



Postrach ulice

Ostrá Impreza nové generace konečně vystrčila drápy. Vypadá usedle, ve skutečnosti se ale umí chovat jako chuligán. **Filip Rakovan**



KONKURENCE

Zádný jiný hatch za tyhle peníze nemá pohon všech kol. Audi S3 a Golf R32 stojí o něco víc.

Příznívám, vzhled žádné Imprezy, nezávisle na modelovém roku, se mi nikdy nelíbil. Přesto mi to nezabránilo v tom, abych si sám kdysi jednu Imprezu koupil. A z nového WRX mám podobný pocit.

Subaru poslalo legendární sedan mezi pečlivě sledované hatchbacky. Přeměřování zadních sedadel, analyzování mililitrových rozdílů spotřeby nebo hodnocení zavazadelníků ode mě ale nečekejte. Kufř jsem neřesil u svého GT (sedanu, který vždy převezl vše, co jsem potřeboval) a už vůbec mě nezajímá u mnohem prostornějšího pětidvířka. Interiér svým zpracováním a použitými materiály na německou konkurenci nemá, ale kvalita i standardní výbava jsou rok od roku lepší. Multifunkční volant, klimatizace, tempomat?

Ještě před několika lety pro všechny subaristy pouhý sen. Jenže tihle je WRX a nejdůležitější je, jak jede! Nová Impreza WRX je rychlá, neskutečně rychlá. Není problém sednout za volant a honit všech dvě stě třicet koní dvouapůllitrového boxeru od prvního okamžiku. Kdykoli a kdekoli. A bez ohledu na to, kdo řídí. Nová WRX už není potvora, která vycestuje s nezkušeným drzounem v první ostré na střechu. Jede stopou jako nůž máslem a podrží vás. Neznamená to však, že je nudná. Impreza WRX je zábavná, neskutečně zábavná. Tedy, ehm, pokud máte koule na to, abyste vypnuli stabilizaci a zmáčkli ji pořádně pod krkem. Sprint na stovku za 5,8 vteřiny a maximálka 209 km/h nevypadají nijak bombasticky, pravda. Ale schopnost, s jakou kloužou kola v řízeném smyku, nebo odhodlání, se kterým se auto vrhá do zátíček a pak se s jasným usměřenou zádi katapultuje točivým momentem 320 Nm ven, vás nutí smát se tak, že máte po dvaceti kilometrech strach o nevratné zdeformování obličeje. Meziplny umí na požádání, nebrání se škádlení ruční brzdou. A řízení? Wow, přesné, strmé a upovídané jako indiánská stařena. Po hodině ostré jízdy jsem měl sice ruce vyklepané jako po celovečerní autocroci,

ale nebyla chvíle, abych věděl a naprosto přesně nevěděl o každém sebemenším pohybu kol nebo nerovnostech na silnici. První tři dny a najel jsem přes patnáct set kilometrů. A jako dříve jsem nechal za zády všechny provokatéry, kteří měli pocit, že legendy o symetrickém pohonu všech kol jsou jen řečičky. Páni, vážně jsem se neskutečně bavil. A jen těžko věřil tomu, že jsem jezdil za nějakých patnáct šestnáct průměrných litrů. A pak jsem pod tlakem okolností proměnil WRX v rodinné auto. Vozil jsem na zadních sedadlech dva spokojené pasažéry, užíval jsem si pevného podvozku s komfortem poddajných dumičů a při dodržování rychlosti jsem jezdil za neuvěřitelných 10,8 litru benzínu. Zároveň jsem tak měl dost času zjistit, že nejvyšší poloha nastavení volantu mi nestačí a že bych v dobře padnoucích sedačkách uvítal bederní opěrku. A že manuál nečadí bez meziplny zrovna ochotně, ale že se dá s pouhým pětikvaltem žít. Univerzální auto na každý den a rychlá pila na víkendové řádění? Rozhodně...

Nová Impreza WRX má do nadcházející sezony nabito ostrými náboji. Přišla sice o bezrámové dveře, rovnou záď a tradiční velké křídlo. Získala ale v boji s konkurencí, tedy Audi S3 nebo třeba Golfem R32, jinou, mnohem účinnější zbraň. Superpříznivou cenu pod hranici osmi set padesát tisíc korun. 453



POTŘEBUJETE VĚDĚT

Motor: čtyřválec, boxer, turbo
Objem: 2457 cm³
Výkon: 230 koní v 5200 ot./min.
Točivý moment: 320 Nm v 2800 ot./min.
Zrychlení 0-100 km/h: 5,8 s
Maximální rychlost: 209 km/h
Hmotnost: 1395 kg
Spotřeba: 10,4 l/100 km
Cena: 849 800 Kč