



Subaru Impreza

Nová doba!

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

TAK JSEM SI KONEČNĚ mohl udělat vlastní názor. Vše slyšíme nářek subaristů nad tím, kam se poděla jejich Impreza. A tím míní sedan. Je to tak, nová Impreza je naprosto... Jiná. Ano, je to hatchback, přišla o bezrámové dveře a designově se nepodobá žádnému sourozenci. Zaslouží si proto ztrátit? 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 mizinu? Takhle může odloučit pár zákazníků všem těm golfům a focusům, takže padlo rozhodnutí: „Zkusíme 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 vycizelovaný pohon všech kol jsou vám nadále k dispozici. Možná vás napadne, jestli má dnes hatchback se stálým pohonem 4x4 vůbec smysl. Řeknu vám to takhle. Lidé si nevězí toho, co mají, a touží po tom, co právě nemají – suchozemci jezdí k moři, v Africe by se místo koukání na zoo raději najedli... Zkrátka, když

jsem se ocitl v zajetí Vysočiny a třídního 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, úplně poslední, po čem jsem toužil, byla bezrámová okna. A pohon všech kol bych nedal ani za kus uzeneho. Díky fantastickému záberu a jistotě i ve velmi těžkých podmínkách je Impreza doslova nezadržitelná, a když navíc ve volantu cítíte, co se s autem děje, nemá to chybu. Podvozek je oproti starším imprezám podstatně komfortnější, což je u nepřepřítaných verzí spíše ku prospěchu věci. Když na něj zatlačíte, pořád poznáte staré dobré Subaru, jen musíte počítat s náklony. Pokud vyložené netoužíte po sřele 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 nebudete 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 měkčí než dřívě, na rychlost v zatáčkách to nemá vliv.



Verdikt: Hatchbacků se zajímavým designem, nízkou cenou nebo luxusní image je spousta. S pohonem všech kol jako šafránu.

Cena: 648 800 Kč
Výkon: 0–100 km/h za 9,6 s, max.
193 km/h, 8,4 l/100 km
Technika: plochý čtyřválec, 1994 cm³,
pohon všech kol, 150 koní, 195 Nm,
1355 kg, emise CO₂ 199 g/km

12
20