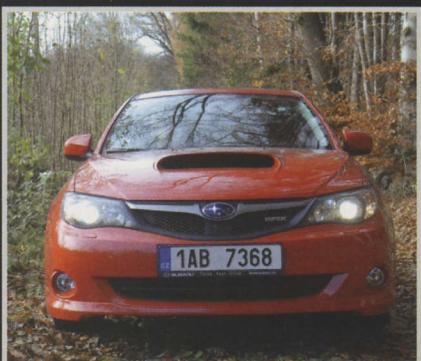
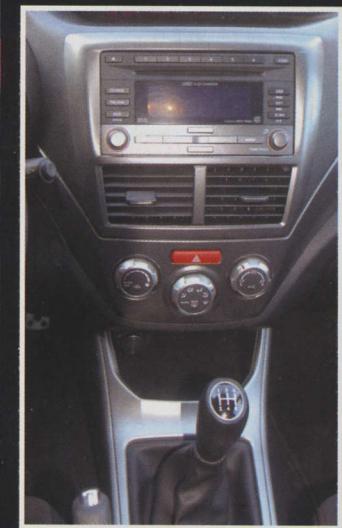


TEST TEST TEST TEST

SUBARU IMPREZA 2.5 WRX 265

UHLAŽENÝ SOUTĚŽÁK





Text a foto: Martin Felix

■ U tahačů je to celkem zaběhnutá praxe a každý ví, že čísla 420, 480 nebo třeba 520 označují počet koní, kterými daný model disponuje. U Subaru je to nezvyk, ale přiznejme, že 265 koní je natolik pěkné a úctyhodné číslo, aby ho vylepšená a posílená Impreza WRX mohla po vzoru velkých aut také nosit v názvu.

Rozjítření subaristi již pomalu začali skoušávat, jak se z jejich ikonického sedanu stal pro širší veřejnost přijatelnější hatchback, zvláště když špičková verze STi opět potvrdila, že stále patří do vybrané společnosti sportovních aut, které lze pořídit v běžném autosalonu a provozovat bez závodní licence v normálním provozu. U civilnější verze WRX však panovaly poněkud rozpaky nad houpavějším podvozkem a ani motor se nezdál tolik výbušný jako u předchůdců. Stesky byly vyslyšeny a Impreza je od modelového roku 2009 opět ve skvělé kondici.

Opticky kromě chromových nápisů WRX prozradí příslušnost k elitě zvětšený zadní spoiler, vkusné šedé sedmnáctky a pořádná násoska na přední kapotě. Proti proudu současného trendu je jedna koncovka výfuku, ale zato pořádná. Mít pod kapotou takové stádo koní, leckterý tuner ale i výrobce by se nerozpakoval nasadit laufy čtyři. Interiér od civilního dvoulitrů odlišují červeně vyvedené nápis WRX v opěradlích předních sedaček, krásné dvojitě prošívání čalounění červenou nití a nezbytné hliníkové pedály. Přes tyto kosmetické úpravy si s sebou nese Impreza všechny klady a zápory nově zvolené pětidveřové koncepce. Je o poznání praktičtější. I když 301 litrů zavazadlového prostoru není kdo ví co, je dobré využitelný a sklopením sedadel lze zvětšit na 1 212 litrů. Na druhou stranu ubylo osobitosti. Ale budete v klidu, stejně se za vámi otočí o hodně víc lidí než po jakémkoliv jiném hatchbacku, a co když teprve pořádně šlápnete na plyn a rozezvučíte dvooupállitrový boxer...



Shrňme si oficiální údaje o technice Subaru Impreza WRX 265: čtyřválcový plochý motor boxer o objemu 2 457 cm³ má výkon 195 kW/ 265 k při 5 000 ot/min a maximum točivého momentu 343 Nm při 4 000 ot/min. Pětirychlostní manuální převodovka. Maximální rychlosť je 209 km/h, sprint na stovku trvá rovných šest vteřin. Kombinovaná spotřeba 10,4 l/100km. Klasický stálý pohon všech kol Subaru Symmetrical AWD se třemi diferenciály, přívrzený podvozek a použité silentbloky ze specifikace STi, přidaný nový tlumící ventil do řízení redukující zpětné rázy do volantu. Výsledek je pro běžný provoz nejpoužitelnější subaru, které současně umožňuje jízdu a zážitky blízké dojmům z adrenalinových pouťových atrakcí.

Startování se tentokrát obejde bez klíčku, ale pomocí tlačítka, ale protočení ručiček otáčkoměru a rychloměru nechybí. Motor běží tiše a kultivovaně, jak jen to boxery umí, na drsnější zvuk a svištění turba je třeba popohnat ho do vyšších otáček. Přibližně do hranice 3 000 ot/min se Impreza chová velmi civilně, že byste se nebáli poslat s ní v klidu manželku na nákup do supermarketu. Při dalším zvyšování otáček, na které se motor vyloženě těší, nastupuje ovšem (byť bez citelného turbokopance) zcela jiná liga. Hrátky se zrychlením jsou sice príma a těžko se jim odolává, ale ty právě přednosti ukáže auto v zatačkách. A je jedno, kudy zatačky vedou, neboť WRX si znamenitě vede i na našich okreskách, které jsou svým povrchem jakoby přímo stavěné pro rallye. Auto neochvějně drží stopu, žádné odsakování se nekoná, houpání či naklánění už vůbec ne, a přesto vám zuby nevypadnou. Ani při ubrání plynu v zatačce zadek vozu neustřílí, což se dříve docela klidně mohlo stát. Musím se přiznat, že na suché silnici jsem nezašel odvahu přivést auto na limit. Po delším sžívání by se jeho hledání určitě stalo neodlatelnou záležitostí.

Stoprocentní radost z řízení tak kazí pouze pětistupňová převodovka. Ani tolik nevadí absence šestého stupně, který by dovoloval snížit při dálniční sto třicítce spotřebu, ale zase umožňuje ve 110 km/h mocné zrychlení bez

nutnosti podřazovat. I tuhý chod řadicí páky stejně jako spojkového pedálu k subaru patří, prekerní je, když při vytočené čtyřce po zásahu omezovače, když už máte plné ruce práce, nejdé trefit pětka. Věřme, že to bylo novotou, ale stejně by si takový dravec zasloužil něco onačejšího.

Vylepšená Impreza WRX je unikátní pro svou schopnost plnit funkci vozu pro rodinu, ale po jejím vysazení se změnit v opravdové sportovní náčiní. Její dvojí tvář odpovídá i spotřeba, která se dá reálně udržovat okolo 11 litrů, ale proboha proč. To už je lepší si koupit dvoulitrový diesel, který si řekne o polovinu, nebo se smířit s 14 -15 litry a občas si vychutnávat obdivuhodný výkonový potenciál. Propadnete-li mu zcela, přestaňte tento údaj sledovat.

Výbornou zprávou je, že WRX s 265 kořmi a ve výbavě zahrnující vše potřebné jako litá kola s pneumatikami Dunlop 225/45 R17, klimatizaci, rádio s 6ti CD měničem a ovládáním na volantu, HID xenonová světla s ostříkovači a výše zmíněné sportovní doplňky stojí 898 800 Kč. Oproti STi ušetříte pořádných 350 tisíc, což propálit v benzingu bude chvilku trvat i s hodně těžkou nohou. A zážitků budete mít na rozdávání.

