

# NOVÝ ZÁKLAD

## SUBARU IMPREZA 1,5R

Text: Dan Pejzl Foto: George, archiv

www.motor-sport-magazin.cz

Ne každý fanda automobilových soutěží může řídit silné auto, jeden nepřeceňuje své řídičské umění, druhý si na silnici nepotřebuje nic dokazovat, třetí za takové auto prostě nechce dát tolik peněz. Přesně pro tuto skupinu je tady nová Impreza 1,5R nahrazující vyřazenou šestnáctistovku.

**N**a první pohled ji od silnějších sester budete těžko rozeznávat, identifikaci nic neusnadňuje. Asi nejpodstatnějším rozpoznávacím znamením jsou menší 15palcová hliníková kola, kterými vzadu prosvítají

bubnové brzdy. Dostali jsme možnost otestovat malou Imprezu začátkem listopadu, tedy nedlouho po jejím uvedení na český trh.

Má první otázka na zástupce Subaru při přebírání vozu se týkala cílové skupiny zákazníků. Při

► Dobré jízdní vlastnosti odpovídají standardu značky



## SUBARU IMPREZA 1.5 R

Motor	ploché čtyřválec s protiběžnými písty, DOHC/4
Zdvihový objem	1498 cm <sup>3</sup>
Vrtání x zdvih	77,7 x 79 mm
Kompresní poměr	10,1:1
Max. výkon	105 k (77 kW)/6400 ot./min.
Max. točivý moment	142 Nm/3200 ot./min.
Převodovka	pětistupňová manuální s integrovanou redukční převodovkou
Pneumatiky	195/60R15
Délka x šířka x výška	4465x1695x1485 mm
Rozvor	2525 mm
Světla výška	150 mm
Pohotovostní hmotnost	1310 kg
Nádrž	60 l
Maximální rychlost	175 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	13,7 s
Kombinovaná spotřeba	7,9 l/100 km

**CENA od 538 800 Kč**

uvádění na trh totiž importér představil patnáctistovku jako model pro čerstvé majitele řidičského průkazu, případně pro starší řidiče, kteří si chtějí vyzkoušet řídit Subaru. Odpověď vnesla do záležitosti jasno – Subaru 1,5R si zatím zákazníci nachází u starších vyzrálejších řidičů, kteří umí ocenit výborné jízdní vlastnosti a nepotřebují k tomu přebytek výkonu.

### KONĚ CHYBÍ, VLASTNOSTI ZŮSTÁVAJÍ

Pokud rozdíl zvenku nepoznáte, po usednutí to nebude jiné. Sedačky svým tvarem dokonale obklopují tělo, mají výborné boční vedení. Trochu zamrzí jednoduchý pogumovaný věnec volantu s velkým průměrem i malá, taktéž gumová hlavice řadičích pák. Jinak se to uvnitř od větších sester neliší a do chvíle, než poprvé sešlápnete plynový pedál, nemusíte ani nic tušit.

V předí typického tvaru bije typické ploché čtyřválcové srdce, ovšem o objemu pouhých 1498 cm<sup>3</sup>, které i díky variabilnímu časování sacích ventilů



► Známy interiér s výbornými sedačkami

AVCS dává výkon 105 koní.

Rozjezd s novým, mírně nadčtvercovým patnáctistovkovým motorem vyžaduje trochu práce se spojkou, ale zátaž od nejnižších otáček je boxerovsky mohutný a nemusel by se za něj stydět ani o několik decí větší agregát. Pole otáčkoměru sice slibuje typickou točivost čtyřválece od Subaru, ale lineární nástup výkonu, na který jste zvyklí u atmosférických dvoulitrů, se během obkroužení ručičky po číselnicích nedostavuje a motor působí dost bezpohlavně. Boxer šlápe stejně hladce jako dvoulitr, ale je pochopitelně znatelně línější. Pro udržení dynamického pocitu z jízdy je třeba držet otáčky nad 4000 a poctivě pracovat s řadičím pákou. Šest stupňů převodovky místo dosavadních pěti by malému motoru

roz -

hodně prospělo. Sedět v Impreze a nemít pod sebou nabroušené stádo koní je nezvyk a způsobit se tomu chvíli trvá.

Filozofie tohoto modelu je prostě trochu jiná, motor nemá nikoho usazovat do židle, ale má nabízet úspornější variantu na boxerské téma při zachování image značky.

Odhlédneme-li od motoru, zachovává si „baby“ Impreza nachlup stejné jízdní vlastnosti jako dospělejší verze. Užší 195milimetrové pneumatiky sice neudrží tolik, co dvěstěpětky u dvoulitru, ale mají ke zpracování menší počet koní, přitom podvozek s pohonem všech kol dává řidiči stejnou jistotu při projíždění zatáček i v přímém směru. Také brzdy fungují bezproblémově i přes použití levnějších (a popravdě řečeno v pěkných kolech dost neestetických) bubnů na zadní nápravě. A pořád máte ten známý pocit, že řídíte větší motokáru než auto nižší střední třídy.

Dostanete-li se do složitější situace vyžadující posílení točivého momentu, nechybí ani v patnáctistovce redukční převodovka násobící moment v poměru 1,45:1. Připočteme-li k tomu stálý pohon všech kol, je to Subaru jako každé jiné.

### DVĚ ZA STI

Impreza 1,5R s pohotovostní hmotností mírně překračující 1300kg sice neoslňuje maximální rychlostí, která dosahuje 175km/h, ani zrychlením na stovku za 13,7 s, ale na druhou stranu nabízí na čtyřkolku slušnou ekonomiku jízdy, kdy se spotřeba mimo město pohybuje do 6,5 litru a v kombinovaném provozu do 8 litru naturalu. Imprezu 1,5 je možné pořídit již od 528 800Kč jako sedan, případně o deset tisíc výše za testované kombi. V obou případech nechybí automatická klimatizace, pro kombi střešní ližiny, hliníková kola nebo radio s CD přehrávačem. Za méně než polovinu ceny špičkového modelu WRX STI je tak možné vstoupit do řad vyznavačů čtyřkolek a plochých motorů a přitom na běžné silnici nepoučený rozdíl od dospělých Imprez nepozná.

