



Provokace v genech

Posílená verze Imprezy WRX nás nutila jezdit rychle a rozevlátě už loni. Ani letos se situace nezměnila.

Filip Rakovan

PRO Cenově dostupná, vybavená a velmi rychlá čtyřkolka s rallye DNA
PROTI K úplné radosti chybí jen větší míra přetáčivosti

Subaru Impreza WRX 265

Motor: čtyřválec, boxer, turbo, Objem: 2457 cm³, Výkon: 265 koní v 6000 ot./min.,
Točivý moment: 343 Nm v 4000 ot./min., Zrychlení 0-100 km/h: 6,0 s, Maximální rychlost: 209 km/h,
Hmotnost: 1410 kg, Spotřeba: 10,4 l/100 km, Cena: 880 000 Kč

T OHLE JE SUBARU Impreza WRX 265, modelový rok 2010.

A změny vzhledem k předchozímu ročníku jsou... Nejsou žádné.

A to je skvělá informace pro všechny, kterým posílená WRX po svém loňském nástupu na trh učarovalo, skvělá informace pro mě.

WRX udělalo velký krok směrem k STi – a nejde jen o to, že má foukaný dvouapůllitrový boxer další porci výkonu k dobru a že teď vládne silou 265 koní v 6000 otáčkách, což je jen o pětatřicet méně než u vrcholné verze. WRX 265 si z STi půjčilo silentbloky, stabilizátory přibraly milimetr v průměru a odpružení bylo přeladěno tak, aby pracovalo s minimální prodlevou. V řízení se zjevil tlumicí ventil redukcí zpětné rázy, nicméně čekat, že volant oněměl, by bylo nemístné. Výkon teče podle striktních pravidel značky na obě nápravy a optimální přísun hnací síly

zprostředkovává pětistupňová manuální převodovka. Tady se WRX šestikvaltem drsnějšího STi inspirovat nenechalo a apatické bylo i k přepínání režimů řídicí jednotky. I to je důvod, proč tam, kde jsem s STi jezdil za deset litrů, si WRX řeklo o dvanáct. Životním prostředím WRX 265 jsou klikaté okresky, a i když už jsem o tom mluvil před rokem, když jsem se s WRX svezl poprvé, budu o tom mluvit zase. Přílnavost pneumatik Dunlop je maximální. Zátah motoru v širokém spektru otáček se vám dostane pod kůži, byť pocitově máte tendence točit motor víc,

JAKO STI

Podobné detaily a jen o osm desetin horší zrychlení



než dovolí omezovač. Převodovka pracuje jako dřevorubec v hlubokém lese, nesmíte se bát se do páky opřít silou. Zvuk není špatný, zrychlení na stovku v šesti vteřinách je více než dobrý průměr a k maximálce se na klikatých vlásečkách ani nepřiblížíte.

WRX 265 je přesně to auto, které vás nutí jezdit rychle. Bryskně reaguje na povel volantu, umí si hrát, když v zatáče ůknete na brzdu. Nejezdí sice bokem tak snadno, jako kdyby mělo chytrý diferenciál z STi, víc než s přetáčivostí počítejte s neutrálním projevem, ale pořád je to chování, o kterém si mohou Focus RS nebo Audi S3 nechat jen zdát.

Na konkurenci ztrácí Scooby tak jako tradičně na poli interiéru – a nejde ani tak o zpracování, to je kvalitní jako u všech moderních subaru. Řeč je o designu, který je stále pro Evropany tak nějak hůře stravitelný. Zvyk je ale otázka okamžiku, který trvá přesně tak dlouho, než se prosmyknete první kaskádou serpentin.

Kufr, místo na zadních

seadačkách a tak dál, je to Impreza a praktičnost už jsme také řešili mockrát, takže neplýtváme časem a mrkneme se na WRX 265 zvenku. Sedmnáctipalcová litá kola, drsnější aerodynamické doplňky, ale také slušná výbava zahrnující šest airbagů, příjemná sportovní sedadla, bezklíčové zámky nebo asistent pro rozjíždění do kopce. To jsou záležitosti, které já osobně bych uměl postrádat, ale vyhodme je z čistě radosti z jízdy a zlí jazykové začnou vytahovat z kapes seznamy výbav konkurenčních německých značek.

Impreza WRX 265 se od loňského roku nezměnila. To je skvělé, pokud chcete všestranný a praktický hatchback, který vás kromě dlouhých dálničních přesunů plně uspokojí jako auto na každý den, nezruinuje vás a o víkendu proveze takovým způsobem, že vám budou v pondělí ráno u plastického chirurga rovnat úsměv. Jen jedno auto je ještě lepší, ostřejší a také dražší. Najdete ho u Subaru v té samé modelové řadě, jen je dražší. ■

