

FIRST GEAR

TESTY, ROZHOVORY, ADRENALIN, KLASICKÉ VOZY, DOPISY, MOJE AUTO



Řídili jsme

steroidy nadopovanou čtyřkolku

Subaru posílilo WRX na výkon někdejšího STi a dodalo tužší podvozek. A přivedlo na svět premianta třídy.



Steroidová transfuze

Ostré Subaru WRX stálo vždy jako poslední vývojový článek auta pro každodenní použití před drsným a nekompromisním STi. Teď prošlo faceliftem, dostalo sportovní výbavu, velkou porci výkonu a je mnohem, mnohem ostřejší.

Filip Rakovan

◆ **PRO** Patrně nejlepší ostrá čtyřkolka na trhu, rychlá, podajná, hravá
 ◆ **PROTI** Možná spotřeba, pokud ji chcete řešit, zvláštní vzhled z profilu

Subaru Impreza WRX 265

Motor: čtyřválec boxer, turbo **Objem:** 2457 cm³ **Výkon:** 265 koní v 5200 ot./min. **Točivý moment:** 343 Nm v 4000 ot./min. **Zrychlení 0–100 km/h:** 6,0 s **Maximální rychlost:** 209 km/h **Hmotnost:** 1485 kg **Spotřeba:** 10,4 l/100 km **Cena:** 898 800 Kč

TĚŽKÉ, OCELOVĚ šedé mraky, nacucané hektolitry vody. Čekají na to, až je první ostrý poryv větru protrhne. Je to to poslední, co chcete vidět nad obzorem silnice před sebou, když jedete v silném a rychlém autě na závodní okruhu a nervózní fotograf na sedadle spolujezdce už předem vyhrožuje, že na vás má jen dvě hodiny a pak maže za dalším kšeftem.

V devětadevadesáti procentech aut propad náladu do kategorie „pod psa“, „depka“ či „totální megaopruz“. Jenže díky autu, které spadá přesně do onoho jednoprocenního dílu, si tajně

v duchu říkám: „Jo, je to bída, už teď je špatné světlo a jak začne lít, s focením je konec. Ale na zmáčeném asfaltu to bude zábava.“ Kdyby uměl nasupený chlápek se zrcadlovkou na krku číst myšlenky, dostanu pěstí...

Subaru tak, jak je pro něj obvyklé, bez velkých fanfár a mediálních výkřiků, vzalo Imprezu WRX, poladilo jí podvozek a řízení, nalepilo něco sportovních doplňků, přihodilo slušnou porci výkonu a za cenu předchozí generace ji pustilo do světa. A protože se importér nechystá prodat více než dvacet

třicet aut, jde u modelu WRX 265, jak se oficiálně nové auto jmenuje, v zásadě o limitovanou edici.

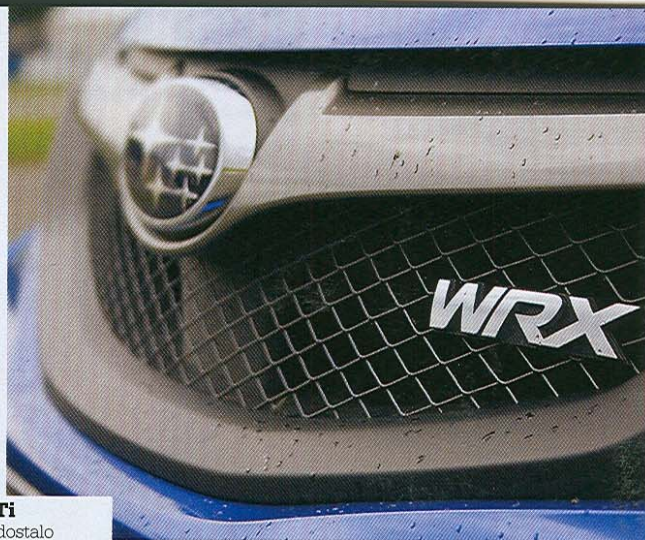
Na první pohled vypadá stejně jako dříve – že jde o zcela jinak naladěný vůz, ale poznáte hned po prvních kilometrech. Dvouapůllitrový plochý čtyřválec dostal nové, větší turbo, a s ním dalších pětadvacet koní výkonu – to zcela změnilo jeho charakter. Pokud předchozí WRX táhlo díky točivému momentu 320 Nm ve 2800 otáčkách pěkně odspodu, vrchol nového krouťáku 343 Nm leží o dvanáct set otáček výš a je třeba motor více točit. Tedy pokud chcete jet svižně a překonat díru, která se mezi volnoběhem a druhou polovinou otáčkoměru líně roztahuje.

Vzhledem k předchůdci se lehce protáhla doba zrychlení na stokilometrovou rychlost, přesně o dvě desetiny na rovných šest vteřin, stejná zůstala spotřeba 10,4 l/100 km, maximálka 209 km/h i počet rychlostí přímo řazené převodovky. Upřímně, ještě než jsem se s autem poprvé projel, chtěl jsem, aby se mi líbilo. Nejen protože mám ostré imprezy rád, ale z toho důvodu, že jsem podvědomě cítil, že právě tohle auto by pro mne mohlo být důstojným nástupcem posvátné Imprezy GT. Jediné, z čeho jsem měl strach, bylo, že bude novému, výkonnějšímu autu chybět šestka. Nechybí. Ať si kdo chce co chce říká, tak šestý kvant vážně nechybí. Ve sto dvaceti motor točí tři tisíce otáček, legální sto třicítka se nese

LÍBÍ SE VÁM?

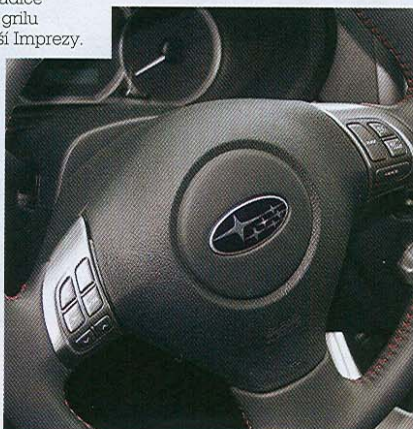
Po pravdě, my jsme si časem na zvláštní vzhled auta už zvykli.





JAKO STi

WRX 265 dostalo mřížku chladiče podobnou grilu z nejostřejší Imprezy.



ve znamení dalších pěti set otáček navíc a auto v klidném jízdním režimu bere od 9,5 do 10,5 litru benzínu.

Pokud je to pro vás moc a toužíte po extra úsporném dopravím prostředku na dálniční přesuny, kupte si Legacy diesel. Stejně tak, je-li pro vás maximální rychlost 209 km/h příliš přízemní. Mezi námi, já se k ní nikdy ani nepřiblížil a po pravdě jsem se nikdy nedostal z dohledu stotřicetkilometrové rychlosti. Nemluví ale jenom o dálnici. S WRX nebyl problém držet stejné tempo i na okresech. Mazec.

Symetrický pohon všech kol je pro WRX 265 samozřejmostí, původní podvozek byl ale značně poladěný. Tušíš odpružení, o milimetr silnější stabilizátory pro lepší ovládnutí v přímém směru a sportovněji laděné silentbloky si WRX 265 vzalo přímo od STi. Výsledkem nenápadných, ale vysoce účinných změn je, že je WRX silnější, rychlejší, ovladatelnější, méně se v zatáčkách naklání a v reálném světě je mnohem, mnohem rychlejší. Je tak rychlé, že papírově zaostává

ve sprintu za STi pouze o osm desetin vteřiny, a automaticky tak navozuje otázku, jak moc na sobě tyto dva modely vzájemně parazitují. Nijak. Kdybychom přirovnali předchozí WRX k běžnému holicímu strojkovi, do kterého se vkládají klasické velké žiletky, a STi k sofistikovanému modernímu systému s pěti břity a baterií poháněnou vibrací, tak je WRX 265 břitva.

Přesná, ostrá, vyvážená, do ruky padnoucí břitva, která vypadá sice na první pohled lehce neohrabaně a vulgárně, ale ve správných rukou umí divy a dokáže vyrazit dech i supertechnologickému mach3-turbo-razer-power-zázraku. Břitva, která bez váhání podřízne všechny ostré hatchbacky a na správné silnici a za správného počasí

(rozumějte na staré rozmlácené okrese za hnusného a sychravého dne) do krve poseká záda milionovým supersportům. Motor, převodovka, diferenciály i brzdy jsou na optimální teplotě. Vypněte elektronického andělka – žádné dlouhé několikaveršínové mačkání na zapovězený knoflík jako u německé konkurence, abyste se museli spolehnout sami na sebe, stačí lehce tůknout do tlačítka označeného všeříkajícím symbolem auta ve smyku. Pošlete auto ostře do první zatáčky. WRX se s absolutní přesností prožene kolem apexu. Motor pod plynem zní sice jasně, ale žádné akustické porno

to není, čitelněji je slyšet spíše hlomoz mechanických dílů – a to také není nezajímavý koncert.

Znovu do zatáčky a rychleji. Karoserie se sice lehce naklání, ale podvozek drží jako přilepený a nepohne se ani o kousek. Na hraně pak auto začíná prokluzovat a jede bokem. Čitelně, předvídatelně, bez zadokolkové zálužnosti, ovšem celý proces spíše než „předokolkové bezpečný“ můžete popsat jako „vyvážený a neutrálně zábavný“. Auto se dá nádherně řídit plynem. Stačí jemné korekce volantem, přesné dávkování plynu a můžete se sunout bokem jak erudovaný jezdec rallye. Není to těžké – nemusíte být mistr, a přesto to zvládnete. Tohle auto vám neusekne obě ruce, uděláte-li chybu, jen vás lehce klepne přes prsty, a pokud nejste úplný řídicí tatman, ubráním plynu se guma chytne a auto se vrátí do stopy. Paráda!

WRX 265 Změny a zlepšení

- Sportovní sedačky s logem WRX
- Větší zadní spoiler
- Tmavá litá kola
- Tempomat
- Tmavá mřížka chladiče



FIRST GEAR



Pokud se chcete učit jezdit jinak než v ideální stopě, nemusíte se řídit nijak rychle. Po pravdě stačí, aby napršelo – tak už je to tady, i za sucha kluzký okruh v Sosnové si dal rychlou a intenzivní sprchu – a řídit můžete za zcela legálních a nízkých rychlostí.

Převodovka není nejpřesnější a vyžaduje pevnou a rychlou ruku, což k povaze auta sedne, pedály pod nohama najdete tak, jako by vám je do auta napasovali na míru, a nastavit si ideální polohu za volantem je záležitostí vteřin pro dlouhána stejně jako pro disproporčního skřítka s postavou přerostlého orangutana, což je můj případ. Konkurence, Lancer Ralliart, tohle neumí, tam se volant nepohne než nahoru a dolů.

Naproti tomu STi je jiné. Zcela jiné, to si koupí člověk, který hledá výzvy a potřebuje se v každé vteřině rychlé jízdy rvát o holý život a své místo na asfaltu. WRX

265 odpouští a je jen o chlup pomalejší. A ano, výrazně levnější. Cena je důležitá, protože za necelých devět set tisíc máte slušně vybavené auto s klimatizací, tempomatem a kdo ví ještě čím, co byste ještě před pár lety v Impreze nehledali. Interiér je slušně zpracovaný, design kabiny je otázkou zvyku, ale neurazí. Zadní sedadla jsou pohodlně prostorná (poprvé v životě jsem si ve WRX sedl na chvíli dozadu a byl jsem místem nad hlavou i u kolen mile překvapen) a v kufru jsem později odstěhoval známým půl ložnice. Praktické, rychlé auto na každý den? To si pište.

Je tady ovšem několik věcí, které mi trochu kazily jinak řídicí euforii. Tedy, chm, chce se mi napsat, že by sedačky potřebovaly lepší boční vedení, ale není to pravda. Zádá mě začala bolet až po dvacátém ostrém

kole na kruhu, kdy bych byl ztracen v jakémkoli jiném autě bez sportovních, anatomicky tvarovaných skořepin. A to samé se týká i brzd. Zvadly. Ovšem ve stejném okamžiku, kdy jsem si uvědomil bolest v bedrech. Po takové jízdě náloži, kterou by většina rivalů ani nepřezila a už dávno by chladila pokroucené disky v boxech. Na běžné silnici měly brzdy sice tupější nástup, ale jinak fungovaly slušně a nevadly. Spotřeba? Pekelná, vír v nádrži se točil stejně rychle jako čepel kotoučové pily. Mluvíme o jízdě na okruhu samozřejmě, takže na tuhle poznámku zapomeňte. A o spotřebě na silnici už jsme mluvili.

Suma sumárum, na závodní trati odhalíte bezpečně limity auta a jeho povahu. I skutečnost, že WRX 265 na okruh nepatří, jenže to snad není pro nikoho žádné překvapení. Stejně jako to není chyba

nebo handicap, ale pouhá vlastnost. Životním teritoriím WRX 265 jsou okresky. Přezijete s ním ve městě i na dálnici, ale teprve na klikatých serpentínách si auto správně užijete. Stejně jako pocit, že jste za každých podmínek bezkonkurenčně rychlí. **STW**

RIVALOVÉ



Mitsubishi Lancer Ralliart

Podladěné Evo s foukaným dvoulitrem, pohonem všech kol a velkým kufrům s pátými dveřmi dorazí už letos.



Ford Focus ST

RS je moc drsné, sofistikovanější a elegantnější ST na WRX ztrácí výkonem a pohonem předních kol.



Golf R32

Pohon všech kol, to ano, ovšem díky velkému motoru a těžkému předku staví VW na druhou kolej. Kvalitou ovšem hraje prim.



SYROVOST

Pětikvart, uřvaný motor, strohý kokpit. A nejlépe funguje bez stabilizace.