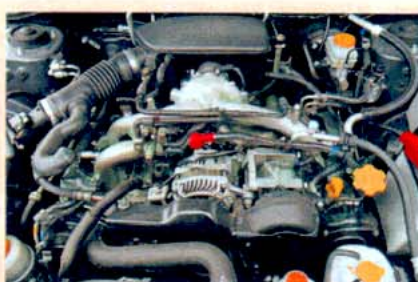




Konzervativní interiér vyniká precizním zpracováním. Dovnitř ale proniká aerodynamický hluk.



Pod kapotou je nezakrytý boxer, s nímž je do 2500/min nuda, ale kolem 4000/min se chová čile



Impreza je plně pětimístná, chválíme velmi povedené hlavové opěrky a tuhost sedádků



Nová třída vychází z velkého SUV Tribeca, základ vznikl zkrácením platformy legacy. Nahoře vpravo: Subaru, jak má být: přesně vedená řidičská pása a účelný a robustní ovladač redukovaného převodu.



Zvolna klesající a bohatě prosklená záď zlepšuje výhled vzad, ale snižuje využitelnost zavazadelníku



Zvýhodněné vstupné

Stálý pohon všech kol a plochý čtyřválec - Subaru Impreza 1.5 R Kombi láká cenou a nepostrádá nic z charakteristických prvků prestižní rallyeové značky.

První generace imprezy se bez velkých změn vyráběla osm let (1992 až 2000), druhá prošla dvěma vlnami úprav. Japonci už prohánějí malosériové S204, tedy upgrade sedanu 2.5 WRX STI, tvořícího vrchol nabídky na evropských trzích. Za 206 kW u nás zaplatíte nejméně 1 228 800 Kč, krotší kombi má čtyřválec o více než dostatečném výkonu 169 kW (od 943 800 korun). Tentokrát jsme ale otestovali základní kámen nabídky, cenu sotva polovinu „es-tička“.

Ani nejlevnější imprezu neošdílí, proslavený systém pohonu všech kol, spoléhající spíše na poutivou mechaniku než komplikované elektronické systémy, nepostrádá redukcí. V kritických situacích díky trvalému přenosu hrací síly překlene určitou prodlevu haldexů a torsenů, jen příležitostně aktivujících pohon kol druhé nápravy.



Kapsy ve dveřích by mohly být objemnější. Skla za jízdy neklepou, ač je nezdří ram.

Impreza drží stopu se spolehlivostí legacy (takřka identicky podvozek, vzadu víceprvkové zavěšení) a nezaváhala ani na klikatě silničky pokryté vlhkým listím. Škoda jen bubnových brzd vzadu.

Konstrukce zážehového čtyřváce s protilehlými válci a čtyřventilovou technikou (rozvodový řemen s bezúdržbovými napínači) se neliší od většího dvojlitru, 2.5 v STI má navíc v podstatě jen turbodmychadlo. Až do 2500/min se ovšem příliš neděje,

patnáctistovka nabere dech teprve kolem 3200/min, ale pak dává svou živost zapomenout na papírových 77 kW. Na volnoběh ucítíte decentní vibrace netrpělivého boxeru. Spojka měkce zabírá, pět stupňů plně stačí, ostatně impreza vás tak strhne, že si raději vychutnáte vytočenou čtyřku. Subaru si vystačí s Naturelem 95 a není problém se vejít do osmi litrů, olověná noha do 9,5 l. Do servisu nejspíš pojedete málokdy, výrobce předepisuje dvouletý interval, nebo 30 000 km.

V kombi pohodlně přepravíte i pátu osobu vzadu uprostřed, sedák totiž tvoří rovná lavice. Díky tuhým výplním záda nebolí, hlavové opěrky zaslouží absolutorium. Přivítali bychom více úložných prostorů, do kapes ve dveřích stěží vmáčknete púllitrovou láhev. I dozadu je skvělý výhled, zavazadelník však není příliš skladný. To je ale obor,

SUBARU IMPREZA 1.5 R KOMBI ACTIVE

Technické údaje

Motor zážehový plochý čtyřválec DOHC • Zdvihový objem 1498 cm³ • Výkon 77 kW při 6400/min • Točivý moment 142 N.m při 3200/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová • Zavěšení McPherson/víceprvkové • Pneumatiky 195/60 R 15 • Palivová nádrž 60 l • Rozvor náprav 2525 mm • Vnější rozměry 4465 x 1695 x 1485 mm • Zavazadlový prostor 0,356/1,266 m³ • Pohotovostní/úžitelná hmotnost 1385/365 kg • Největší rychlost 175 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 13,7 s • Spotřeba paliva 10,4/6,4/7,9 l na 100 km.

Základní cena	538 800 Kč
Testovaný vůz	540 800 Kč

HODNOCENÍ

- + Nízká pořizovací cena a prestiž značky
- + Vyspělý systém stálého pohonu 4 x 4
- + Souhra motoru s převodovkou
- Nepraktické prosklení zavazadelníku
- Neochotný zážeh odpovídá konzervativnímu interiéru

Výsledná známka 1-

Nejlevnější impreza má (skoro) vše, co Subaru nabízí, byť je jednodušší a slabší. Skvělý startovní model pro pravé znaice.

v němž Impreza 1.5 R ani kralovat nechce. Zůstává specifickým zbožím vysokých kvalit, plnohodnotnou lahůdkou pro náročné, kteří mají poněkud hlouběji do kapsy. **Zdeněk Vacek**