

Nadhatchback!



Impreza se vymyká konvencím. Standardně má pohon 4x4, automat, atmosférické motory boxer a rallyeové geny. To ji řadí ke špičce segmentu.

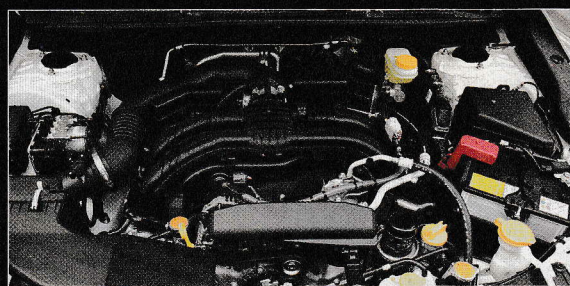
Subaru se už od roku 2012 považuje za automobilku SUV. Tehdy skončilo její účinkování ve světových podnicích rallye, ikonický model Impreza se stáhl z našeho trhu a přijel crossover XV. Už se zdálo, že značka zapadne do průměru. Jenže pak se objevilo kombi Levorg a svítla naděje, že si užijeme radost z řízení i jinde než v kupé BRZ nebo přeplňovaném benzinovém forresteru. A teď si vezměte, že pátá impreza posouvá hranice ještě o kus dále.

Pevné hezky od základu

Stejně jako čerstvá generace crossoveru XV stojí impreza na zcela nové globální platformě, u níž se vývojáři zaměřili na to nejdůležitější: zvýšení

tuhosti a snížení těžiště. Právě to je v kombinaci se strmým a tužším řízením klíčem k perfektním jízdním vlastnostem nejenom v zatáčkách, ale také v přímce, kde je daleko méně potřeba korigovat směr, a v neposlední řadě při vyhýbacím manévru.

Obvykle je realita taková, že při vyhýbání nestačí pouze zatočit na jednu a následně druhou stranu, jsou potřeba i další malé korekce směru právě kvůli měkkému skeletu karoserie. Jenže to není případ nové imprezy. Je přesná a ostrá jako břitva. Zadní stabilizátor uchycený přímo do karoserie a pevnější spojení komponent podvozku s platformou zase stojí za menšími náklony v zatáčkách a výborným pohlcováním nerovností i navzdory použití velkých kol.



Atmosférický dvoulitrový boxer má výkon 115 kW, tedy stejně jako přeplňované šestnáctistovky. Z dvojice dostupných agregátů je ale jednoznačně nejlepší.

Turbomotory nečekejte

Nová impreza vsadila na atmosférické motory boxer párované výhradně s převodovkou CVT a legendárním symetrickým pohonem všech kol. Turbodiesel nečekejte, místo něj v budoucnu dorazí hybrid, a s manuálem se nepočítá vůbec. Nelze totiž kombinovat se systémem podpory řidiče EyeSight, jehož třetí generaci má impreza ve standardu.

Základní šestnáctistovka o parametrech přeplňovaného litrového tříválece (84 kW, 150 Nm) je na volnoběh překvapivě tichá a klidná, převodovka Lineartronic (CVT) bez pevně stanovených převodových poměrů však vyžaduje citlivou práci s plynem. Jeho zadupnutí do podlahy motor rozječí, dynamika navíc není výrazně lepší, než když plyn dávkujete jemně a udržujete otáčky okolo 3000 za minutu.

Silnější benzinový dvoulitr je jiná káva. Má hrubší běh, charakteristický pro agregáty s protilehlými válci, ale hlavně výkon 115 kW a převodovku CVT, která jej dokáže lépe zpracovat. Sedm virtuálních převodových poměrů simuluje chování planetové skříně s větším prokluzem měniče a nástup síly je krásně lineární. Dynamickou jízdu si ale musíte zasloužit.

Bašta pro řidiče

Právě to odlišuje novou imprezu od konkurenčních hatchbacků s přeplňovanými motory, kde máte maximální zátah k dispozici lusknutím prstů. Dvoulitrovou „atmosféru“ musíte držet pod krkem, odvděci se vám ale rychlými reakcemi a krásným



Interiér je velmi prostorný. Redaktor vysoký 190 centimetrů se posadil „za sebe“ – před koleno má téměř 10 cm místa.

zvukovým doprovodem. Podvozek je však ještě o několik úrovní jinde, zvládl by daleko vyšší výkon.

Čtyřkolka v kombinaci s aktivním vektorováním točivého momentu se stará o mimořádně rychlé a přesné vedení stopy, a to nejenom na kvalitním a suchém povrchu, ale dokonce i na mokru a spadáném listí. Příd má v nájezdu do oblouku drobné tendence k nedotáčivosti, pak se ale přední kola zakousnou do asfaltu a impreza doslova narvou ke středu oblouku. Je z ní cítit větší tuhost než z levorgu, zároveň si ale udržuje komfortní charakter auta pro každý den.

Opatrně však na spotřebu. Subaru obecně neuvádí nijak extrémně nízké hodnoty, šestnáctistovka si však na Mallorce vzala deset litrů benzínu, dvoulitr logicky ještě více. Sluší se však dodat, že jsme využili i dálnici, na kterou zejména menší z motorů není úplně stavěný.

Technika stejná pouze zdánlivě

Skoro to vypadá, jako by Subaru vzalo motory z minulé imprezy a vsadilo je do nové. Není tomu tak. Šestnáctistovka NA má tužší blok, slibuje méně hluku a vibrací, a hlavně je o 12 kilogramů lehčí. Dvoulitr FB je z 80 procent přepracovaný a jako bonus dostal 5 kW navíc. Oba motory mají také vyšší kompresní poměr – 11,0:1 namísto 10,5:1, respektive 12,5:1 místo 10,5:1. Ani převodovka Lineartronic nezůstala ladem. Má širší spektrum převodových poměrů, je téměř o 8 kg lehčí a v kombinaci s motorem FB je téměř k nerozeznání od planetové skříně.



Zatáčka za zatáčkou a dlouhé rovinky, kde můžete vytočit dvoulitrový boxer – podmínky, které impreze vyhovují. Šestnáctistovka se do závodění nehrne, vyhoví klidnějším řidičům. Vyzkoušeli jsme i natáčecí diodové světlivny. Umějí rychle přepínat dálkový a potkávací režim a v zatáčkách jdou krásně za volantem.

Hodnocení

- + Tuhá karoserie
- Mimořádně přesné řízení
- Sportovní charakter dvoulitru
- Kvalitní interiér, skvělý výhled

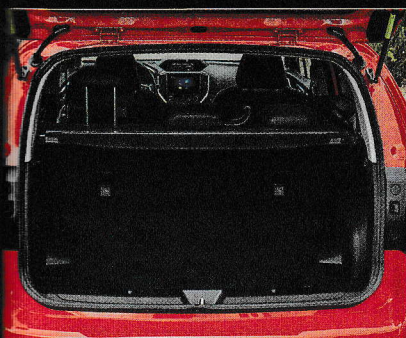
- Hlučnost šestnáctistovky pod plynem
- Vyšší spotřeba obou motorů
- Chybí manuální převodovka



Zcela nová přístrojová deska působí moderně a nechybějí jí měkčené plasty. Všimněte si subtilních sloupků A či bohatého prosklení. Z vozu je krásně vidět.



Impreza má už třetí generaci systému Eye-Sight. Funguje na bázi dvou stereokamer, řídí funkci adaptivního tempomatu a dokáže zabránit kolizí. Patří k základní výbavě.



Rozložené zadní světlivny by se nám více zamlouvaly bez spodních „zubů“. Zád' celkově působí hodně svalnatě, ale nijak přerostle.

Subaru se ve srovnání s minulou generací imprezy chlubí širším vstupním otvorem kufru. Základní objem činí 385 litrů, a pět více než dříve. A to je vůz vždy vybaven pohonem 4x4.

Technická data a české ceny

Motor	1.6i EyeSight	2.0i-S EyeSight
Zdvihový objem [cm ³]	1600	1995
Válce/ventily	4/4	4/4
Největší výkon [kW/min ⁻¹]	84/6200	115/6000
Točivý moment [Nm/min ⁻¹]	150/3600	196/4000
Převodovka	CVT	CVT
Maximální rychlost [km/h]	180	205
Zrychlení 0-100 km/h [s]	12,4	9,8
Komb. spotřeba [l/100 km]	6,2	7
Pohotovostní hmotnost [kg]	1358	1379
Základní cena [Kč]	560 000	680 000

Srovnání rozměrů s předchůdcem

Generace	V.	IV.
Délka [mm]	4460	4415
Šířka [mm]	1775	1740
Výška [mm]	1480	1475
Rozvor [mm]	2670	2645
Rozchod vpředu [mm]	1540	1495
Rozchod vzadu [mm]	1545	1500