



Foto: Jiří Maršáček

TAH NA ZATÁČKY

PETR HANKE

Subaru Impreza WRX 265 je nejen rychlým automobilem pro jízdu po zatáčkovitých silnicích, ale nabízí ke sportovním schopnostem i **nečekanou dávku komfortu**. Je-li řeč o sportovní Impreze, většinou je míněna nejvýkonnější WRX STI. Málokdo ale ví, že potěšení v zatáčkách dokáže nabídnout také o stupeň níže postavená verze, které v názvu trojice písmen STI chybí. Nyní to platí dvojnásob, protože Subaru svou Imprezu WRX značně modernizovalo, a tak se rozdíl mezi ní a vrcholnou verzí ještě o něco zmenšil... Koncepce s přeplňovaným čtyřválcem boxer 2,5 l a trvalým pohonem všech kol samozřejmě zůstala zachována, s **větším turbodmychadlem se zvýšil výkon ze 169 na 195 kW (230 vs. 265 k)** a současně byl upraven podvozek, tvrdší a tužší. Změny jsou nejen na pružinách a tlumičích, ale například jsou použity pevnější silentbloky ze STI, stejně tak jako o 1 mm zesílené stabilizátory vpředu i vzadu. Do řízení byl dále přidán tlumič rázů, což mu dodává na klidu. Zvenku lze modernizovaný vůz poznat podle většího zadního spoileru a především podle masky chladiče, která svým provedením odpovídá typu STI.

Lepší jízdní vlastnosti objevíte takřka okamžitě po rozjetí. Nad cca 3500 min⁻¹ má motor výrazně větší zátaž. Zdá se však, že ve srovnání s předchozím typem přichází náhleji, a proto je třeba s jeho značnou progresivitou při rychlé jízdě na kluzkém povrchu počítat. Zůstala pětistupňová manuální převodovka s velmi krátkými převody, takže většinou jedete na vyšší rychlostní stupeň, než je obvyklé. Nevýhodou tohoto řešení je vzhledem k potenciálu motoru relativně

Subaru posílilo svou běžnou Imprezu WRX na 265 koní. Je zatraceně rychlým strojem...

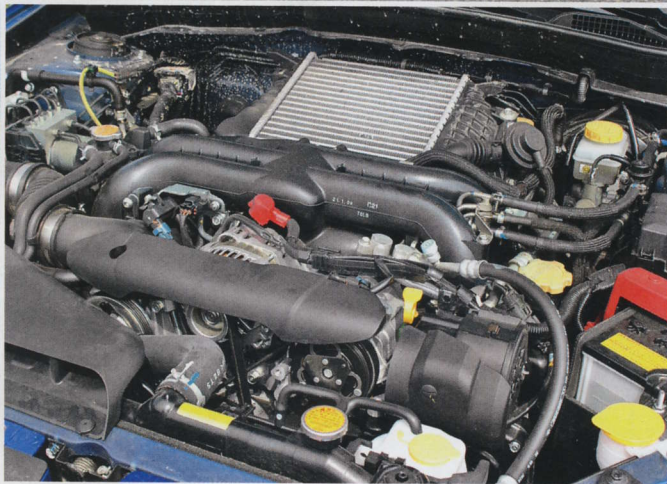


nízká největší rychlost 209 km/h. Impreza WRX 265 tak po intenzivní akceleraci při udávaných 220 km/h na rychloměru, kdy motor točí už 5000 min⁻¹, dál nezrychluje. **Vzhledem k nadstandardní síle a divokosti vozu v rychlostech do 130 km/h** by situaci možná částečně vylepšilo zesílení stálého převodu. Automobil by byl poté na zatáčkovitých silnicích kultivovanější a při cestách na dlouhé vzdálenosti tišší a hlavně úspornější, avšak posledně dvě jmenované vlastnosti zřejmě nebyly zadáním vývoje (nicméně STI je umí přesto lépe). **Jízdní kouzlo Imprezy se samozřejmě opírá o trvalý pohon všech kol** a celkovou koncepci s plochým motorem, vyznačujícím se nízkým těžištěm. Díky tomu dokáže značný potenciál motoru přenést

účinně a bezpečně na silnici. Verze WRX využívá pohon s viskózní spojkou, která má funkci mezinápravového diferenciálu. Podobně, avšak s odlišnou charakteristikou, je řešen též závěr zadního diferenciálu. Pohon je velmi účinný a přestože **nad stabilitou vozu bdí elektronický systém**, tak ani při sportovním stylu jízdy do řízení nemá potřebu zasahovat. Při ostré jízdě například na mokřem povrchu, kdy rychlosti přesahují všechny běžné vozy v dané cenové a velikostní kategorii, se ale přece jen ukazují určité limity daného systému 4x4 a současně se projevuje rozdíl mezi WRX a WRX STI. V těchto podmínkách se totiž zdá, že zejména mezinápravový diferenciál má být malý, ale přesto znatelné zpoždění. Samosvorné diferenciály vpředu a vzadu, stejně tak jako aktivní diferenciál uprostřed, u STI jasně ukazují, proč je Subaru do nejvýše postavené verze nasadilo.

I tak je jízdní projev Imprezy WRX velmi působivý. **Upravený podvozek dává pocit větší kontroly nad vozem**, ale neztratil skvělou vlastnost WRX před modernizací, která spočívala ve schopnosti účinně pohlcovat nerovnosti, a tím zajistit nadstandardní trakci.

V těchto okamžicích by se na trhu hledal v daných cenových limitech podobně schopný automobil jen velmi těžko. Z řídicího pohledu lze mít výhrady snad pouze k citlivosti řízení a vzhledem k výkonnosti motoru také k brzdám, jež mají po několika kilometrech ostré jízdy sklon k vadnutí. Vyšší spotřebu paliva při rychlé jízdě až 20 l/100 km (průměr během testu 13,5 l) asi není třeba zmiňovat, jde především o potěšení. Subaru Impreza WRX, v době testu za 898 800 Kč, je jistě zajímavou alternativou, když STI stojí o 350 tisíc víc. ■



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR – kapalinou chlazený zážehový plochý čtyřválec, přeplňovaný turbodmychadlem s chlazením vzduchu, uložený podélně vpředu; blok a hlava válců z hliníkové slitiny; DOHC 4V, AVCS (sání); vícebodové vstřikování L-Jetronic, EU4; 2457 cm³ (ø 99,5 x 79 mm); 8,4:1; 195 kW (265 k)/5200 min⁻¹, 343 N.m/4000 min⁻¹. Elektrická výzbroj 12 V, akumulátor 48 A.h, alternátor 110 A.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednokotoučová suchá spojka; pětistupňová převodovka (3,16 – 1,82 – 1,29 – 0,97 – 0,74 – Z 3,33); stálý převod náprav 4,44; pohon všech kol, samosvorný diferenciál s viskózní spojkou uprostřed i vzadu.

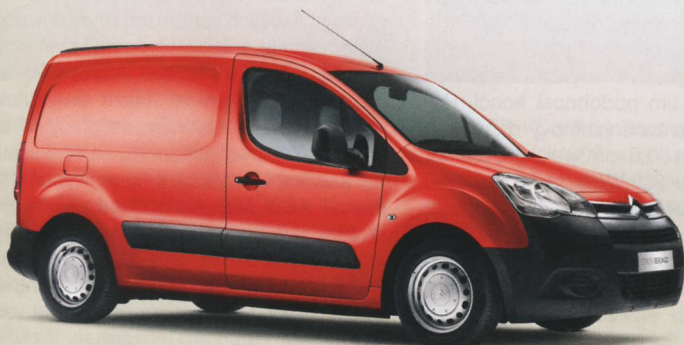
PODVOZEK – samonosná karoserie; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, vzadu dvojitá příčná ramena; odpružení vinutými pružinami a tlumiči; příčné zkrutné stabilizátory; kotoučové brzdy s vnitřním chlazením; ABS/EBD/BA; VDC; hřebenové řízení s kapalinovým posilovačem; pneumatiky 225/45 R 17.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2620 mm, rozchod kol 1495/1500 mm; d/š/v 4415/1740/1475 mm; světlá výška 150 mm; součinitel odporu vzduchu c_x = 0,34; objem zavazadlového prostoru 301/1216 l; objem palivové nádrže 60 l; pohotovostní hmotnost 1405 až 1475 kg podle výbavy; celková 1920 kg; brzděný přívěs do 1200 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 209 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 6,0 s; spotřeba paliva EU 14,4/8,1/10,4 l/100 km; emise CO₂ 247 g/km.

ÚSPORNÁČI

www.citroen.cz



CITROËN BERLINGO
OD **214 900 Kč**

Sleva	60 000 Kč
Citroën bonus leasing	50 000 Kč
Paket Professional v hodnotě 36 800 Kč*	ZDARMA

manuální klimatizace, dělicí
přepážka s otvorem na přepravu
dlouhých předmětů, zvýšená
užitečná hmotnost 850 kg



CREATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN doporučuje TOTAL
222 352 277 v CR ISO 9001:2000

Nabídka platí na vozy na skladě dovozce objednané do 28. 2. 2010 nebo do vyčerpání zásob a je určena pro spotřebitele. Ceny platí při využití Citroën bonus leasingu. *Pro verzi SX.