

Subaru Impreza

WHITE CHRISTMAS

Vánoce v létě? Co by ne, příznivcům značky Subaru přichystala automobilka druhé Vánoce evropskou premiérou nové generace modelu Impreza, která se konala v Praze.

Impreza, jméno, jehož pouhé vyslovení vyvolá u fanoušků sportovně laděných automobilů uznalé pokývání hlavou. Tak právě tahle impreza, ikona japonské značky Subaru, slavný rallyeový vůz, jehož zářivě modrou barvu a zlatá kola zná téměř každé malé dítě a od poloviny devadesátých let budí ze sna zájemce o rychlé svezení, dostala nástupce. A fanoušci kompaktního sedanu s úžasným podvozkem jsou na pozoru: vždyť nová generace je úplně jiná! Běžný hatchback, na pohled s jednoduchým designem, to přece není ten slavný automobil, jemuž žádná zatáčka neodolá...

My jsme měli příležitost mezi prvními evropskými novináři vyzkoušet, jaká je skutečnost, a to na důvěrně známých silnicích mezi Kladnem a Berounem. Japonská značka se totiž rozhodla prezentovat novou variantu své nejdůležitější řady v Praze a okolí. První uklidňující zpráva pro ty, kteří se zakoukali do nezaměnitelné předchozí generace a novinka jim přijde příliš usedlá: ve skutečnosti vypadá vůz výrazně lépe. Exemplář na snímcích, který jsme měli zapůjčený, je sice v zatím nejlepší dostupné variantě RS, takže má lepší nárazníky (všimněte si zadního difuzoru), 17palcová kola a uvnitř téměř skořepinová sedadla (tvrdé opěradlo je v celku s opěrkou hlavy), ale i tak lze design vozu hodnotit jako odpovídající dnešním trendům – možná až moc, řadou prvků je totiž Subaru Impreza, výhradně pětidveřový hatchback, podobné hlavně Mazdě 3, ale i novému korejskému duu Kia Cee'd a Hyundai i30. S mazdou má však velmi blízké i rozměry, na délku totiž obě měří 4415 mm (i když průměr nižší střední třídy činí 4,2 m), na šířku je subaru jen o 15 mm užší, na výšku má zase o 10 mm víc.

Na rozdíl od všech více či méně podobných rodinných aut má ale nová impreza to, co činí subaru výjimečným – vyřibbený stálý pohon všech kol a nízké těžiště dané montáží výhradně plochých čtyřválců (takže zapomeňte na turbodiesel, ten dostane až letos koncem roku řada Legacy). I když tedy impreza prošla téměř reinkarnací na hatchback, duch značky se nevytratil, což řidič pocítí po prvních kilometrech. Řízení je tužší, ale přesné, záběr všech kol jistý jako obvykle. Při prvním krátkém seznámení nám ale přišlo, že by karoserie při ostřejší jízdě měla být tužší hlavně v oblasti přední nápravy, tradiční nerovnosti českých silnic se totiž přenášejí do volantu. K pohonu jsme si zvolili výkonnější z obou motorů, který sice přišel o trochu výkonu (110 místo 118 kW), výrobce ale slibuje lepší pružnost v nižších otáčkách. V praxi se však stejně ukázalo, že nejlépe se boxer cítí, když se patřičně vytočí, pětistupňová převodovka má tradičně pevný, ale už ne tak vzdorovitý chod. Citelné vylepšení je znát u brzd, na pedál už nemusíte vyvíjet takový tlak. Druhou pohonnou jednotkou je známá patnáctistovka, ta už má ale s velkým autem a pohonem 4x4 hodně práce, o čemž svědčí na dnešní poměry hluboce podprůměrné zrychlení 0-100 km/h za 14,0 s.

Interiér je díky značné délce poměrně prostorný, zvolené materiály jsou sice i nadále tvrdé, ale kvalitně slícované. Vpředu se nám v „poloskořepinách“ sedlo příjemně, vzadu je místa hodně, ale sedák je poněkud níž – výhodou je naopak dobrý přístup velkými a doširoka se otvírajícími dveřmi. Chloubou hatchbacku ovšem rozhodně nebude zavazadlový prostor, jehož objem výrobce pro jistotu ani neuvádí, nicméně je velmi plo-



Opět jen s pohonem 4x4. Takže zatáčky nejsou ani pro novou imprezu problém.



Interiér sází na tvrdé, ale dobře slícované plasty. Design je ale dost strohý.



Jako u předchůdce najdeme pod kapotou ploché a zcela odhalené benzinové motory.

chý a krátký. Otazníky zůstávají zatím v oblasti výbavy a ceny, protože vůz bude uveden až během října. Náš odhad je těsně pod hranici půl milionu korun, stávající sedan stál 528 800 Kč. Novou imprezu půjde také přestavět na čtyřmístnou variantu N1 s odpočtem DPH. Podle verze můžeme počítat až s šesti airbagy a klimatizací, nejvyšší varianta dostane sériově také stabilizační systém či xenonové světlomety.

Teprve s odstupem na trh přijde omezená série přeplňovaného modelu STi, který udělal Subaru Impreza jméno. Fanoušci této ostré varianty dostali prozatím alespoň malou útěchu v podobě závodního prototypu, vystaveného na frankfurtském autosalonu.

Text: Michael Kudela
Foto: Tomáš Mikule

ZNÁMÉ BOXERY, ŽÁDNÝ DIESEL

| Verze | | 1.5 | 2.0R |
|---------------------------|-----------------|--------------------|--------------|
| Uspořádání/typ | | B4/zážehový | B4/zážehový |
| Zdvihový objem | cm ³ | 1498 | 1994 |
| Výkon | kW (k) | 79 (107) | 110 (150) |
| při otáčkách | 1/min | 6000 | 6400 |
| Točivý moment | Nm | 142 | 196 |
| při otáčkách | 1/min | 3200 | 3200 |
| Vnější rozměry | mm | 4415 x 1740 x 1475 | |
| Rozvor | mm | 2620 | |
| Světlá výška | mm | 155 | |
| Pohotovostní hmotnost | kg | 1310 | 1345 |
| Největší rychlost | km/h | 175 | 193 |
| Zrychlení z 0 na 100 km/h | s | 14,0 | 9,6 |
| Spotřeba paliva | l/100 km | 9,6/6,3/7,5 | 11,1/6,9/8,4 |



Převodovka je nadále tužší, kupodivu zůstala i redukční převodovka (malá páčka dole). Sportovní sedadla náleží k vrcholné verzi RS.



Výrobce objem malého a plochého zavazadlového prostoru neudává.