

TEST TEST TEST TEST

SUBARU IMPREZA 2.5 WRX 265

UHLAZENÝ 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.

Rozjitření subaristi již pomalu začali skoušet, 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 dvoulitru odlišují červeně vyvedené nápisy WRX v opěradlech předních sedaček, krásné dvojité 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 dobře využitelný a sklopením sedadel lze zvětšit na 1 212 litrů. Na druhou stranu ubylo osobitosti. Ale buďte 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 dvouapůllitrový 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 rychlost 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, přitvrzený podvozek a použité silentbloky ze specifikace STi, přidaný nový tlumicí 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 pouze 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 prima a těžko se jim odolává, ale ty pravé přednosti ukáže auto v zatáčkách. A je jedno, kudy zatáčky vedou, neboť WRX si znamenitě vede i na našich okreskách, které jsou svým povrchem jakoby přímo stavěné pro rallye. Auto neochvějně drží stopu, žádné odskakování se nekoná, houpání či naklánění už vůbec ne, a přesto vám zuby nevypadnou. Ani při ubrání plynu v zatáčce zadek vozu neustřelí, což se dříve docela klidně mohlo stát. Musím se přiznat, že na suché silnici jsem našel odvahu přivést auto na limit. Po delším sžívání by se jeho hledání určitě stalo neodolatelnou 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 umožňují ve 110 km/h mocné zrychlení bez

nutnosti podřazovat. I tuhý chod řadicí páky stejně jako spojkového pedálu k subaru patří, překérní je, když při vytočené čtyřce po zásahu omezovače, kdy už máte plně ruce práce, nejde 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 tváři 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 koňmi 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 ostřikovači a výše zmíněné sportovní doplňky stojí 898 800 Kč. Oproti STi ušetříte pořádných 350 tisíc, což propálit v benzínu bude chvilku trvat i s hodně těžkou nohou. A zážitků budete mít na rozdávání. ■

