



# Ideál pre naše cesty

Marian ČABÁK, foto: autor a Vlado FRIEDL



## SUBARU

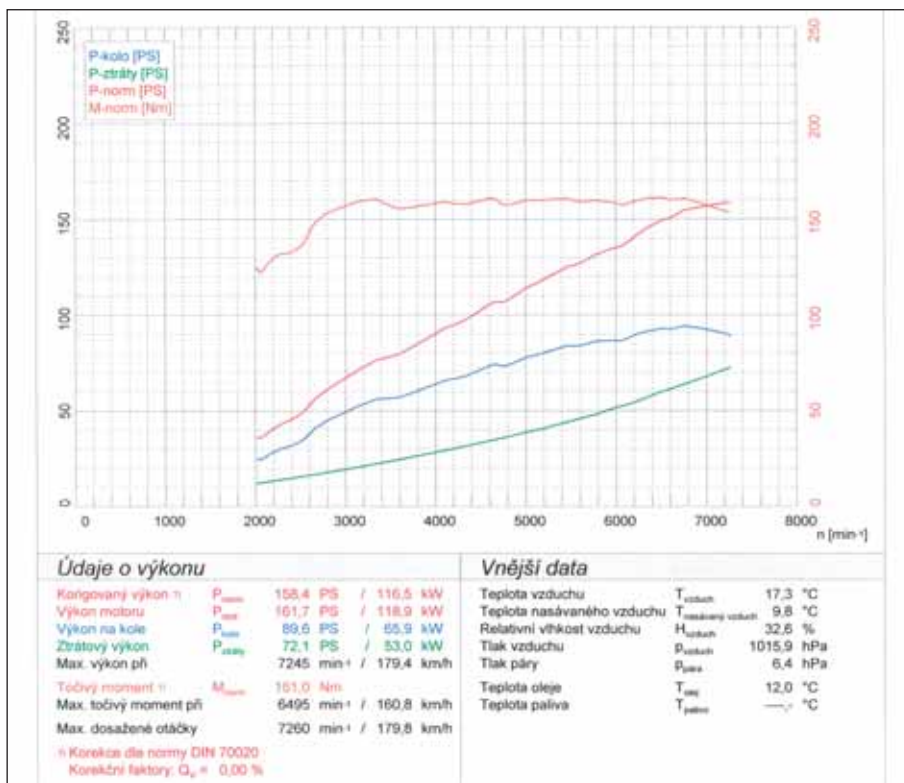
*Viete, ako vyzeral môj týždeň života s Imprezou Pro Sports Line? Ak som na nej práve nejazdil, všetkým som práčne vysvetľoval, že je to atmosféra. Zdá sa, že nikto o neprepĺňanej verzii netuší, nik o nej ani nechce počuť! „To nemá turbo?! Hmmm... Tak nič, teda...“ Jak nič?! Viš čo? Pod', prevezím ťa.*



Konštruktéri to so šetrením hmotnosti trochu prehnali. Neodhlučnené dvere kufra i zadná prepážka medzi kufrom a interiérom na komfore jazdy nepridajú.

**N**ebudem vám tlačiť kaleráby, to nerobievam. Ja som do nej síce sadal s radosťou a nadšením, ale tiež s predsudkami a pochybnosťami. Nedivím sa preto, že každý vedľa mňa si zapínal pás bez rozťahnutých zreničiek, bez iskry v očiach. Tú do nich vložila Impreza svižným nočným výletom po trase BA – Pezinok – Pezinská baba – Pernek – BA. Najprv kolegoví Gustovi. Deň nato som iskru po pár kilákoch tvrdšej jazdy dostal i ja. Dokonca s ďalšími štyrmi pasažiermi na palube! Nemusím vám vysvetľovať, že pri maloobjemovom motore je šantenie priamo úmerné zaťaženiu auta. Odvtedy to bolo tak, ako som naznačil. Ktokoľvek sa na ňu spýtal a dostal info, že biela vec nemá turbo, mával rukou. Ale keď som skeptikov usadil a dobre previezol, absencia turba zrazu vôbec nebola na pretrase. Dookola som počúval: „Fí, to ma podrž. Na dvojliter fakt slušné,“ alebo: „Tý vole, to vážne zatáča i drží!“ prípadne: „Ten motor chcem ako zvonenie...“

Nedivím sa, že spoločnosť Mikona (možno i samotné Subaru) promuje Pro Sports Line myšlienkou



- +** - skvelé jazdné vlastnosti
  - podmanivý zvuk motora
  - rozprávkový priebeh Mk
  - jedinečný charakter
- 
- - zastaralý interiér
  - vysoká spotreba
  - väčšia vnútorná hlučnosť

neustriehneme, neviem, ako sa postavíte k polišom, ale k pumpárom sa budete vracat tak ako ja, s 12,6 l/100 km.

Ostatná generácia Imprezy je podľa mňa tvarovo najkrajšia. Získala si ma hlavne predkom so šibalsky agresívnymi svetlami a zaujímavou tvarovanou maskou. Tu sa potvrdzuje, že to isté nie je to isté. Na žiadnom inom modeli nevyzerá nová identita Subaru tak dobre. Akčný model PSL robí skvelý dojem i mohutnými blatníkmi a nárazníkmi z verzie WRX, typickými subarovskými sedemnástkami a rozčapeným krídlom na zadnej kapote. Vďaka týmto prvkom má na ulici kredit, o akom môžu snívať i 2-krát drahšie káry. Väčšina

ľudí spozná Imprezu na pohľad. Tí, ktorým môže byť ukradnutá, sa pristavili či otočili po prečítaní veľkého nápisu na boku. Impreza je pojem, ktorý prerástol v kult.

Nebyť stáleho pohonu 4 x 4, ktorý zahŕňa mohutnejšiu prevodovku, 3 diferenciály a hnacie hriadele, pohotovostná hmotnosť klasicky vybaveného modelu by bola pod priemerom sedanov strednej triedy. Dokážete si však predstaviť subaru bez 4 x 4? Veď na tom stojí celá filozofia značky. No 1 600 kíl by Imprezu zabilo! Na váhe preto konštruktéri šetrili, kde sa dalo, a možno i kde sa nedalo. Lhké, bezrámové dvere robia Impreze odjakživa. PSL má však minimum tmiacich materiálov. Tam, kde je to

„Doprajte si zvuk rely šampióna!“. Akustika motora s dvoma blokmi je jedinečná. O akustike auta sa to už tvrdiť nedá. Keď sa dostanete nad 120 – 130 km/h, do uší dostávajú podstatne väčšiu zmes zvukov než v ktoromkoľvek inom novom aute. Nielen aerodynamický hluk od bezrámových okien dverí, ale silno i od odvalovania kolies a od motora. Toto veru nie je auto pre drahú audiomontáž. To by boli vyhodené peniaze. Ak si chcete užívať i ušami, odporúčam muziku ani nezapínať. Keď Imprezu točíte, o zvukový pôžitok je postarané. To následne poteší i ostatné zmysly, vďaka prevodovke a hlavne podvozku. Hlučnosť vnútri je skutočne veľká, ale nie neznesiteľná. Pri premiestňovaní, nie jazdení, sú mestské rýchlosti i pokojná jazda mimo obce úplne v pohode. Dokonca budete rozumieť, čo v rádiu hovoria a či hrajú. Jazdiť pomalšie však nenúti len potreba venovať sa muzike či debata. V oboch prípadoch predsa stačí zvýšiť hlas. Jazda po tichšie má oveľa prozaiickejšie dôvody – kontrolovanú spotrebu a pokuty. Ak to



Impreza je relatívne nový typ najmenšieho japonského, a zároveň najväčšieho svetového výrobcu áut s pohonom 4 x 4. Prvá generácia (na obrázku) sa v predaji na domácom trhu objavila v roku 1993 hneď i vo verzii WRX s turbom a špičkovým aktívnym medzinápravovým diferákom DCCD. Európa naň nechala čakať vyše 10 rokov. Na starom kontinente sa objavila koncom roka 1994, najprv vo verziách sedan a kombi s mdlými boxerami s objemom 1,6 a 1,8 l so zaujímavým zvukom a výkonmi 66 (90 k) a 76 kW (103 k). Bez akéhokoľvek náznaku či ambícií v motoršporte ju v Európe všetci považovali za útok na VW Golf III. Až do úspechu v rely tu zostala nepochopená, a preto i nekupovaná. Mnohé sa zmenilo po príchode homologačnej série, u nás známej ako GT, v druhej polovici 90. rokov. Zrazu bol dôvod nafotiť ju v drifte na titulné stránky a rozplývať sa nad jej jedinečnosťou a obratnosťou. Momentálne je v predaji druhá generácia. V predaji sa ocitla v roku 2001 a medzičasom podstúpila už dve modernizácie, najviac badateľné na zmene tvaru predných svetiel a bodykitu.

# Subaru Impreza 2.0 Pro Sports Line

rok výroby 2006

## Motor:

celohliníkový zážihový, atmosférický plochý štvorvalec, uložený vpredu pozdĺžne, variabilné časovanie ventilov, 4 ventily na valec, rozvod 2 x DOHC, objem 1 994 cm<sup>3</sup>, kompresný pomer 11 : 1, max. výkon (výrobca) 118 kW (160 k)/6 400 ot., max. krútiaci moment 186 Nm/3 200 ot., litrový výkon 59 kW (80 k)/l, namerané hodnoty - vid' graf.

## Pohon:

jednokotúčová suchá spojka, 5-stupňová mechanická prevodovka, permanentný pohon 4 x 4 s rozdelením hnacej sily 50/50.

## Podvozok:

nezávislé zavesenie všetkých kolies, vpredu McPherson a priečny skrutný stabilizátor, vzadu viacprvkové uloženie kolies a priečny skrutný stabilizátor, kotúčové brzdy na oboch nápravách, vpredu 2-piestikové s vnútorným chladením.

## Rozmery a hmotnosti:

pohotovostná hmotnosť - 1 405 kg  
výkonová hmotnosť - 11,9 kg/kW  
dĺžka x šírka x výška -  
4 465 x 1 760 x 1 440 mm  
lahkoziatinové disky Subaru -  
7 x 17" s plášťami 215/45 R17  
spotreba (výrobca) - 10,3 l/100 km  
spotreba počas testu - 12,6 l/100 km

## Dynamické parametre:

zrýchlenie z 0 na 100 km/h - 8,8 s  
maximálna rýchlosť - 203 km/h

AT Slalom 850m  
(testujeme v spolupráci so slovenským slalomárskym guru Vladom FRIEDLOM a Veteran Car Clubom Pezinko)

- BMW 320si 0:59,2  
- Subaru Impreza PSL 1:01,8  
- Mini Cooper 1:02,1

Rekord trate  
- Citroen Saxo VTS 0:58,84

vidno, i tam, kde to počut. Takto sa pohotovostnú hmotnosť podarilo držať na hranici 1 400 kg.

Nad výbavou a interiérom si možno len povzdychnúť. Impreza v tomto smere neponúkne nič, čo by nemala konkurencia, dokonca má o dosť menej. Navyše je to zabalené v dizajne pred desaťročia. Tu sa čas zasekol. Doslova. Som ten, čo sa radšej dobre vozí, než sa teší z dobrých materiálov, spracovania a moderného dizajnu interiéru. Zásadou dobrého zvezenia a kontroly nad autom je prvom rade správne sedenie. Aj tu má Impreza malé rezervy. Športový posed si v nej v momente nájde každý. Dobre tvarovaný 3-ramenný volant je od prístrojovky odsadený viac než v iných autách. To je super: Páčky na stĺpiku riadenia spolu s ním neposúvali, aby vodič pri preberaní po volante všetko nezapínal ako šašo. Bohužiaľ sa dá nastaviť len výškovo. S tuhými športovými sedadlami je to o čosi lepšie. Sedí sa v nich vážne ako v športiaci, a keď zatáčate, podržia. Vodičova sedačka je nastaviteľná i výškovo, ale obe majú i na môj vkus (a to som krpec) krátky sedák. Nik vyšší než 180 cm sa v nich nemôže na dlhých cestách cítiť dobre. Všetci športovejšie založení vodiči však nepochybne ocenia radenie 5-stupňového manuálu. Nezíska si vás najlepšou presnosťou na svete, lebo ju nemá, ale zavraknutím pri každom zaradení. A je tu zopár ďalších dôležitostí. Náramne sa mi páčia tiché a špičково fungujúce stierače. Tiež nesmierne doširoka svietiace xenóny. Všetko prvky, ktoré oceníte pri ostrých výletoch mimo asfaltu, za nepriazne počasia či pri rýchlej jazde v noci.

O charaktere a kvalitách podvozka netreba veľa písať. V danej triede, a vlastne celkovo, je to jeden z najlepších kompromisov medzi športovým a komfortným, aké poznám. Celkovo mierna nedotáčavosť je tolerantná k vodičovým chybám, ako sú prudké ubratie či pribrzdenie v zákrute. Ak to robíte silnejšie a naschvál, odmení sa malými adrenalínovými okamihmi. Najväčší dojem však na nás urobila schopnosť Imprezy pasovať sa so slovenskými cestami. Tá je doslova

neuveriteľná. Na jamy, praskliny, rolety, hrbole a vôbec na všetko, čo na cestách denno-denne obchádzate, môžete s Imprezou priamo útočiť. Nestratí stopu, nebúcha a do kasne prenesie minimum žalostnej biedy našich ciest. Mierne vyššia svetlá výška dodá odvalu pustiť sa bez strachu i mimo spevnených povrchov. Preto ten ideál na naše cesty. Nemilo ma prekvapili brzdy a ich účinok. Na rozdiel od bodykitu, tieto nie sú z verzie WRX, ale podľa všetkého z Forestera. Na agresívnejšiu jazdu, bohužiaľ, nestačia. Navyše brzdy pedál, neustále mäkký ako špongia (aj pri úplnom stlačení), na dobrom dojme z nich nepridá. Skvelé je, že ručná brzda tu funguje rovnako ako na predokolk, neblokuje všetky kolesá. Na rovnom suchom povrchu sa s týmto výkonom a krútiacim momentom nešmyknete, ale pri jazde na hrane si ňou môžete pomôcť. Ale keď je mokro, vďaka kopancu od ručnej dokáže dávať i PSL krásne boky kontrolované plynom.

Aby ste ma nepochopili zle. Atmosférická Impreza nie je žiadna zdochlina. Na objem motora a pohotovostnú hmotnosť má vážne slušnú dynamiku. Plynilo ťahá až po vysoký obmedzovač pri 7 500 ot. Každý, koho som v nej „hrcol“, bol vážne „prekvapený“. Nový motor evidentne nie je nový len marketingovo, ale i schopnosťami. Dobré si pozrite, čo na valcovej brzde predviedol. Pribeh krútiaceho momentu ako z poučky o pružnosti. Podobnú krivku na atmosfére nik z nás predtým nevidel! Od 2 900 až po 7 100 otáčok má takmer plochú krivku, oscilujúcu do 5 Nm okolo hodnoty 160 Nm, čo je 87 % výrobcom udávaného maxima. Hotový zázrak. Ten zatieni i fakt, že sa nám (na rozdiel od max. výkonu) max. krútiaci moment udávaný výrobcom (186 Nm pri 3 200 ot.) nepodarilo dosiahnuť, ba ani sa k nemu priblížiť.

Impreza Pro Sports Line oprávnené patrí do užšieho výberu každého športovejšieho vodiča, ktorý ocení špičkové jazdné vlastnosti, chce kvalitu a jednoduchosť, spoľahlivosť a má chuť vytrčať zo záplavy bežných áut na cestách. Vlastne to nestačí! Ak hľadáte nové auto za približne 850-tisíc, určite sa na nej choďte minimálne previezť.

Meranie vykonala spoločnosť Maxmotorsport s r. o.

**MAX**  
MOTORSPORT

mobil: +421 911 768 867, +421 903 768 867

Obchodné centrum R1  
Rožňavská 1, 831 04 Bratislava  
www.maxmotorsport.sk  
rado@maxmotorsport.sk  
tel.: +421 2 4437 3750