



Subaru Impreza

Impreza se vrací. Přichází s jednou karoserií, super podvozkem, bezestupňovou převodovkou, pohonem všech kol a EyeSightem. Můžete si vybrat vlastně jen barvu a jeden ze dvou boxerů – vždy bez turbodmychadla a s objemy 1,6 a 2,0 litru.

TEXT: PETR HANKE FOTO: ARCHIV

Když se o auta moc nezajímáte a podíváte se na základní informace o nové Impreze, možná si řeknete „to znám“. Motory, jako má XV, karoserie trochu zaoblenější, ale vlastně také podobná, jen spuštěná více k zemi. Co má tedy být? Vězte, že je to v tomto případě trochu složitější a hlavně zajímavější. Vždyť znáte Japonec. Jen občas přistoupí k revolučním změnám, obvykle upřednostňují

postupný vývoj. Impreza, která půjde do prodeje v listopadu, je tedy úplně novým autem, přesto je ale navržena tak, aby vlastně pořád zůstala tím správným Subaru a měla ty vlastnosti, pro něž si zákazníci tahle auta kupují.

DOKONALÝ PODVOZEK

Zůstala tak prakticky zachována koncepce karoserie, tedy fakt, že s délkou skoro 4,5 metru jde o jeden z nejdelších hatchbacků

na trhu, a čistě svou velikostí stojí mezi nižší střední a střední třídou. Při troše představivosti by ji bylo možné považovat za crossover, tedy křížence mezi hatchbackem a kombi. Atmosférické motory rovněž vypadají jako staré známé, ale třeba u dvoulitru, který dostal přímé vstřikování, je předělaných nebo nových 80 procent dílů. Podobné je to s bezestupňovou převodovkou Lineartronic, která má větší rozsah převodů a je lehčí. Pohon všech kol má stále symetrické uspořádání a uprostřed lamelovou spojku.

To hlavně se ale u nové Imprezy změnilo – řeč je o karoserii a podvozku. Impreza je první Subaru postavené na nové platformě. A protože auta téhle japonské automobilky jsou vlastně takové Lego, tak na tomto

podvozku postupně vyjedou i všechny, nebo minimálně většina nových generací známých modelů. Nový základ je především extrémně tuhý. To si člověk uvědomí po prvních metrech za volantem nové Imprezy.

Karoserie se méně naklání a auto přesněji a „placatěji“ reaguje na pohyby volantu. V zatáčce máte velmi příjemný pocit z toho, jak se auto opře o přední kolo a jak pořad cítíte a vnímáte, co se pod koly děje. Když v nájezdu do zatáčky odlehčíte záď, Impreza zůstává stabilní a jen vám jakoby mimochodem naznačí, že se zatáčkou dokáže pomoci. Pozor ovšem, aby nevznikla mýlka, Impreza není postavená na smyky a podobné kratochvíle (tedy alespoň na suchu, uvidíme, co dokáže na sněhu), je to pořád hlavně jisté a pohodlné auto.

Právě poskytovaný komfort ve spojení s překvapivou přesností opravdu zaujal. A to Impreza nemá aktivní tlumiče. „Jen“ se skvěle naladěný podvozek prostě opírá o stabilní základ. To jsou zdánlivé maličkosti, ale jak se ukazuje, stále jsou na autech základem pro jejich dobré fungování.

POŘÁD SPRÁVNÉ SUBARU

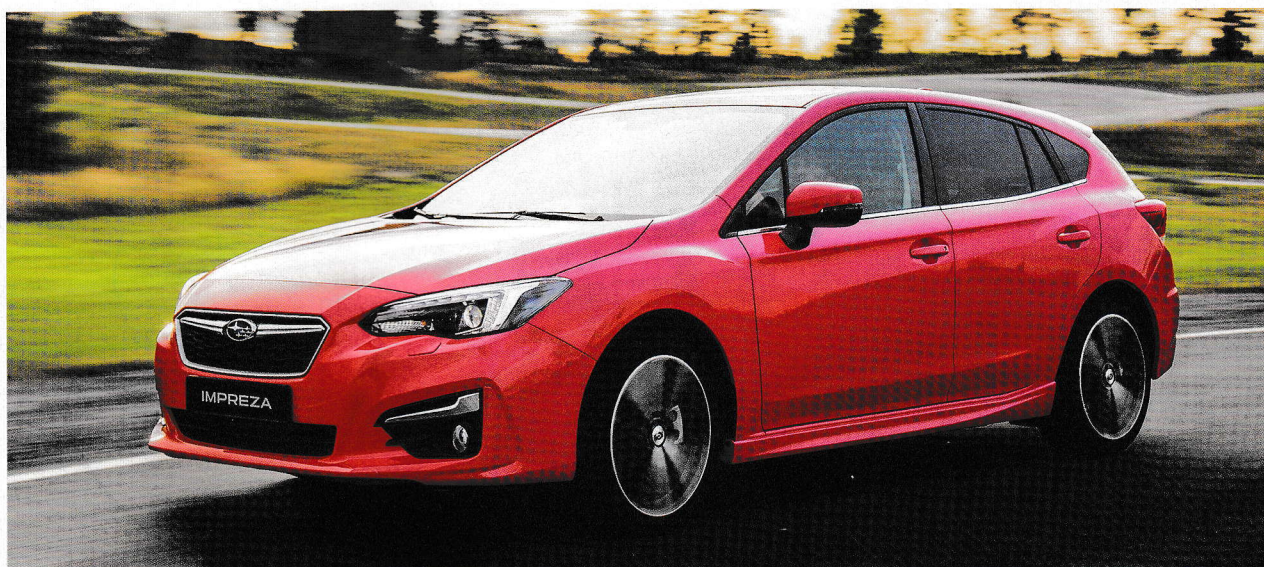
V dnešní éře přeplňovaných motorů jsou atmosférické boxery trochu návratem do starých časů. Ani dvoulitr nedokáže vytvořit efekt zátahu, na který si člověk v dnešní době snadno přivykl. Na druhou stranu Impreza není pomalá, jen vnímání rychlosti je poněkud utlumenější. A vlastně dokonale ladí s celkově klidným duchem auta.

Impreza je parádní při pohodové jízdě vyrovnanou rychlostí nebo v městském provozu, kde naplno vynikne přednost bezestupňové převodovky a do 3000 min⁻¹ neslyšný motor. Nulové vibrace, plynulost a ticho – tím vás tohle auto dostane. A že má skvělý podvozek? Ten berte jako bonus ve prospěch aktivní bezpečnosti, který tak skvěle doplňuje standardně dodávaný kamerový systém EyeSight.

Nová Impreza je v dnešním světě velmi úzce zaměřené auto. Určitě není a ani nechce být pro každého. Je to spíše specialista, který, když se vám treťí do vkusu, dokáže dokonale splnit své poslání. Takže vlastně máte pravdu, nic se nezměnilo, je to pořád to správné Subaru, ale zase o kus lepší. ●



- 01** Skvělá pozice za volantem patří k silným stránkám nové Imprezy.
02 Kamerový systém EyeSight plní například funkci předkolizního brzdění nebo adaptivního tempomatu a bude součástí standardní výbavy každé Imprezy.
03 Nová generace multimediálního systému StarLink je rychlejší a přehlednější. Umí pracovat s aplikacemi v chytrých telefonech.



Subaru Impreza 2.0i

MOTOR	PARAMETRY	HMOTNOST	0-100 KM/H	MAX. RYCHLOST	SPOTŘEBA	CENA
F4, 1995 cm ³	156 k při 6000 min ⁻¹ , 196 Nm při 4000 min ⁻¹	1379 kg	9,8 s	205 km/h	8,9 l/100 km	n.a. *
VERDIKT	+ Mimořádná jistota a přesnost podvozku, kultura jízdy a minimální hlučnost, EyeSight ve standardu	- Podvozek je o dost rychlejší než motor, omezené možnosti individualizace				

* v prodeji od listopadu