



7. listopadu 2006 - NOVINKY

Subaru Impreza WRX STi

- * S karoserií ve stylu hatchbacku zaútočí tvrdě na segment, jenž jí byl dosud cizí
- * Lepší kvalita materiálů v interiéru
- * Design již nebude odrážet leteckou historii značky

Letitý a nesmiřitelný souboj mezi Mitsubishi Lancer Evo a Subaru Impreza WRX STi je možná u konce. Subaru se totiž odhodlalo k nečekaně razantnímu kroku – svůj kultovní stroj hodlá začítit proti jinému druhu soupeřů. Nová Impreza přijde také coby hatchback, což z ní udělá konkurenta pro Golf GTI, Focus ST a jim podobná auta.

Přechod k novému typu karoserie je však logický. Ultrarychlé sedany jsou velmi specifickou kategorií a provedení kombi na evropském trhu příliš zákazníky nezaujalo. Proti hatchbackům, jako je Golf nebo Audi S3, nemělo šanci. Právě jejich kupce by proto měla přilákat nová generace, jelikož Subaru hodlá svůj model posunout luxusnějším směrem. Nečekejte designové faux-pas, jaké se podařilo japonské automobilce v roce 2003. Tehdy se kvůli uspěchanému faceliftu s vypouklými světlomety stala Impreza pro mnoho lidí terčem posměchu. Nejmenovaný zdroj z automobilky tvrdí, že nyní nic podobného nehrozí. Design novinky je údajně atraktivní na první pohled – auto je stylové, linie a tvary jsou vyvážené a nepůsobí natolik vyhraněně jako v případě současné generace. Subaru rovněž opustí kontroverzní masku, jež měla odrážet leteckou historii mateřské firmy Fuji Heavy Industries a odlišit modely značky od konkurence.

Přestože design auta, jež do showroomů zavítá koncem příštího roku, bude odlišný, základní recept se nemění. Imprezu opět podrží na silnici sofistikovaný pohon všech kol a od zatáčky k zatáчке ji pozone plochý čtyřválec. Zlepší se údajně pouze palivová náročnost auta, množství vypuštěných emisí, kultivovanost chodu a zvýší se výkon.



V nabídce pro nejsilnější verze Imprezy zůstanou přeplňované motory o objemu 2,0 a 2,5 litru. Výkon STi by se měl pohybovat kolem 280 koní, přičemž třístovková hranice je snadno dosažitelná. Se vstupem Subaru do nové dynamické éry očekávejte také větší záťah v celém spektru otáček.

Subaru poprvé odhalí novou generaci Imprezy v dubnu příštího roku na autosalonu v New Yorku, v Japonsku se začne prodávat již v červenci. Evropané si však počkají až do prosince. V nabídce kromě ultimativního STi budou nepřepřítované ploché čtyřválece o objemech 1,5 a 2,0 litru. Očekávaný nový dvoulitrový turbodiesel se jako první objeví v příštím roce v Legacy, Impreza jej však dostane nejdříve v roce 2009.

▶ OBSAH ČÍSLA

▶ NOVINKY

▶ TESTY

▶ NOVÁ AUTA

▶ SROVNÁNÍ

▶ SPORT

▶ OTÁZKA DNE

▶ SOUTĚŽE

▶ VÝHERCI SOUTĚŽÍ

▶ PRAVIDLA

▶ DISKUSNÍ BOARD

▶ REDAKCE

▶ PŘEDPLATNÉ

ANKETA

Sledujete soutěž o Evropské auto roku?

- ano, protože se dozvím, která auta jsou nejlepší
- ano, ankety mě baví
- ne, vítězství o ničem nevypovídá
- ne, na hlouposti nemám čas

HLASOVAT

PROBUĎTE SE!

Pokud si chtějí auta jako Evo a Impreza STi udržet zájem zákazníků, musejí vkročit do nové éry. Musejí se stát opět nositeli technologického pokroku, ale zároveň se oproti svým předchůdcům zlepšit v mnoha zásadních ohledech. Jízda v nich by měla být tišší, kultivovanější a pohodlnější, zatímco jejich motory by si zasloužily zajímavější zvuk. Neměly by vypadat hrubě a neotesaně, nýbrž propracovaně, odhodlaně a výkonně. Více jako Skyline GTR a méně jako votušená cirkulárka. Výrazný zásah však potřebuje především interiér. Lepší materiály v lepší kvalitě a s lepším zpracováním jsou nutností. Impreza ani Evo si nezaslouží, aby se po dotyku jejich palubní desky ozývalo skřípání, vrzání a podobné pazvuky. Dokonce i Ford Fiesta vypadá uvnitř oproti současnému Evu IX jako luxusní limuzína.



Pokud se jim tato proměna nepodaří, možná přežijí, ale pouze jako auta pro velmi malý segment trhu. Zákazníci se pak nebudou rozhodovat, zda koupit M3, Audi RS4 nebo Imprezu STi. O tato auta budou mít zájem pouze zarytí fanoušci značky, kteří přenesou přes srdce ty tuny nedostatků kvůli výjimečné technice. V Mitsubishi i v Subaru před sebou mají pořádný kus práce. Jestliže se jim totiž nepodaří uspět s novou generací Evu a Imprezy, automobiloví nadšenci je odepíší. A to už by byl jen nepatrný krůček od toho, aby skončily v zapomnění.

ZÁBLESKY Z MINULOSTI IMPOZANTNÍ IMPREZY



Impreza Prodrive P1
Ve výrobě 2000–2001
Snaha Prodrivu porazit Evo na jeho vlastním hřišti vyústila ve verzi P1. Byla rychlejší než Evo, civilizovanější než Evo, ale také mnohem dražší než Evo.



Impreza 22B
Ve výrobě 1998
Nejvzácnější a nejzábavnější ze všech imprez, co kdy byly vyrobeny. Verze 22B nejen úchvatně vypadala, ale také svůj talent dokazovala na silnici.



Impreza RB5
Ve výrobě 1999
RB5 pojmenovaná po úžasném Richardu Burnsovi nebyla sice nejrychlejší Imprezou na světě, ale pokud jde o ovladatelnost, byla rozhodně tou nejdokonalejší.