

# LEGENDA POKRAČUJE

Není zas až tolik automobilek, jejichž věhlas by byl spojen s konkrétním modelem. Volkswagen má Brouka, Porsche 911 a **SUBARU PO CELÉM SVĚTĚ PROSLAVILA IMPREZA. PO NĚKOLIKALETĚ ODMLCE SE EVROPANŮM DO RUKOU DOSTÁVÁ NOVÁ GENERACE.** Jezdí stále znamenitě.

**V**elké úspěchy malé japonské značky se dají bezpečně vměstnat do posledních třiceti let, tedy přesně do doby, kdy se začala datovat slavná rallyová éra Colina McRaeho, Richarda Burnse a Pettera Solberga. Když si do internetového vyhledávače zadáte jméno Subaru, vypadne na vás 354 000 000 výsledků, z nichž velká část vede ke kultu modelu Impreza.

O Subaru se říká, že je značkou nadšenců, mimo to ale patří mezi nejúspěšnější producenty SUV a její odbyt stále roste. Nová Impreza je tu, aby nám připomněla, že kromě masivních esúvéček automobilka nezapomněla dělat ani poctivá „normální“ auta – samozřejmě se stálým pohonem všech kol. Nejen v tomto směru plave

novinka proti proudu. Pro evropský trh jsou pro pohon k dispozici výhradně benzinové atmosféricky plněné motory, povinností je také bezestupňový automat Lineartronic. Není moc Subaru,

věnovali obzvláštní pozornost řízení a ovládání brzd, což je na harmonickém a jistém pocitu za volantem znát. Nic není dokonalé a především u slabší šestnáctistovky bychom rozhodně

představuje zcela jinou kvalitu. Za studena těší typickým boxeřím zvukem, především však přesvědčí svou dynamikou, která je pro Imprezu zcela dostačující – i díky tomu, že u automatu lze využít hned sedm předvolených stupňů manuálního řazení.

Bezprecedentní je mezi konkurenty úroveň bezpečnosti, Impreza je totiž vybavena pokročilým systémem EyeSight, který umí díky dvěma „očím“ s velkým předstihem rozpoznat překážky ve vozovce a pružně na ně reagovat.

*Michal Borský*

**Podvozek by klidně snesl i 300 koní, to je ale u Subaru tak nějak samozřejmost. Impreza je teď i nečekaně praktická.**

o kterých by se dalo říct, že jsou hezká, mám ale dojem, že Impreza se docela povedla, navíc má v rámci své třídy bezkonkurenčně prostorný interiér.

Nebylo by to snad ani Subaru, kdybychom nemohli pochválit jízdní vlastnosti. Konstrutéri

kvitovali o něco lepší odhlučnění podvozku i motoru, také projekt Lineartronicu je zde víc typicky „variátorový“.

Pokud však nechcete závodit, je vše v nejlepším pořádku, motor je v nízkých otáčkách i příjemně pružný a úsporný. Větší dvoulitr



Foto: Subaru a František Dvořák



**NOVINKA** stojí jako první Subaru na nové globální platformě (SGP). Je mimořádně tuhá a výrazně akcentuje radost z jízdy.

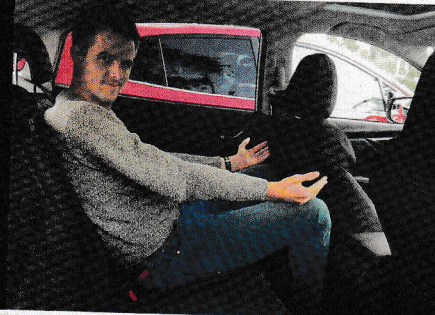


**HORNÍ DISPLEJ** zobrazuje důležité provozní informace. Ovládá se jednoduše z volantu.

**OBJEM KUFRU** oproti poslední Impreze narostl o pět litrů, hlavně je ale lépe přístupný i využitelný.



**MNOŽSTVÍM PROSTORU** vzadu Impreza připomíná Škodu Rapid, v Subaru je však mnohem víc místa na šířku a o nic méně před koleny.



**OVLÁDÁNÍ** nejdůležitějších funkcí řeší Subaru příhodně stále tlačítky.

#### BEZESTUPŇOVÝ AUTOMAT

Lineartronic je pro Imprezu neměnnou konstantou. Ve verzi s dvoulitrovým motorem má sedm manuálních předvoleb, u 1.6l lze zvolit nižší rozsah.

**NOVÁ PŘÍSTROJOVÁ DESKA** má hned tři displeje. Proti dřívějšímu spolu lépe komunikují.



## Subaru Impreza 1.6i

### MOTOR & PŘEVODOVKA

Typ	benzinový, H4 vpředu podél
Zdvihový objem	1600 cm <sup>3</sup>
Největší výkon	114 k (84 kW) při 6200/min
Točivý moment	150 Nm při 3600/min

převodovka CVT, pohon všech kol

### ROZMĚRY & HMOTNOSTI

Délka/šířka/výška	4460/1775/1480 mm
Rozvor	2670 mm
Objem kufru	385/1310 l
Pohotovostní/úžitková hmotnost	1358/460 kg
Objem nádrže	50 l

### DYNAMIKA & SPOTŘEBA

Zrychlení 0-100 km/h	12,4 s
Nejvyšší rychlost	180 km/h
Spotřeba udávaná	6,2 l/100 km
Cena	560 000 Kč

## NÁŠ NÁZOR

Nová Impreza je autem mnoha chutí a barev. Na rozdíl od dřívějších hodně myslí na rodinu, stále je však proklatě rychlá nejen tam, kde běžní „asfaltěři“ odpadávají. Važme si toho, že taková auta stále vznikají.

5 VÝHRADAMI DOBRÝ VYNIKAJÍCÍ

## ODPOVĚDI CO VÁS ZAJÍMÁ

#### ► Jaký systém 4x4 Impreza používá?

Všechna Subaru jsou permanentními čtyřčlankami, použití převodovky Lineartronic znamená aktivní rozdělování točivého momentu mezi nápravy. Standardní poměr je 60:40 ve prospěch přední osy. V závislosti na podmínkách to může být až 50:50.

#### ► Chystají se nějaké další motory?

Minimálně pro evropský trh (jehož role je v celkovém objemu prodeje Subaru zcela minoritní) je současná nabídka v tuto chvíli definitivní.

