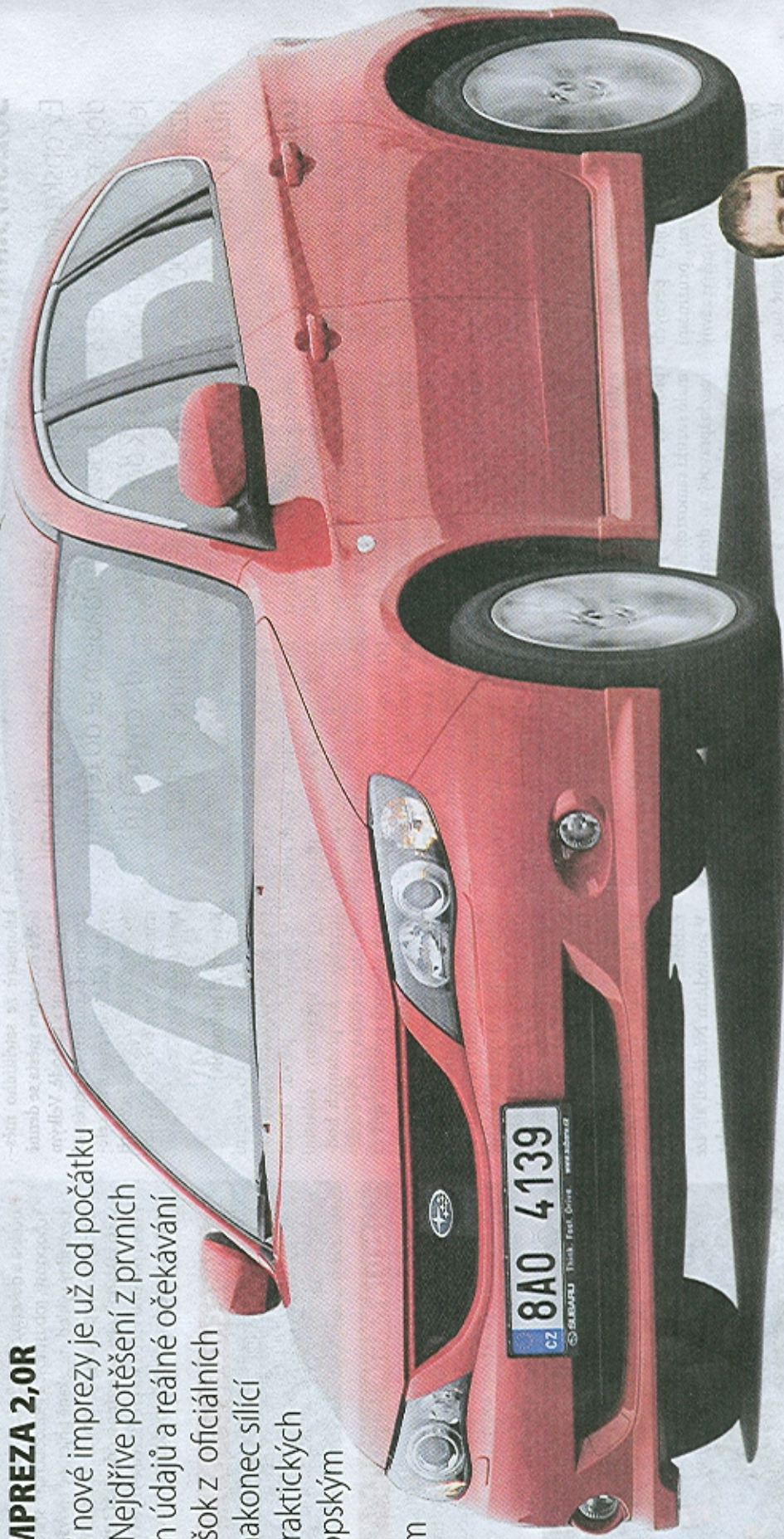


# Novoimprezionismus

## SUBARU IMPREZA 2,0R

Životní pouť nové imprezy je už od počátku plná zvratů. Nejdříve potěšení z prvních zveřejněných údajů a reálné očekávání dieselu, pak šok z oficiálních fotografií a nakonec sílící potěšení z praktických svezení. Evropským baculatým hatchbackům vyrosti nebezpečný soupeř.



### LADISLAV ČERMÁK

Subaru je pro motoristického novináře příjemným osvětlením. Od neustálého pátrání, jak moc se jednotlivým

turbo a pro budoucí japonské STi i 2,0 turbo. Evropské STi se opět spolehne na dvaapůllitry, to je ovšem záležitost roku 2008.

aru byl použit ve verzích s ručně řazenou převodovkou. Motor je zástupcem nové řady boxerů s variabilním časováním ventilů, která se poprvé objevila ve velkém legacy před čtyřmi

lety. Impreza má důvod k velkým změnám a své obývací prostory vyvedla v podobném, uměřeně elegantním stylu. Půjčila si pár detailů od legacy, jinak

### LÍBÍ, NELÍBÍ

+ neotřelý design bez prvoplánové lhbivosti, prostorný a komfortní interiér, vynikající kombinace komfortu a přilnavosti, fenomenální jízdní vlastnosti i na šotolině, účinné brzdy, dobře vychovaný motor s plivnulým tahem. ofešné řízení se znežnou

Subaru je pro motoristického novináře příjemným osvětlením. Od neustálého pátrání, jak moc se jednotlivým výrobcům podařilo v rámci krutých omezení postavit aspoň trochu fidičsky potěšující auto, si našťásti ještě lze odskočit do modelu, pro který je vybrané silniční chování prvořadou metou. Taková zůstala i nová impreza, i když dostala na hřebet baculatou pětidveřovou karosérii, zcela nepodobnou dosavadním štíhlým sedanům. Motory se nezměnily – ploché čtyřválcové 1,5, 2,0, 2,5

### Očima tradicionalistů

Já zvolil pro první seznámení s novou generací dvoulitru v nejvyšší ze tří základních specifikací, nazvané Sport a zahrnující rozsáhlou výbavu, v níž nechybí automatická klimatizace, xenonové světlomety, 17<sup>o</sup> litrá kolo, redukční převodovka a kompletní bezpečnostní výbava s dominující stabilizačním systémem, který v historii poprvé v Sub-



Japonská revoluce – sedadky pro opravdu urostlé řidiče

Foto P. HOMOJKA

aru je zástupcem nové řady boxerů s variabilním časováním ventilů, která se poprvé objevila ve velkém legacy před čtyřmi lety. Dvoulitr EJ20 dostal pro modelový rok 2008 snížený výkon na 110 kW a zlepšený průběh točivého momentu. Vyznačuje se klidným během, ochotným šplháním do otáček a proti starším dvoulitřům také podstatně nižší spotřebou.

Na svém místě zůstalo skoro vše, co dělá subaru subarem. Tedy symetrický stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem, redukční převodovka, ploché motory a některá specifika ve výbavě a ovládnutí; například vyhřívání čelního skla v místě, kde v zimě přimrzají stěrače, a velice dobrá základní výbava i ergonomie. Impreza už na druhou stranu není sedan, to však bude vadit jen opravdovým konzervativcům. Hůře se budou subaristé smiřovat s koncem bezrámových dveří, snad jim v tom pomůže odhlučnění, jaké dosud v žádném subaru nezažili. Interiér navazuje na velký třesk, když aktuální legacy v roce 2003 nahradilo nutné asijské oplatování atrak-



Japonská revoluce II – nadbytek místa v druhé řadě

Foto P. HOMOJKA

Impreza nemá důvod k velkým změnám a své obyvatele prostorněji vyvedla v podobném, uměřeně elegantním stylu. Půjčila si pár detailů od legacy, jinak je ovšem míra unifikace i přes podobný styl překvapivě malá. Politika identických interiérů, kterou začíná razit například Mitsubishi, se tedy nekoná.

Obrovskou změnou je vnitřní prostor. Buclaté vnější linie nejsou samoúčelné, výsledkem je vzdušný dostatek místa nejen vpředu, ale, světe, div se, i na zadních sedadlech. Impreza se po čtrnácti letech konečně stává opravdu rodinným vozem a prostorem pro cestující atakuje špičku. Se zavazadly už to tak slavné není, nad zadní víceprvkovou nápravou a diferenciálem mnoho místa nezbyvá a kufr je třeba zvedat vysoko. Ovšem plocha pro ně je rozsáhlá a nepředstavuje velké omezení. Kočárěk nebo jízdní kolo se dovnitř ovšem nevejde a není jisté, jestli to správi budoucí kombi, protože tožte to minulé na tom nebylo o nic lépe. Lepší litraži se zřejmě pochlubí sedan, u něj však zase není jisté, že zavítá do ČR. Bonusem je otevření kapoty na plynuvých vzpěrách, tím se



Litru nemnoho, využitelnost solidní. Kolo se ale nevejde... Foto P. HOMOJKA

+ neotřelý design bez prvoplánové libivosti, prostorný a komfortní interiér, vynikající kombinace komfortu a přilnavosti, fenomenální jízdní vlastnosti i na šotolině, účinné brzdy, dobře vychovaný motor s plynuvým tahem, přesné řízení se zpětnou vazbou, zábava za volantem – absence měkčených plastů, přední sedadky nevyhovují menším postavám, gumové a nepřesné řízení, přecitlivělá spojka, mělký zavazadelník, spotřeba, základní ceny vyšších verzí, chybějící nejmodernější prvky výbavy

### ČÍM SE CHLUBÍ

Stálý pohon všech kol, planetový mezinápravový diferenciál  
Poměr dvoustupňové redukční převodovky: 1 : 1,447

Cena základní verze: 498 800 Kč

Zadní náprava: dvojitá příčná ramena

### ČÍM VÁS OCHRÁNÍ

Připomínáče nezapnutých bezpečnostních pásů: ✓  
ISOFIX: ✓

Otevření zamčených dveří tahem za vnitřní kliku: ✗

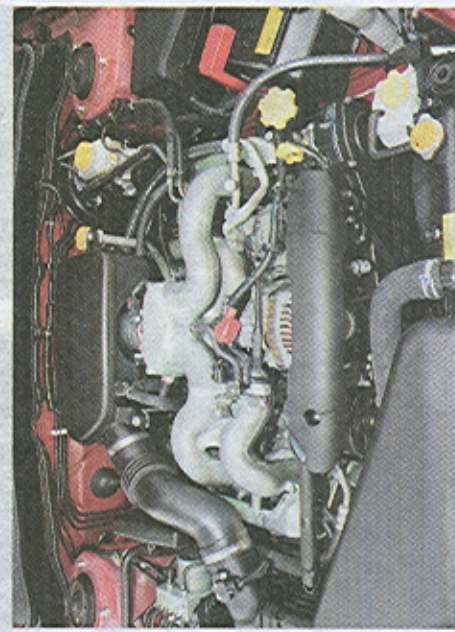
Samočinné zamčení po rozjetí: ✗

Bezpečnostní vnější kliky: ✓

Deadlock: ✓

### ŽLUTÁ KARTA

Spotřeba. Je to smutné, ale hvězdné ceny benzínu vrhají na výborný vůz špatné světlo. Jezdit s kompaktním hatchbackem za devět litrů se už dnes prostě nenosí. Přitom cesty k úsporám existují, jak dokazuje BMW se svým systémem Efficient Dynamics.



Někde hluboko, skryt pohledům, spočívá výborný motor Foto P. HOMOJKA

může mezi kompakty pochlu-  
bit už jen golf a stilo.

**Velké ticho**

Startuji klasičtým klíčkem (impreza jako první subaru nabízí i bezklíčový přístup) a na volnoběh běžící motor nejenže neslyším, ale ani necítím. Proturování rozezní známou chraplavou písničku, za níž by subaristé dýchali, ovšem tak utlumenou, že ji přehlupší už ventilátor klimatizace. Takřka dokonalé ticho vůbec provází celé bydlení v nové impreze; jízda přes nerovnosti, dálniční let i kočiči hlavy, to vše je uvnitř slyšet tak utlumeně, že se to vyrovná luxusním limuzinám. Pod podlahou se těší na přívál newtonmetrů povíťá mechanika. Uvelebuji se do anatomické sedáčky a kochám se výbornou ergonomií. Vše je na svém místě a většina ovládacích prvků dostala v nejlepší slova smyslu evropský tvar. Velice příjemné jsou inteligentní světlomety, které na první vypnutí klíčku zhasnou a není třeba je pořád pouštět, ovšem stačí zatočit spínačem a zůstanou svítit obrysovký. Náskokem proti lanceru je dvousměrné nastavitelný volant, který si nastavuji přesně, jak ho potřebuji. Pak plynový pedál s optimálním odporem, trochu ztuhá jdoucí brzdý a spojka, jež neodpustí ani malé zaváhání a první rozezdání ukončí potupným zhasnutím motoru.

Na nekolikátý pokus už je rozjezd skoro hladký a atmosférický čtyřválec se pustí do



Je tohle ještě vůbec Japonec? Soudě podle vzhledu, už našťásti ne. Škoda jen tvrdých plastů... Foto P. HOMAČKA

válcová BMW se svou silou nevychloubá, ale předvádí konstantní a hodnotnou práci. Nezátrácí sympatie ani energi vibracemi, krátká kliková hřídel ochotně mění otáčky a v plném tahu se z výfuku line nádherné bubláni, které očarovalo celým generacím řidičských labužníků. Jedinou pihou je gumové a nepřesné řazení, u něhož se dá tlakem jiným než kolmým směrem snadno minout kýžená dráha a jež komplikuje bleskové změny rychlostních stupňů při sportování.

**Vyvážený pojezd**

Potěšen agilitou motorem jsem si okusil chování podvozku a zjistil, že mám co do činění s osobností mezi

kompakty nevidanou. Impreza se sice v zatáčkách nakláni, laděnému hatchbacku upadla kola, ale ještě předtím by jeho řidiči rozpraskala zubní sklovina. A posádka uvnitř se jen pohupuje a občas zaslechne tlumené bouchnutí. Sympatické je, že stabilizační systém, bez něhož se dosud imprezy musely obejít, zasahuje až v opravdové krizi. A brzdy brzdi, jak mají, bez únavy a přehnané jedovatosti. A nakonec třesínka pro nevybouřené nadšence – i s půldruhatunovým autem bez turba lze vykroužit na suchém asfaltu nádherný drift. Chce to ale umět, protože kola se utrhnou až v rychlosti, při níž většina řidičů už dávno panicky stojí na brzdě.

**TECHNICKÉ ÚDAJE**

**SUBARU IMPREZA 2,0R**

Typ: pětidveřový hatchback segmentu C

**MOTOR**

Plochy zážehový čtyřválec se čtyřventilovým rozvodem DOHC a variabilním časováním sacích ventilů

Zdvihový objem válců (cm<sup>3</sup>): 1994

Největší výkon (kW/min<sup>-1</sup>): 110/6400

Největší točivý moment (N.m/min<sup>-1</sup>): 196/3200

**PROVOZ**

Stálý pohon všech kol, pětistupňová převodovka, dvoustupňová redukční převodovka

Maximální rychlost (km/h): 193

Zrychlení 0-100 km/h (s): 9,6

Spotřeba paliva (l/100 km): 11,1/6,9/8,4

**ROZMĚRY**

Délka (mm): 4415

Šířka (mm): 1740

Výška (mm): 1475

Rozvor náprav (mm): 2620

Objem zavazadelníku (VDA, l): 301-1216

Objem palivové nádrže (l): 60

**CENA (Kč)**

Základní (1,5R Active): 498 800

Základní testovaná verze (2,0R Sport): 723 800

Testovaná verze, včetně příplatkových prvků: 747 242

Výbava navíc: sportovní maska chladiče, dekorativní lišta bočních dveří, dekorativní lišta 5. dveří, prahové lišty, ochrana nakládací hrany, loketní opěrka

Nové impreze se musí správně nalkombinovat doplňky, aby vypadala k světu. U té mě, čer-vené, se to povedlo bezesbytku – v přímém rozporu s prvními reakcemi většiny kolegů, i mých vlastních vypadá ospoilerovaná impreza na velkých kolech a s pěknou barvou fantasticky, což bezděčně potvrdila

evropský tvar. Velice příjemné jsou inteligentní světlomety, které na první vypnutí klíčku zhasnou a není třeba je pořád pouštět, ovšem stačí zatočit spínačem a zůstanou svítit obrysovkou. Náskokem proti lanceru je dvousměrné nastavitelný volant, který si nastavuji přesně, jak ho potřebuji. Pak plynový pedál s optimálním odporem, trochu ztuhá jdoucí brzdou a spojka, jež neodpustí ani malé zaváhání a první rozjezd ukončí potupným zhasnutím motoru.

Na několikátý pokus už je rozjezd skoro hladký a atmosférický čtyřválec se pustí do urputného boje s mechanickými odpory stále čtyřkolky. Na prvních metrech má navrch fyzika; motoru přece jen chybí turbodmychadlo.

Pak se ovšem dostanou ke slovu příjemně hladké výkonové křivky a od 2000 otáček nahoru se sto paděsát hřebců pustí do nepřerušovaného tahu až k červenému poli, který sice nestačí na pružné zrychlení nejlepších turbodieselů, ale většinu z nich snadno udolá širokým spektrem použitelných otáček a relativně dlouhými převody. Motor nezatačuje do sedačky, podobně jako šesti-

hridel ochotně mění otáčky a v plném tahu se z výfuku line nádherné bubláni, které očarovalo celým generacím řidičských labužníků. Jedinou pihou je gumové a nepřesné řazení, u něhož se dá tlakem jiným než kolovým směrem snadno minout kyžena dráha a jež komplikuje bleskové změny rychlostních stupňů při sportování.

### Vyvážený pojezd

Potěšen agilním motorem jsem si okusil chování podvozku a zjistil, že mám co do činění s osobností mezi

koliv rychlosti, a protože není přetížený litinovým stojatým motorem před přední nápravou, mohl si dovolit luxusní kompromis mezi vysoce nadprůměrným komfortem a přilnavostí kol. Mezi hatchbacky neexistuje konkurent, jenž by se při tak měkkém podvozku tolik držel silnice. Na opravdu drsné šotolině to sice znamená rychlé nalezání dorazů pérování a riziko nečekaného odskočení, ovšem i po hodně vymleté okrese lze letět stylem, při

počepuje a občas zaslechne tlumené bouchnutí. Sympatické je, že stabilizační systém, bez něhož se dosud imprey musely obejít, zasahuje až v opravdové krizi. A brzdy brzdí, jak mají, bez únavy a přehnané jedovatosti. A nakonec třesinka pro nevybouřené nadšence – i s půldruhounovým autem bez turba lze vykroužit na suchém asfaltu nádherný drift. Chce to ale umět, protože kola se utrhnou až v rychlosti, při níž většina řidičů už dávno panicky stojí na brzdě.

### CENA (Kč)

Základní (1,5R Active):

498 800

723 800

Testovaná verze (2,0R Sport):

747 242

Výbava navíc:

**sportovní maska chladiče, dekorativní lišta bočních dveří, dekorativní lišta 5. dveří, prahové lišty, ochrana nakládací hrany, loketní opěrka**

Nové imprey se musí správně nakombinovat doplňky, aby vypadala k světu. U té mé, červené, se to povedlo bezesbytku – v přímém rozporu s prvními reakcemi většiny kolegů, i mých vlastních vypadá ospoilerovaná imprea na velkých kolech a s pěknou barvou fantasticky, což bezděčně potvrdila většina přátel, kterým jsem ji ukázal.

S prostře-

dním dvoulitrem jezdí tak, že to musí stačit naprosto každému, nedělá jí problém ploužení po městě s otáčkami kolem tisícovky ani dálniční lety; na „okreskáč“ se pak přímo vyžívá. Velkou slabinou je spotřeba, která se dostává pod deset litrů na sto jen neochoťte i při poklidnější jízdě; na druhou stranu při dovádění o moc výš nevyšplhá. Ale s tím se bohužel nic moc dělat nedá, částečně to vyřeší diesel, který již klepe na dveře. Sečteno a podtrženo, nová imprea je prostorná, neuvěřitelně komfortní, výborně odhlučněná a bezpečná.

Testované provedení je podle mě optimální, silnější WRX už je zbožím pro entuziasty, slabší patnáctistovka je zase na štiřu s velkými pasivními podpory a sportovní doplňky dělají z domnělého ošklivého káčátka velice sexy objekt. Už nemám nejmenší strach, že nové STi bude ošklivé, nebo dokonce špatné ...

