

Opel Insignia ST 1,5 turbo 6-st.man

Motor: **Záž. čtyřválec turbo 1490 cm³**
 Výkon (kW/k): **121/165**
 Max. točivý moment (Nm/ot.min⁻¹):
250/2000
 Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,2**
 Max. rychlost (km/h): **218**
 Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,1**
 Délka (mm): **4986**
 Zavazadlový prostor (l): **560 – 1665**
 Základní cena (Kč): **719 900**

Peugeot 308 GTI 6-st.man

Motor: **Záž. čtyřválec turbo 1598 cm³**
 Výkon (kW/k): **200/270**
 Max. točivý moment (Nm/ot.min⁻¹):
330/1900
 Zrychlení 0-100 km/h (s): **6,0**
 Max. rychlost (km/h): **250**
 Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **6,0**
 Délka (mm): **4253**
 Zavazadlový prostor (l): **420 – 1309**
 Základní cena (Kč): **820 000**

Subaru Impreza 2,0 Sport CVT

Motor: **Záž. čtyřválec 1995 cm³**
 Výkon (kW/k): **115/156**
 Max. točivý moment (Nm/ot.min⁻¹):
196/4000
 Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,8**
 Max. rychlost (km/h): **205**
 Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **7,0**
 Délka (mm): **4460**
 Zavazadlový prostor (l): **385 – 1310**
 Základní cena (Kč): **790 000**

Volkswagen Polo 1,0 TSI 6-st.man

Motor: **Záž. tříválec turbo 999 cm³**
 Výkon (kW/k): **85/115**
 Max. točivý moment (Nm/ot.min⁻¹):
200/2000
 Zrychlení 0-100 km/h (s): **9,5**
 Max. rychlost (km/h): **200**
 Kombinovaná spotřeba (l/100 km): **4,6**
 Délka (mm): **4053**
 Zavazadlový prostor (l): **351 – 1125**
 Základní cena (Kč): **372 900**



V celkovém pojetí interiéru prodělala Impreza opravdu výrazný posun k lepšímu

Jistý podvozek a pohon všech kol jsou odjakživa silnou kombinací Subaru



Subaru Impreza



Polo má mezi malými hatchbacky jedno z nejkvalitnějších zpracování interiéru

Šestá generace VW Polo postrádá označení motorizace na pátých dveřích



Volkswagen Polo



originální dvoubarevné provedení, dvě skutečné koncovky výfuku (ano, bohužel u některých konkurentů nejsou efektní koncovky spojeny s výfukovým potrubím), volant s malým průměrem a skvělé velké brzdy jsou tu ale jen ingrediencemi. Tu správnou šťávu dodává jednak opravdu nekompromisně sportovně laděný podvozek, vyvinutý ve spolupráci s oddělením Peugeot sport a hlavně přeplňovaná šestnáctistovka pod kapotou. Převodovka je sice hodně dlouhá, ale i na okreskách si zkušený řidič s vozem užije hodně zábavy a fajn pocitů z řízení. Spotřeba samozřejmě při takové jízdě vyletí proti tabulkovým hodnotám nahoru, stále se ale dají úspěšně držet jednociferné hodnoty. Za nás jen škoda, že jsme si vůz neužili na letním obutí, ale dovedeme si představit, že to určitě stojí za to. Bonusem je pak objemný zavazadelník a skvělá přední sedadla s výrazným bočním vedením.

Subaru Impreza

I když ve velkém techničáku kultovního modelu japonského Subaru najdete

v kolonce karoserie napsané kombi, tenhle vůz je spíš klasickým hatchbackem, stejně jako jeho sesterský SUV model XV. Impreza se na český trh vrací po téměř pětileté pauze, kdy její místo zaujímal jen zmíněný XV se zvýšeným a zesíleným podvozkem. Nová generace se ale může pochlubit zcela novou a zásadně odlišně konstruovanou podvozkovou platformou „Subaru global platform“, která z Imprezy dělá opravdu příkladně dobře podvozkově fungující automobil. Že to není jen náš subjektivní dojem dokládá, že právě podvozek Imprezy byl oceněn odbornou novinářskou porotou ankety Auto roku 2018 v České republice jako technologická inovace roku. Zavazadelník je sice v této třídě podprůměrný, vysvětlení je ale jasné a pro většinu majitelů omluvitelné. Pod zavazadelníkem totiž musí být dost místa pro zadní diferenciál, jelikož Impreza je samozřejmě vůz s pohonem všech kol, ostatně na tom a na motorech s protiběžnými píсты si značka zakládá. Boxer diesel z nabídky také zmizel, a tak pod kapotou můžete

volit ze dvou atmosférických verzí – šestnáctistovky a dvoulitru. My jsme zkusili silnější motor, který ve spojení s bezestupňovým automatem Lineartronic jede opravdu sametově. Subaru navíc vybavuje všechny modely ojedinělým bezpečnostním systémem Eye-sight se dvěma kamerami, a tak vyšší cenu vysoký bezpečnostní standard rozhodně vyváží.

Volkswagen Polo

Na tiskové konferenci k uvedení šesté generace ikonického modelu VW Polo padla také tato zajímavost: současná novinka je co se týče proporcí větší, než tomu bývalo u třetí generace modelu Golf. Jak je vidět, i malé vozy se snaží v současnosti zaujmout svou univerzálností, aby mohly splnit více účelů, než jen jízdu na krátké vzdálenosti v městském provozu. Volkswagen se ale u prezentace tohoto modelu důsledně vyhýbá detailům o motorech, a snaží se převést zájem zákazníků na vnitřní vybavu, infotainment či kvalitu asistenčních systémů a jízdních vlastností. Uznáváme, že

mnoho zákazníků a zákaznic uspokojí dojem, že auto „dobře jede“, přesto jsme zvyklí se do ceníku, který ani neuvádí zdvihové objemy, detailně podívat. Benzinové motory jsou totiž pouze litrové tříválce, výjimku tvoří jen čtyřválcový dvoulitru pro verzi GTI. Vzhětově verze zastupuje motor 1.6 TDI se 70 kW. Později by měl dorazit ještě nový 1,5litrový přeplňovaný čtyřválec EVO se 150 koňmi. Pod kapotou testovaného auta jsme měli nejvýkonnější z litrových tříválců (115 k), který se dá kombinovat s manuální šestistupňovou převodovkou, anebo se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou DSG. Díky neuvěřitelnému utlumení zvukového projevu skoro nelze poznat, že se jedná jen o tříválec. Celkově je nové Polo ale plnohodnotným autem, navíc se skvělým zpracováním a příjemnou zpětnou vazbou, takže jízda je pro řidiče i zábava – a tak to má být.



PŘIPRAVIL: Vojtěch Štajf
FOTO: archiv