

Lepší než STi

SUBARU IMPREZA WRX 265

Je Petter Solberg vaším řídicím vzorem? A nevěříte tomu, že k rychlému projetí zatáčky jsou nejdůležitější kamenné pružiny? Rádi dráždíte technické i osobnostní limity? Pak je Subaru přesně pro vás. A kupodivu, ke skvělému svezení není třeba hned utrácet za STi. O stupeň nižší WRX je nejen mnohem univerzálnější, ale v řadě situací dokonce funguje lépe než samotný modrozlatý idol!



LADISLAV ČERMÁK

Každý nepotřebuje závodní brzdy, tvrdé pérování a vynikající aktivní diferenciály, které při poruše vytrestají majitele klidně šestimístnou částkou za opravu. A kdo nejede závody, stejně jejich výhod těžko využije. Ale občas se pořádně svězt, na to jistě slyší řada motoristů, a tak se zrodil kompromis – technika ze sériového subaru, obohacená velmi silným motorem, jehož turbodmychadlo pere do válců maxi-

spolu obě verze koexistují, český dovozce se rozhodl jen pro silnější. A dobře udělal – zrychlení 0–100 km/h se zlepšilo o půl vteřiny a motor hodně zdvořel v horní polovině otáčkoměru. Narostl i točivý moment (+23 N.m) stejně jako otáčky, v nichž je dosahován (+1200 min⁻¹). Výš je i pásmo jmenovitého výkonu, a to o 800 min⁻¹. Už z toho je jasné, že přibyl pořádný kus zábavy. Maximální rychlost se nezměnila stejně jako udávaná průměrná spotřeba. To ale není

z levého pruhu i služební spěchači, jinak schopní „zaříznout“ i letící BMW.

Velké sportovno ale vládne i uvnitř. Interiér standardní imprezy byl totiž vyšlechtěn skvělými sportovními sedačkami s vyhříváním a „okovanými“ pedály a opěrkou nohy. Pro sportovce postradatelným, ale pro znalce komfortu nezbytným prvkem je také keyless entry s impulsním startováním tlačítkem. Tyto zdanlivé detaily

bu hlídat mezi devíti a 10 litry. A pak bez zbytečného vytáčení protáhnout zatáčky podle gusta po profesorské stopě nebo smykem. Na výjezdu ovšem čeká limit v podobě příliš měkkého uložení zadních ramen, která se dokáží rozvlátnit. Nic dramatického, ale vyleká to.

Anebo lze podržet plyn a pak čekat, až se kolem tří tisíc otáček svět nakloní dozadu a impreza na jakémkoliv povrchu s temným svislým začne popírat novodo-

komplikuje a někdy znemožňuje silové podřazení, ale krátká pětka vyžene při stotřicetce otáčky na zcela zbytečných 3500 min⁻¹ a svižný rozlet nekompromisně zarazí na podprůměrných 209 km/h. To znamená, že vás v Německu snadno předjedou všechny ty turbodiesely, které jste předtím přesprintovali.

Malé Gran Turismo

WRX 265 je zřejmě nejuniverzálnějším kompaktem na trhu.

Za jedny peníze poskytuje nadstandardně tiché, prostorné a měkké cestování, kultivovaný, přesto ale doslova výbušný motor, vynikající podvozek s chirurgicky přesným řízením, s nímž lze při troše řídicího umění v zatáčkách předjet prakticky kohokoliv, a navíc nadprůměrnou výbavu, v níž nechybí nic podstatného. Výrobce ovšem WRXku určil roli nikoliv supersportu, ale malého Gran Turismo, takže je třeba počítat s civilními brzdami a pouze pětistupňovou převodovkou. Přesto je to za necelých 900 tisíc velmi dobrá nabídka!

TRŽNÍ VYVOZENÍ JIŽ, AŽE DO POSLEDNÍ DUŠE NEJVÍC ŽÁDAJÍ; tedy v horní polovině otáčkoměru. Funguje to mnohem líp, než by byl ochoten zapřísáhlý STI-fanoušek přepustit. Vůz se ve většině komfortních režimů vyrovná běžné impreze, když je ale třeba, zastaví naklánění v oblouku přesně tak, aby nebyla ohrožena trakce. Řidič bez závodních zkušeností projede zatáčku přinejmenším stejně rychle jako s STI, ale na rozbitém asfaltu, varhanech či šotolině mu elastické pérování dovolí daleko víc. Ztráta adheze je totiž posunuta dále a nemalou zásluhu přídávají i citelně lehčí kola.

Pětatřicet koní zadarmo

Subaru letos uvedlo na trh poslední verzi svého „Gran Turismo“ WRX s přídomkem 265, značícím výkon v koních (původní má „jen“ 230), tedy stejně, jako měly první Subaru WRX, předchůdci STI. Zatímco na jiných trzích

více než původní WRX v době uvedení na trh, zvýšená cenovka ovšem přilála už ke konci prodeje původního modelu a tak je „dvěstěšedesátipětka“ vlastně citelně silnějším a lépe vybaveným vozem za stejné peníze. Krize má občas i světlé momenty...

Tolik teorie, ale jak to celé funguje v praxi? S jakoukoliv WRX lze denně pojíždět nebo se vydat na dalekou cestu. Komfort si pochvalují i velmi citlivé žaludky a vpředu ještě sekundují vynikající sportovní sedačky, patřící do výbavy WRX 265. Tlumení vibrací i hluku poráží prakticky kompletní konkurence i s řadovým motorem, přesto ale zvenčí hned každý ví, která běje; provedení „265“ se blíží vizáží samotného STI ještě více a sonorní brumláni výfuku tento dojem podtrhuje. Pootevřeně tlamě na kapotě tak uhybají

posledně vyteřeny posily uvnitř, a ještě zpřijemnilly kalkulaci výhodnosti.

Nejrychlejší cesták

Na silnicích překvapivě nečeká téměř žádný rozdíl proti standardním verzím; vynikající koncepce dovolila ponechat i s vysoce výkonným motorem standardní, extrémně komfortní laďení podvozku. Lze tak úplně normálně cestovat, pobrat pohodlně čtyři dospělě i se zavazadly, řadit pět rychlostí a spotře-

de teorie o turbodmychadlech, dobrých jen k ekologickému přifouknutí nad voľnoběhem. Úžasný kalup s otáčkami roste a zastaví se opravdu až na čerovém poli. Tady je největší rozdíl proti původnímu WRX, bobužel se nezměnila absurdní pětistupňová převodovka s malým rozsahem převodů, která nejenže



LÍBÍ, NELÍBÍ

- + respekt okolí, bojovný design, pohodlné nastupování, prostor pro čtyři dospělě, skvělé sportovní sedačky, reálný jízdní komfort, ticho a klid uvnitř, přesné řízení se zpětnou vazbou, vynikající jízdní vlastnosti spojené s pohodlím, silný a pružný motor s gradací výkonu, vzhledem k výkonům a pohonu všech kol solidní spotřeba, poměr jízdní výkony a výbava/cena
- pětistupňová převodovka s nepřesným řazením, pro sportovní jízdu slabé brzdy, příliš měkké uložení zadních ramen, interiér bez měkčených plastů, elektrický pohon tří oken bez impulsního ovládání, krátká „pětka“ zvyšuje spotřebu

ŽLUTÁ KARTA

U Subaru bohužel již obehnaná písnička – pětistupňová skřín s podprůměrně přesným řazením pokulhává za skvělými ambicemi vozu, zejména vadí zbytečně krátká pětka a problematické zapadávání rychlostních stupňů při rychlé práci s pákou. Posílení by si zasloužily i brzdy.



Dvěšestpětadesátka se od standardního WRX odlišuje mj. větším středním spoilerem a lištou nad RZ v barvě Foto P.HOMOLKA



Součástí standardní výbavy se nově stává i keyless entry s impulsním startovacím tlačítkem



Lehčí kola se významně podílejí na lepším překonávání krátkých nerovností Foto P.HOMOLKA

ČÍM SE CHLUBÍ

Prodejní cena:	898 800 Kč
Zrychlení 0 – 100 km/h:	6 s
Točivý moment:	343 N.m
Nejvyšší výkon:	195 kW

TECHNICKÉ ÚDAJE

SUBARU IMPREZA WRX 265

Typ: pětistupňový hatchback segmentu C

MOTOR

Přepřehovaný zážehový plochý čtyřválec se čtyřventilovým rozvodem DOHC

Zdvihový objem válců (cm ³):	2457
Největší výkon (kW/min ⁻¹):	195/5200
Největší točivý moment (N.m/min ⁻¹):	343/4000

PROVOZ

Stálý pohon všech kol, pětistupňová převodovka

Maximální rychlost (km/h):	209
Zrychlení 0–100 km/h (s):	6
Spotřeba paliva (l/100 km):	14,4 / 8,1 / 10,4

ROZMĚRY

Délka (mm):	4415
Šířka (mm):	1740
Výška (mm):	1475
Rozvor náprav (mm):	2620
Provozní hmotnost (kg):	1485
Užitečná hmotnost (kg):	435
Hmotnost brzděného přívěsu (kg):	1200
Objem zavazadelníku (l):	301 – 1216
Objem palivové nádrže (l):	60

CENA (Kč)

Základní (Active 1,SR):	528 800
Základní testovaná verze (WRX 265):	898 800
Testovaná verze, včetně příplatkových prvků:	909 600
Výbava navíc:	metalický lak



Maska z tahokovu a titanové doplňky jsou dalším připodobněním vrcholné verzi STI Foto P.HOMOLKA