



Subaru Impreza

## Nová doba!

**HOST VYHAZUJE VRCHNÍHO? NE, JAN CACEK BY MĚL OMEZIT SLEDOVÁNÍ FILMŮ  
A VĚNOVAT SE RADĚJI RADIKÁLNÝM ZMĚNÁM NOVÉ IMPREZY.**

TAK JSEM SI KONEČNĚ mohl udělat vlastní názor. Všude slyšíme nářek subaristů nad tím, kam se poděla jejich Impreza. A tím méní sedan. Je to tak, nová Impreza je naprostoto... Jiná. Ano, je to hatchback, přišla o bezrámové dveře a designově se nepodobá žádnému sourozencovi. Zaslouží si proto zatrudit? Zkusme se na věc podívat pohledem Subaru a optika se rázem změní. Zarytí fandové jsou skvělá věc, ale má se automobilka na lákavý obrovský trh hatchbacků jen lačně dívat a doufat, že díky nadšencům, z nichž valná většina o Subaru pouze sní, časem nepřijde na minzu? Takhle může odloudit pář zákazníků včem téměř golfům a focusům, takže padlo rozhodnutí: „Zkusme prorazit

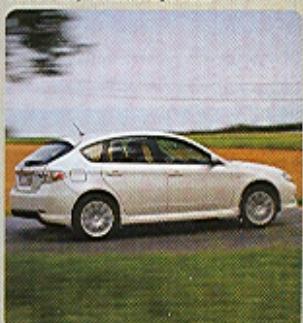
ve středním proudu.“ Interiér je tradičně zaměřen na funkčnost a podvědomě z něj cítíte, že všechno bude fungovat i za dvacet let. Pro Subaru by jistě nebyl problém nakoupit dražší plasty, jenže raději nabídnou za zajímavé peníze spoustu výbavy. Oproti staré Impreze jde ale přesto přímo o tygří skok. A zkuste se posadit na zadní sedadla...

To hlavní, skryté, ovšem zůstalo – motor boxer a léty vyzicelovaný pohon všech kol jsou vám nadále k dispozici. Možná vás napadne, jestli má dnes hatchback se stálým pohonom 4x4 vůbec smysl. Řeknu vám to takhle. Lidé si neváží toho, co mají, a touží po tom, co právě nemají – suchozemci jezdí k moři, v Africe by se místo kouklání na zoo raději najedli... Zkrátka, když

jsem se ocitl v zajetí Vysociny a třídenního nepřetržitého chumelení, nepřál jsem si nic jiného než přesně tu věc, od níž jsem třímal klíč. Když na mě navíc pod nánosy sněhu vykoukly přimrzlé dveře, uplně poslední, po čem jsem toužil, byla bezrámová okna. A pohon všech kol bych nedal ani za kus uzeného. Díky fantastickému záběru a jistotě i ve velmi těžkých podmínkách je Impreza doslova nezadržitelná, a když navíc ve volantu cítíte, co se s autem děje, nemá to chybou. Podvozek je oproti starším imprezám podstatně komfortnejší, což je u nepřeplňovaných verzí spíše ku prospěchu věci. Když na něj zatlačíte, pořád poznáte staré dobré Subaru, jen musíte počítat s náklony. Pokud vyložení netoužíte po střele jménem WRX, testovaný atmosférický dvoulitr je zřejmě optimální volba. Pořídíte jej podstatně levněji a základní patnáctistovka na ostrou akceleraci nestačí. Dvoulitr sice není žádný trhač, loudat se s ním ale nebude a tradičně podmanivý zvukový projev máte v ceně. Subaru se s Imprezou vydalo na neprobádanou stezku. Za sebe říkám, že v první linii militantních „imprezích“ fundamentalistů mě neuvidíte. ☐



Oproti staré Impreze je tohle obrovský skok kupředu.



Podvozek je měkký než dřívě, na rychlosť v zatačkách to nemá vliv.



|   |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|
|   |  |  |  |  |
| <b>Verdikt:</b> Hatchbacků se zajímavým designem, nízkou cenou nebo luxusním image je spousta.  |  |  |  |  |
| S pohonem všech kol jako šáfránu.   |  |  |  |  |
| <b>Cena:</b> 648 800 Kč   |  |  |  |  |
| <b>Výkon:</b> 0–100 km/h za 9,6 s, max. 193 km/h, 8,4 l/100 km  |  |  |  |  |
| <b>Technika:</b> slunční čtyřválec, 1994 cm <sup>3</sup> , pohon všech kol, 150 koní, 195 Nm, 1355 kg, emise CO <sub>2</sub> 199 g/km |  |  |  |  |

12

20