

# Zdatný předskokan

Komu se zdá Impreza STI příliš ultimativní, tvrdá a drahá, ať zkusí civilizovanější provedení WRX 265. Zážitek nebude o moc horší.



Plastový bodykit a tmavá kola podepisují agresivní dojem civilnější Imprezy WRX 265, modrá metalíza vypadá skvěle (10 800 Kč)

Je to modré, rychlé, s přeplňovačným boxerem a stálým pohonem všech kol. Impreza? Ano, ale v lidštvějším provedení WRX 265. Pro modelový rok 2009 se „light-STI“ dočkalo výkonového stimulu a drobných designových změn – větší zadní spoiler, matná 17" litá kola a maska chladiče ve stylu STI vůz opticky zrychlují.

Na design se tady ale příliš nehraje, od toho je tu Golf GTI. To zásadní skrývá WRX 265 pod kapotou. Číslo znamená výkon v koňských silách, proti minulosti si novinka polepšila o 26 kW a 23 N.m. Nárůst potenciálu podbarvuje krátké zřevodování, ze semaforu vystřelíte na stovku během šesti sekund. S kratšími stupni se však poji manko nízké maximální rychlosti - 209 km/h v kolonce technických údajů nezní moc lichotivě. Navíc je převodů jen pět, což nutí motor pracovat na dálnici ve vyšších otáčkách a zákonitě tak roste spotřeba. Za běžných okolností se však dá udržet v rozumných sférách, do 10 litrů na 100 kilometrů lze jezdit bez problémů. Náš průměr sice činil 11,7 l/km, často jsme si ale vychutnávali dyna-



V kokpitu prozradí ostřejší verzi hliníkové pedály a mohutnější volant, polohu za ním chválíme. Jen pětistupňová převodovka má tužší chod, řadí se však přesně a krátce.

miku imprezy. Na tu se můžete spolehnout za všech okolností, symetrický pohon všech kol zaručuje perfektní trakci i na mokru. Stále rozdělení síly v poměru 50:50 přináší své ovoce. Mezi výsostná teritoria WRX patří zakroucené okruhy a horské serpentiny, kde si



užijete spoustu zábavy. Dokonce víc než v silnějším Mitsubishi Lancer Evolution. Musíte se jen smířit s nakláněním karoserie v extrému, přestože se použitím silnějších stabilizátorů zmenšilo. Reakce přitvrzeného podvozku jsou čitelnější a přímější, do řízení se díky no-



Nová maska s jiným „grilem“ přibližuje svým tvarem WRX ke špičkovému STI

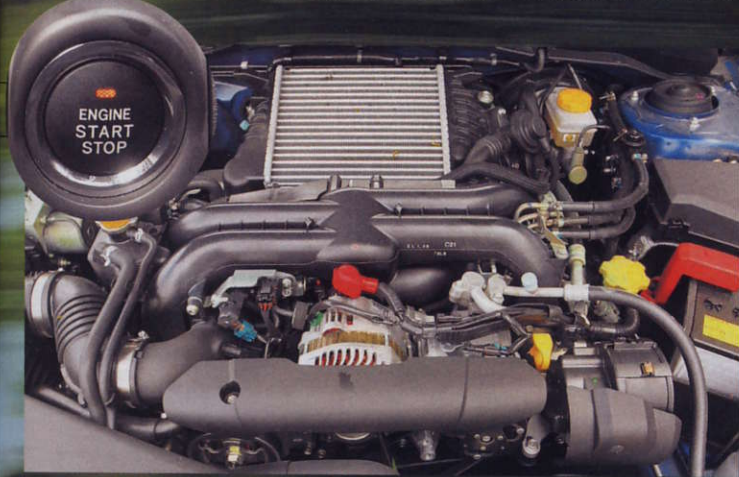


Kvůli zavazadelníku o objemu 301 litrů si lidé imprezu nekupují, vadilo povrzávání plata

vému tlumicímu ventilu rázy tolik nepřenašejí a silentbloky z STI se podepisují pod lepší stabilitou. Po vypnutí ESP umí Impreza WRX i zadriftovat. Čím tvrději jdete na věc, tím větší máte požitky z jízdy. Impreza žádá pevnou ruku a masochistický přístup...

Na druhou stranu můžete své WRX 265 s klidem půjčit manželce, která objeví je-





Startovací tlačítko patří spolu s bezklíčovým přístupem k sériové výbavě. Čtyřválec 2,5 litru brutálně zatahuje od 4000/min a rád se vytáčí za charakteristického zvukového doprovodu.



Z mohutné koncovky výfuku jdou zlověstné tóny, aerodynamice pomáhá difuzor



Anatomická sedadla s integrovanými opěrkami hlav schopně kombinují oporu s pohodlím

#### TECHNICKÉ ÚDAJE

##### Subaru Impreza 2.5 WRX 265

Přepínaný zážehový čtyřválec boxer DOHC • Objem 2457 cm<sup>3</sup> • Výkon 195 kW při 5200/min • Točivý moment 343 N.m při 4000/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová • Pneumatiky 225/45 R 17 • Nádrž 60 l • Rozvor 2620 mm • Vnější rozměry 4415 x 1740 x 1475 mm • Zavazadlový prostor 0,301/1,216 m<sup>3</sup> • Pohotovostní/užitková hmotnost 1410/510 kg • Největší rychlost 209 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 6,0 s • Spotřeba 10,4 l na 100 km.

Základní cena **898 800 Kč**

#### HODNOCENÍ

- + Charakter motoru, zvuk  
Výkon, dynamika, trakce  
Přilnavost, řízení, brzdy  
Příjemná spotřeba, pohodlí
- Chybí šestý převodový stupeň  
Vyšší náklady karoserie



#### Výsledná známka 1-

Skvělá jízdní zábava není vykoupena prkenným podvozkem ani horečnou spotřebou. Škoda jen pětistupňové převodovky, tudíž nízké maximální rychlosti.

ho druhou tvář. Ocení pohodlná anatomická sedadla s integrovanými opěrkami hlav a použitelný podvozek, který dokáže odfiltrat běžné nerovnosti a nevytřeše z posádky duši. Sportovní naturel připomene vůz jen tužší spojkou, rozjždění v kopci usnadní sériový Hill Start Assist a každodenní obsluhu jednoduchý a přehledný interiér. Škoda jen pazvuků od zadního plata skromného zavazadelníku objemu 301 litrů. Při vršení kufrů si vzpomenete na již nevyráběné kombi WRX.

Příjemným překvapením je cena. Za 898 800 korun dostanete robustní, výkonný a použitelný vůz. A s image modré střešly rallyeových kolbišť se provozem také lépe prolétá...



Jako na Safari rallye! Impreza funguje skvěle v běžném provozu i při drsné jízdě.



Impreza STI Base Car se nabízí kromě „povinné“ modré ještě v bílé barvě. S robustním vozem jsme se nebáli ani na hrubé šotolině.

# At' žije rallye



Chcete začít s rallye? Pochodíte u Subaru, v oficiální nabídce najdete základ pro soutěžní vůz specifikace N.

■ Importér Subaru fandí rallye. Za uplynulých tři roky dovezl 20 vozů, za jejichž volanty sbírají úspěchy Vojtěch Štajf nebo Emil Triner. S poslední generací Imprezy WRX STI pokračuje v tradici prodeje polotovarů určených k přestavbě na čistokrevné závodní náčiní.

Rozdíl od běžného „es-té-ička“ není zvenku příliš, jen odlišná 17“ kola odhalí nevšední zaměření subaru. V interiéru máte jasno okamžitě. Audiosystém? Klimatizace? Posilovač brzd? Kdepak! Sériová sedadla obstojí i při krkolomných eskapádách a nabídnou dávku pohodlí, stejně jako podvozek. Ten by se nám líbil tvrdší. Na rozbité silnici sice kola perfektně kopírují povrch, náklony karoserie by ale nemusely být tak dramatické. Běžného smrtelníka vyděsí absence posilovače brzd, do pedálu se musíte opřít pořádnou silou. Účinek pak lze dávkovat s přesností farmaceutických vah. V rámci úpravy na homologaci produkčních vozů můžete soustavu Brembo vyměnit za silnější AP Racing, instalovat hydraulickou ruční brzdou, bezsynchronní převodovku, speciální řídicí jednotky motoru a aktivního diferenciálu nebo nutnou ochrannou klec.

Na motor musíte zhurta. Proti současnému sériovému STI má boxer objem 1994 cm<sup>3</sup> (- 463 cm<sup>3</sup>), výkon šel nahoru

#### STRUČNÉ TECHNICKÉ ÚDAJE

##### Subaru Impreza WRX STI Gr. N Base Car

Přepínaný zážehový čtyřválec boxer DOHC • Objem 1994 cm<sup>3</sup> • Výkon 227 kW při 6400/min • Točivý moment 422 N.m při 4400/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Pneumatiky 235/45 R 17 • Pohotovostní hmotnost 1470 kg • Největší rychlost ani zrychlení se neudává • Kombinovaná spotřeba paliva 10,4 km/1 litr\*.

Základní cena a testovaný vůz **780 800 Kč\*\***

Poznámka: \* spotřeba udávaná v japonské metodice, \*\* cena vč. přestavby na pravostranné řízení, vůz nelze přihlásit k běžnému provozu

o 6 kW a točivý moment poskočil o 15 N.m. Jeho vrchol ale přichází až o 400/min výš. Do hodnoty 4500/min se nic převratného neděje, pak se ale dostává katapult. Než lusknete prstem, rozblíká se nastavitelná dioda signalizace otáček a musíte bleskově radit. Krátce, přesně, jednoznačně.

Subaru vyžaduje pevnou a zkušenou ruku, pak se však dokáže odměnit euforickými zážitky. A spotřeba? Během testu jsme se pohybovali mezi 20-30 litry vysokooktanového benzínu na 100 km. Těch 80 kilometrů, během nichž nám vyschla téměř polovina 60litrové nádrže, za to však setsakramentsky stálo...

Libor Hlisenkovský

Otočným ovladačem SI Drive lze volit ze tří charakteristik motoru, nastavovat jde také mezinápravový diferenciál



Žádné kryty, rudá barva hlav, objem zmenšený na dvojnásobek a výkon 309 koní dávají impreze náboj

