

SUBARU IMPREZA JE TO ONA, NENÍ TO ONA?



Impreza se za svou poměrně krátkou historii stala opravdovým kultovním vozidlem. Měla proto ty nejlepší předpoklady – nezaměnitelný charakter, výjimečné jízdní vlastnosti a výkony a nikterak masový výskyt na silnicích. Změnila poslední generace všechno, nebo pouze tvář a duch zůstal?



Text a foto: Martin Felix

Poprvé se Impreza objevila v roce 1992, což vzhledem k tomu, jaký je to pojem, zas není tak dávno. Pokud se nemůžete okamžitě dopočítat generací, je to tím, že předcházející druhá generace změnila v letech 2001 – 2007 třikrát docela významně vzhled. Stále to ale byl čtyřdveřový sedan (případně kombi) s bezrámovými okny dveří, plochým čtyřválcem boxer a nepřekonatelným pohonem všech čtyř kol. Nyní jsou bezrámová okna fuč a pro Evropu se počítá pouze s karosérií hatchback, ostatní našťastí zůstalo.

Ale ještě něco se mění. Na Subaru dolehlo blbnutí stran CO₂, a tak například v nabídce pro Německo sice zůstala špičková verze STI, ale vypadlo provedení WRX a bylo nahrazeno vzhledově podobným 2.0 R Sport, samozřejmě s menším výkonem, menší spotřebou a pochopitelně menšími emisemi CO₂. To si v Číně budou moci otevřít dvě tepelné elektrárny navíc. Svět se zbláznil. Nicméně v Česku je dvouapůllitr turbo s 230 koňmi v nabídce, neboť asi u nás emise doženou tříválcové škodovky. My jsme se svezli právě s typem 2.0 R Sport se 150 koňmi, abychom si mohli odpovědět na otázku, zda zůstala Impreza Imprezou.



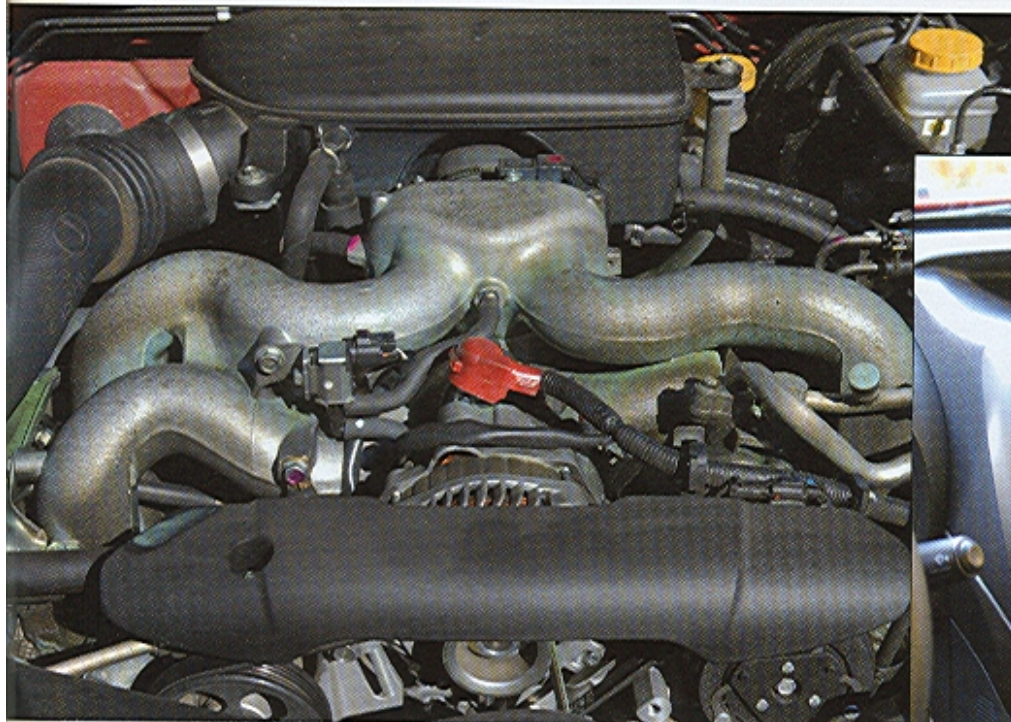
Karoserie typu hatchback má oslovit většinového evropského zákazníka. Je pohledná, zvláště pak ve zkoušeném „sportovním“ provedení. Nijak ovšem nevybočuje a tuningová zadní světlá a falešný difuzor to rozhodně nevytrhnou. Na druhou stranu sedmnáctipalcová kola umístěná v rozích karoserie, vystouplé prahy a mohutný přední nárazník se spoilerem hrají na sportovní notu. Rámy oken jsou sice konvenčnější řešení, ale též praktičtější stran aerodynamického hluku i celkové pevnosti. O změnách k lepšímu lze v každém případě hovořit v interiéru. Prostoru pro posádku je výrazně více, a to i na zadních sedadlech, použité materiály jsou kvalitnější. Na multifunkčním volantu naleznete ovládání tempomatu a audia, prvně je přítomný i palubní počítač, byť ukazuje pouze průměrnou spotřebu. Zavazadlový prostor, který omezuje konstrukce podvozku a pohonného ústrojí má pro českého chalupáře smutný 301 litr, je však velmi dobře přístupný a lze sklopením zadních sedadel zvětšit až na 1 216 l.



Po nastartování pomalu začínáme zapomínat na šok způsobený radikálně změněnou koncepcí karoserie a s potěšením konstatujeme, že jméno Impreza nosí tento vůz právem. Zvuk benzínového motoru s protiběžnými písty je nezaměnitelný a po překročení 3 000 ot/min pro mé uši lahodící. 150 koní a 196 Nm při 3 200 ot/min rozjede imprezu na 193 km/h a stokilometrové rychlosti s ní dosáhne za 9,6 s. Tyto hodnoty na papíře nikoho neohromí, síla a výjimečnost je však u subaru v něčem jiném. Stálý pohon čtyř kol se třemi diferenciály a nízké těžiště díky motoru boxer opět přináší neuvěřitelnou jistotu v zatáčkách a radost z řízení. Přestože naladění podvozku je o poznání komfortnější, vůz jede stále jako po kolejkách a řidič opět zažívá pocit, že má v rukou počtvrtý kus železa. Nechybí ani pro subaru obvyklá, jinde však nevidaná redukce v převodovce, kterou lze – pohy-

bujete-li se po suchém asfaltu a bez převěsu – použít třeba v pomalu popojíždějících kolonách, a šetřit tak jinak dost namáhanou spojku. Zato dost chybí šestý převodový stupeň, který by možná pomohl ještě vylepšit dynamiku a určitě by přispěl ke snížení spotřeby. Ta se při sice svižné jízdě, ale zcela vmezích silničních předpisů nějak nemohla dostat pod 10 litrů na 100 km. Výrobce slibuje o půl druhého litru méně, ale pochybuji, že tak disciplinovaného subaristu, aby se přiblížil k těmto hodnotám, někde naleznete.





Subaru Impreza 2,0 R Sport stojí 723 000 Kč, s doplňky opticky vylepšujícími karoserii vyšla na bezmála tři čtvrtě milionu. Není to málo, za tyto peníze však dostanete opravdu velmi dobře vybavený vůz. V ceně jsou xenony, audio s 6 reproduktory, automatická klimatizace, kožený volant MOMO i krásné „sedmnáctky“. Tedy kola, děvčata si už musíte opatřit sami. V praktičnosti impreza asi povyrosla, v originalitě ustoupila ve prospěch obecnému vkusu. Ve své nejsilnější disciplíně, jízdních vlastnostech neopustila pomyslný vrchol nabídky. Někoho možná tento trend rozesmtní, jisté však je, že se nová třetí generace u nás prodává čtyřikrát lépe, nežli ta předešlá. A o to asi šlo.

