tvarovaná jsou však jen vnější místa; nesouměrně dělená opěradla jsou sklopná na sedáky

stropu nad svisle seřiditelným sedákem řidiče 1000 až 1060 mm, v obdobných místech zadních sedadel 1430/1360 mm, resp. 950 mm. Místa pro nohy mají zadní cestující dost, nejmenší mezera mezi sedáky a opěradly předních sedadel je 180 mm, za sedadly ve střední poloze 230 mm. Zavazadlový prostor je v základní poloze zadních sedadel dlouhý v rovině podlahy 800 mm, široký 1070 mm a pod krytem vysoký 390 mm. Po sklopení zadních opěradel na sedáky se ložná délka zvětší na nejméně 1550 mm. Nová Impreza nabízí samozřejmě i řadu změn v designu, uspořádání a výbavě interiéru; všechny zvyšují pohodlí a bezpečnost a splňují i estetické nároky. Cestující ocení především pohodlí dobře tvarovaných sedadel a lepší výhled z vozu všemi směry, řidič zejména možnost dvousměrného seřizování volantu a pohodlnější ovládání audiosoustavy a tempomatu tlačítky na jeho ramenech. Celkový komfort zvyšuje i bohatší standardní výbava, k níž u testovaného modelu Comfort patří mj. čelní, přední boční a okenní airbagy, automatická klimatizace s pylovými filtry, tempomat, elektrické ovládání skel všech dveří i vyhřívání sklopných zpět-

ných zrcátek, úchyty Isofix dětských sedaček, xenonové světlomety s ostrikovací, audiosoustava s měničem CD, zásuvka pro externí příslušenství aj. Jen za metalický lak se připlácí 11 800 Kč. Dílenské zpracování je pečlivé, kvalita použitých materiálů v interiéru, včetně plastů, velmi dobrá. Zatímco všechny zmíněné změny se týkají vzhledu a užitných vlastností nové Imprezy, na jejích znamenitých jízdních a provozních vlastnostech se podílejí poháněcí soustava a podvozek. S odvoláním na podrobný popis ve shora zmíněném článku a na připojený přehled základních technických údajů se zmiňme alespoň o nejpodstatnějším. Motor boxer testovaného vozu byl s malými změnami převzat z předchozího typu a uložen o něco níž. Zejména nové sací potrubí se stejně dlouhými větvemi jednotlivých válců, přepracovaný tvar sacích kanálů a optimalizovaná řídicí jednotka přispěly ke zlepšení průběhu točivého momentu v nižších a středních otáčkách i k vyšší hospodárnosti. S charakteristikou motoru je sladěno převodní ústrojí osvědčené koncepce trvalého pohonu všech kol s mezinápravovým diferenciálem, měnicím základní sou-

Škoda Fabia: dva miliony

Nedlouho po Octavii dosáhla dvoumilionového vozu také menší Fabia. V dubnu byl v Mladé Boleslavi vyroben jubilejní vůz, šedá Fabia Combi Sport 1.4 druhé generace. První byla představena v roce 1999, druhá loni. Fabia se vyrábí nejen u nás, ale také montuje v Rusku, Indii a na Ukrajině. V prvním čtvrtletí 2008 se prodalo 83 579 vozů Fabia (+ 8,5 procenta), z toho 19 503 Fabia Combi.

Ford/Automobile Craiova

V březnu se Ford Motor Company stala majoritním vlastníkem rumunské automobilky v Craiově (ex-Daewoo/Oltcit), do níž hodlá investovat 675 milionů eur a zahájit tam produkci vozů Ford v polovině roku 2009. Prvním vyráběným typem bude Transit Connect, jehož produkce v tureckém Kocaeli nestačí poptávce, druhým nový typ originálního malého vozu Ford (nikoli Fiesta, nikoli Ka).

Ford Romania SA

Prezidentem nové společnosti se stal Španěl Dionis Campos (dříve šéf továrny ve Valencii); k dalším vedoucím pracovníkům rumunské dočasně společností Ford patří Len Meany (EIR) a Angella Alexanderová (USA). Ford zaplatil za 72,4% podíl na Automobile Craiova rumunské vládě částku 57 milionů eur. Nejprve hodlá vybudovat novou karosárnu, automatizovat lisořnu a rozšířit lakovnu.

Chrysler/Nissan: spolupráce

Další smlouvy o spolupráci obou automobilek předpokládají výrobu malého vozu konstrukce Chrysler v továrně Nissan v japonské Oppamě pro export do Severní Ameriky a Evropy od roku 2010, zatímco Chrysler LLC bude pro Nissana vyrábět velký pikap v mexickém Saltillu (prodej od 2011 v Severní Americe). JATCO, pobočka Nissanu, dodává Chrysleru samočinné převodovky už od roku 2004.

Americký Ford Focus

Vyšší ceny benzínu zvyšují prodej kompaktních vozů. Ford rozšiřuje továrnu v michiganském Wayne (založeno 1952, 2800 zaměstnanců) pro zvýšení produkce vozů řady Focus z loňských 191 tisíc na letošní plán 245 tisíc; v prvním čtvrtletí 2008 jich prodal rekordních 49 070 (+ 23 %) a Focus drží 7,6 % trhu malých vozů v USA. Od konce roku 2007 se vyrábějí faceliftované vozy modelového roku 2008.

1 088 000. Nissan CVT

Odbyt automobilů Nissan s plynulou převodovkou CVT překročil ve fiskálním roce 2007 (končí v březnu 2008) milionovou hranici, prodalo se jich 1,088 milionu, což je více než čtyřnásobek odbytu před třemi lety. Podíl vozů Nissan s převodovkou CVT jsou 47,4 % na severoamerickém trhu (včetně Mexika) a 43,8 % na japonském trhu. První převodovka CVT od Nissanu byla uvedena v březnu 1992.

Tríválec od Peugeotu

PSA Peugeot Citroën vyvíjí novou rodinu zážehových tríválců 1,0 l s výkony 51 – 74 kW (70 – 100 k) pro malé automobily budoucnosti se sníženou spotřebou a emisemi CO₂ do 100 g/km. První linka s kapacitou 600 tisíc motorů ročně bude spuštěna v roce 2011 ve francouzském Trémery. Tato továrna nedaleko Metz, otevřená v roce 1979, dosud vyrobila přes 30 milionů motorů (jen loni dodala 1,74 milionu motorů). Pro druhou linku (2012) se hledá místo ve východní Evropě.