



SUBARU IMPREZA

Málokterá automobilová premiéra vzbudila v loňském roce tolik vzrušení jako odhalení zcela nové generace modelu Impreza japonské značky Subaru. Automobily se šesti hvězdami ve znaku jsou však vozy kultovními, a proto zásadní změna designu rozpoutala mezi fanoušky výrobce vozů s pohonem všech kol vášnivou diskuse o správnosti takové proměny.

Impreza přišla na trh na podzim roku 1992 na tehdy zkrácené platformě modelu Legacy. Sedan a kombi nižší střední třídy sice nezažaly nikterak svým vnějším vzhledem, ale skvělé jízdní vlastnosti spolu se stálým pohonem všech kol z tohoto vozu udělaly v Evropě oblíbený automobil jednak v horských zemích,

NAŠE HODNOCENÍ



TESTOVÁNO: 18. 12. – 27. 12. 2007

JÍZDNÍ VLASTNOSTI	×	×	×	×	×
MOTOR	×	×	×	×	×
BRZDY	×	×	×	×	×
VÝBAVA	×	×	×	×	×
DESIGN	×	×	×	×	×
UŽITNÁ HODNOTA	×	×	×	×	×
VÝBAVA – CENA	×	×	×	×	×

SROVNÁNÍ



SUBARU IMPREZA 1,5R

MOTOR: ZÁZ. ČTYŘVÁLEC 1400 cm³

VÝKON (k/kW)	107/79
MAX. TOČIVÝ MOMENT (Nm/ot.min ⁻¹)	142/3200
ZRYCHLENÍ 0–100 km/h (s):	14,0
MAX. RYCHLOST (km/h)	175
KOMBINOVANÁ SPOTŘEBA (l/100 km)	7,5
DĚLKA (mm)	4415
ZAVAZADLOVÝ PROSTOR (l)	301–1216
ZÁKLADNÍ CENA (Kč)	498 900



SUZUKI SX4 1,6 4X4

MOTOR: ZÁZ. ČTYŘVÁLEC 1500 cm³

VÝKON (k/kW)	107/79
MAX. TOČIVÝ MOMENT (Nm/ot.min ⁻¹)	145/4000
ZRYCHLENÍ 0–100 km/h (s)	10,7
MAX. RYCHLOST (km/h)	180
KOMBINOVANÁ SPOTŘEBA (l/100 km)	7,8
DĚLKA (mm)	4140
ZAVAZADLOVÝ PROSTOR (l)	270–1045
ZÁKLADNÍ CENA (Kč)	479 900



VOLKSWAGEN GOLF 1,9 TDI 4MOTION

MOTOR: VZNĚT. ČTYŘVÁLEC TURBO 1800 cm³

VÝKON (k/kW)	105/77
MAX. TOČ. MOMENT (Nm/ot.min ⁻¹)	250/1900
ZRYCHLENÍ 0–100 km/h (s)	12,1
MAX. RYCHLOST (km/h)	185
KOMB. SPOTŘEBA (l/100 km)	6,0
DĚLKA (mm)	4204
ZAVAZADLOVÝ PROSTOR (l)	275–1230
ZÁKLADNÍ CENA (Kč)	623 700

UMÍTE MYT V ZIMĚ?

Jelikož se v zimním období najdou občas i teplejší dny, je dobré jich využít třeba pro očistu našeho automobilu. Pokud se vnější teploty pohybují nad bodem mrazu, můžeme zajet do mycí linky. Nehledě na vnější teploty odborníci doporučují mytí svrchní část vozu každých čtrnáct dní, aby se spláchnla sůl z laku karosérie. Moderní vozidla jsou sice již z výroby ošetřena proti korozi, v mrazech se však na ochranném povlaku mohou objevit praskliny, do nichž se pak dostává ničivá sůl. Odborníci z ÚAMK nedoporučují

umývat za mrazu spodek vozidla, protože jeho vysušení není dokonalé a zmrzlá voda má neblahý vliv na důležité části podvozku, včetně brzd. Umytí spodku bychom tedy měli nechat až na začátek jara. Před mytím auta v automatické mycí lince si objednejte program obsahující mytí kol, pokud se obáváte nepříznivého působení mycích kartáčů na lak karosérie nového auta, využijte tzv. laserové myčky či ručního mytí.

Teplých dnů můžeme využít k dalšímu ošetření karosérie. Lak natřete voskem nebo leštěnkou a dobře vyleštíte. Získá tak vel-



Takzvané laserové myčky jsou díky bezdotykové technologii k laku šetrnější než klasické automyčky s kartáči, při silnějším znečištění ale není umytí stoprocentní

mi dobrý ochranný obal pro další mrazivé období. Posypová sůl se

při provozu auta dostává i do jeho motorového prostoru. Za teplejších dnů můžeme očistit i motor. V ruční myčce naneste na motor speciální čisticí a odmašťovací přípravek a po krátkém působení jej opláchněte vysokým tlakem vody. Po vyschnutí pak můžete preventivně motorový prostor kompletně nakonzervovat, a to opět speciálním přípravkem.

Výbornou ochranu pryžovým částem vozu v zimě poskytuje glycerinový olej. V teplejším období se tyto části určitě ošetřují lépe než za mrazu. Nakonec pak ještě jedna zásada: po každém mytí vyzkoušíme opatrně brzdy a vysušíme zámky.



Tvar předních světlometů je jedním z mála designových prvků, které nová impregnace převzala od minulé generace vozu

jako je Švýcarsko, jednak ve venkovských oblastech s horší infrastrukturou, jako například ve velké Británii. Největší zásluhu na zviditelnění tohoto modelu měla účast značky v automobilovém sportu, kdy impregnace až doposud sbírá nejvyšší vavříny v seriálu mistrovství světa v rallye.

JE TU HATCHBACK

Značka Subaru se již delší dobu netají tím, že chce zaujmout také jiné zákazníky, než jsou pravověrní subaráci. K tomu ale v Evropě v nižší střední třídě potřebujete karosérii typu hatchback, to je prostý a neoddiskutovatelný fakt. Takže impregnace jako pětidveřový hatchback z mého pohledu – proč ne? Na druhou stranu trochu nerozumím tomu, proč Subaru mlčí o tom, že od nového modelu existuje i sedan, který se prodává například v USA. Když je najednou tolik křiklavou, kterým chybí jejich oblíbená impregnace sedan, pak by ji Subaru mělo nabídnout i na starém kontinentě. (Mitsubishi bude u nového lanceru nabízet obě karosářské verze globálně.) Jinou otázkou je hodnocení no-

vého designu. Mně osobně se líbí vše kromě poněkud příliš vyumělkované přední masky, ta spousta chromu je spíše vlastní některým korejským vozům nedávne minulosti. Existuje však i sportovní verze masky, která je jednodušší a decentnější.

NÍZKÉ EMISE

V Evropě se chystané požadavky na plošně snížení emisí CO₂ dotýkají nejvíce výrobců sportovních a SUV vozů. Mezi ně lze řadit i Subaru, jehož vozy jsou známé vysokými výkony. Nová impregnace tak důrazem na prodej atmosférických motorizací signalizuje snahu o snižování emisí napříč modelovou řadou. Například přeplňovaná verze 2,5WRX nebude dokonce v některých zemích vůbec v nabídce, v ČR se objeví v limitovaném počtu. Testoval jsem tedy základní motorizaci 1,5R s motorem boxer a pětistupňovou převodovkou.

Inovovaný agregát není sice žádným trhačem asfaltu, avšak lze jej probudit i ve slušně dynamický mlýn. Díky ukazateli průměrné spotřeby na středovém panelu se ale velmi rychle většina řidičů vrá-



Kvůli pohonu všech kol (umístění zadního diferenciálu) je zavazadelník mělký, objem kufru je tím ale poznamenán i u konkurence

tí k pokornějšímu stylu jízdy. Je až neuvěřitelné, jak se totiž spotřeba liší. V případě plynulé, ale šetrnější jízdy do 90 km/h na běžné silnici a 120 km/h na dálnici lze jet i s naloženým vozem za 7,4 l/100 km. Při ždímání veškerého výkonu ale spotřeba vyleze i na 12 litrů naturalu na 100 km. Rada na závěr: kdo chce jezdit rychle, ať si pořídí dvoulitr.

STAVITELNÝ SLOUPEK

Ještě stručně k podvozku: ten se v této třídě skutečně může stát měřítkem, neboť jeho vyváženost co do bezpečných jízdních vlastností, komfortu a radosti z jízdy je skvělá. Výbava v základní verze u Subaru o něco pokročila, jako jedna z mála japonských značek totiž nyní nabízí i hloubkové seřízení sloupku volantu. Každý řidič si tak v kombinaci s výškově stavitelným sedadlem najde vhodný posaz. Estetickou změnou oproti minulé impregnaci je nyní červené podsvětlení přístrojů. Bezpeč-



Zadní světlá vypadají poněkud „tuningově“ a jsou z estetického hlediska jedním z kontroverzních prvků u zcela nového modelu

nostní výbava je standardně vysoká, všechny modely jsou vybaveny čelními, bočními i hlavovými airbagy. Nikde nechýbí ani automatická klimatizace, všechna elektrická okna a zrcátka, rádio s přehrávačem CD a pro atmosférická subaru typická redukce převodovky. Výhodou pro zájemce ze strany podnikatelů je pak možnost úpravy do kategorie N1, umožňující odpočet DPH.

AUTOR JE AUTOMOBILOVÝ ZÁVODNÍK

CO MI DALO AUTO



JOSEF PRŮDEK
OPERNÍ REŽISÉR

Auto je pro mne velkým pomocníkem, díky kterému si mohu dovolit trávit více času na chalupě v Novohradských horách a dojíždět odtud za svými pracovními povinnostmi. V létě minulého roku jsem režíroval závěrečný gala koncert mezinárodního hudebního festivalu Český Krumlov na otáčivém hledišti. Nádherná práce s předními světovými

hvězdami, ale samo sebou taky zodpovědnost a přípravné práce dlouho do noci. Díky svému autu jsem mohl dojíždět denně z chalupy a zase se tam v noci vracet. To je také jeden z důvodů, proč se těším i na letošní léto, kdy budu na otáčivém hledišti opět v rámci mezinárodního hudebního festivalu a v koprodukcii Jihočeského divadla režírovat Verdiho operu Síla osudu. Auto mi zkrátka zpřijemňuje a usnadňuje pracovní i soukromý život a napomáhá mi spojit příjemné s užitečným.