

Subaru Impreza 2.0R Sport



Plasty na přístrojové desce sice zůstávají nadále vesměs tvrdé, kvalitou zpracování ale interiér poskočil vpřed o deset let. Konečně jsme se dočkali také vestavěného rádia.



Primitivní, leč účinné: také přístroje se obešly bez zbytečných výstrelků.



Terénní redukci, navíc ovládanou „pochtivou“ pákou, v žádném jiném hatchbacku nenajdete.



Výrazněji tvarovaná sedadla verze Sport mají integrované opěrky hlavy.



Nová impreza dokazuje, že výborné jízdní vlastnosti nejsou podmíněny přetvářením tvrdým podvozkem.



Výkon motoru verze 2.0R zaostává za schopnostmi vynikajícího podvozku.

# SVAT

Nic už není co bývalo: auta už nevoní po benzínu, všechny automobilky se spojily do pár koncernů, na silnicích víc stojíme než jedeme ...a Subaru Impreza už není sedan. Vážně to ale tolik vadí?

**B**yl to skvělý nápad. Účast v MS v rallye stojí s vozy WRC spoustu peněz, vytěžíme tak z něj maximum i v sériové produkci. Dejme tam turbo, spoilery, křiklavě modrý lak a zlatá kola ...a legenda je na světě! Subaru Impreza se po příchodu vrcholné verze STi stala pro mnohé doslova modlou, na kterou je lepší



# OKRÁDEŽ?

raději vůbec nesať. Jenže právě to Subaru s verzí pro Evropu nyní udělalo...

Cože? Impreza jako hatchback? Ještě k tomu s ne příliš originální vizáží ne nepodobnou Mazdě 3 (v lepším případě) či Chevroletu Lacetti (v tom horším)? Jenže přiznejme si to, opomeneme-li nejvýkonnější verze STi či WRX, impreza nebyla nikdy krásným ani jinak efektním autem. Srovnáme-li tak tvář tvář starou a novou generaci „obyčejného“ provedení 2.0R, bod od nás dostává, i když se to někomu možná nebude líbit, novinka. I přes kratší karoserii vypadá podstatně robustněji a dospěleji, a oprostíme-li se od (ne)návaznosti na generaci minulou, ani design sám o sobě ve skutečnosti není špatný. Žádné výstředky na voze nenajdete, soudobým znamením mohou být pouze módní zadní diodové svítelníky či velká sedmnáctipalcová kola.

Rovněž interiér se nese v klasickém stylu, i přes výrazně modernější zpracování se v něm ale posádka pořád bude cítit jako ve starém dobrém Subaru. Hodnotnější

materiály, tlačítka na volantu, palubní počítač, vestavěné velkoplošné rádio... Konečně! Některé věci naopak důvěrně poznáváme: páku redukce mezi sedadly, kruhové ovladače ventilace či páčky pod volantem. Nastupování usnadňují dveře otevíratelné do téměř pravého úhlu, vzadu potěší možnost podstrčit chodidla hluboko pod přední sedáky. Sedadla verze Sport mají vpředu výrazné tvarování s opěrkami hlavy integrovanými do opěradel, takže vypadají téměř jako „recara“ – na rozdíl od nich ale vyhoví i robustnějším postavám. Pozice za volantem je bezproblémová, stejně jako výhled ven díky relativně tenkým sloupkům karoserie.

Zavazadlový prostor má objem pouhých 0,301 m<sup>3</sup>, tedy o pouhý litr víc než například fabia. Jeho vysoká podlaha by mohla svádět k domněnce o dvojitěm dnu, jenže chyba lávky, po zvednutí krytu objevíte pouze dojezdové náhradní kolo a nářadí. Inu, mechanismus pohonu všech kol se musel někam vejít... Na druhou

stranu díky vysoké podlaze zavazadelníku nevznikne po sklopení zadních opěradel žádný schod, a to bez nutnosti odklopení zadního sedáku. Překvapí kryt zavazadelníku v podobě nikoliv u hatchbacků obvyklého výklopného plátu, ale v tomto případě přece jen méně praktické vysunovací roletky, známé spíš z kombíků.

**Právě Subaru ale odjakživa dělají hlavně jízdní vlastnosti,** pojďme tedy za volant.

Po nastartování motor běží překvapivě tluměně, už nad 2000/min je však jasně patrný charakteristický, trochu hrubší zvuk motoru s protilehlými válci – jedna z ingrediencí, proč má subaru tolik příznivců. Řazení jde trochu ztuha, jednotlivé rychlosti se musí do svých poloh řádně zatlačit. Po čase si na to lze zvyknout, problémy ale činí řazení zpátečky, které se někdy povede až na několikátý pokus. Spojka je sportovně tuhá a je třeba ji vymačkávat skutečně až na podlahu.

Dynamika jízdy není špatná, od dvoulitru jsme ale čekali přece jen víc. Je ale



Design karoserie nové imprey nápaditostí sice moc nevykává, ve skutečnosti mu však jistou působivost upřít nelze. Zasloužily se o to i prahové nástavce nebo sedmnáctipalcová kola.



Zavazadelník před zraký kolemjdoucích nechrání plato, ale méně praktická roletka.



Díky vysoké podlaze nevznikne po sklopení opěradel žádný schod, přitom není potřeba ani vyklápat zadní sedák.

auto  
motor  
sport

## HODNOCENÍ



■ Výborné jízdní vlastnosti, komfortní podvozek, přesné řízení, stálý pohon všech kol, bohatá výbava.

■ Slabší dynamika, vyšší spotřeba paliva, menší zavazadlový prostor, nepřesné řízení.

### Karoserie

Délka x šířka x výška 4415 x 1740 x 1475 mm, rozvor 2620 mm, provozní/celková hmotnost 1430/1890 kg. Zavazadlový prostor 0,301/1,216 m<sup>3</sup>, objem palivové nádrže 60l.

### Podvozek

Vpředu náprava typu McPherson, vzadu víceprvková náprava, brzdy kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením. Standardní pneumatiky 205/50 R 17. Stálý pohon všech kol, pětistupňová manuální převodovka.

### Motor

Plochý zážehový čtyřválec, čtyři ventily na válec, zdvihový objem 1994 cm<sup>3</sup>, nejvyšší výkon 110 kW (150 k) při 6000/min, točivý moment 196 Nm při 3200/min.

### Jízdní výkony

0 – 100 km/h	9,6 s
Nejvyšší rychlost	193 km/h
Spotřeba	11,1/6,9/8,4 l/100 km

### Cena

Impreza 2.0R Sport	723 800 Kč
Testovaný vůz	723 800 Kč

pravdou, že vůz jsme jako první redakce dostali na test s pouhými pár stovkami prvních kilometrů na tachometru, po zajetí by tak mělo dojít k částečnému zlepšení. Nicméně mechanické odpory a vyšší hmotnost pohonu všech kol jsou znát, navíc pětistupňová převodovka je odstupňována až zbytečně těžce – většina majitelů by jistě ráda obětovala pár kilometrů v hodině v maximální rychlosti ve prospěch třeba dvou vteřin ve zrychlení. Pak by však pravděpodobně ještě vzrostla již tak vysoká spotřeba paliva, v reálném provozu se pohybující okolo 11 l/100km. Pod deset se lze vejít skutečně horko těžko, naopak k atakování patnáctilitrové hranice se stačí zapomenout v pár rychlých zatáčkách...

A to se vám v nové imprey stane vcelku snadno! Při řízení vám za chvíli tvary zádě karoserie přestanou zdát důležité, výsledný dojem za volantem je totiž téměř totožný jako u minulé generace. Rozvor náprav se sice zvětšil o plných 10 cm, na mrštnosti to vozu ale nijak neubralo. Do zatáček se stále vrhá se stejnou vervou jako dřív, charakteristika je díky dokonalému vyvážení až obdivuhodně neutrální. Vydatně zde pomáhá nízké těžiště vozu, na kterém má svůj podíl hlavně plochý čtyřválec „boxer“. Pohon všech kol ve verzích bez turbodmychadla oceníte víc na šterkové či mokré cestě než při výjezdu ze zatáček na asfaltové silnici, jeho funkce je však naprosto bezchybná a právě na kluzkém povrchu vynikne dokonalá souhra podvozku a systému pohonu 4x4. V náročnějším terénu může přijít vhod redukce, kterou dnes nedisponuje ani většina novodobých SUV. I přes výborné jízdní vlastnosti je podvozek až překvapivě pohodlný, rázy od kol jsou výborně tlumeny fyzicky i akusticky.

**Je to o zvyku.** Impreza už není sedan, ale hatchback, nic strašného se tím však nestalo. Novinka nepřišla ani o jeden ze svých významných plusů a navíc se podařilo vylepšit mnoho z nedostatků. Interiér svým zpracováním již odpovídá novému tisíciletí, prostor pro posádku se zejména na zadních místech výrazně zvětšil a zavazadlový prostor, ač svým objemem rekordy stále nethá, je díky praktičtější karoserii hatchback přece jen využitelnější. A navíc: přes všechna tato vylepšení se podařilo o něco snížit cenu, takže nejlevnější Impreza 1.5R Active se nyní vejde těsně pod půl milionu korun. Za testovaný prostřední model 2.0R ve vrcholné verzi Sport zaplatíte ale stále vysokých 723 800 Kč, i když je na druhé straně pravdou, že bohatá výbava obsahuje například automatickou klimatizaci, tempomat, xenonové světlomety, sedmnáctipalcová litá kola nebo asistent pro rozjezd do kopců. A poctivý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem a redukcí, samozřejmě...

Text: Jiří Steiger

Foto: Jan Dvořáček a Tomáš Mikule



Na zadních místech je podstatně víc místa než u předchůdce.



Z plochého motoru subaru ani u nové imprey neustoupilo.