

MODRÁ JE DOBRÁ



Mezistupeň od atmosférických verzí k špičkovému provedení STI představuje Impreza WRX. 2,5litrový přeplňovaný boxer (169 kW) v kompaktním hatchbacku vzbuzuje mnohá očekávání.

Přiznám se, že při čtení článků svých konkurentů o nové Impreze se musím často smát. Motorističtí novináři vytvořili kolem tohoto automobilu v souvislosti s verzí STI takovou gloriolu, že současná třetí generace je zatím zcela bez šancí čímkoliv oslnit. Impreza je však především zástupcem značky v nižší střední třídě, kde má trochu výjimečně postavení dané koncepcí pohonu. Její prodeje pak výrobce samozřejmě staví na nepřeplňovaných verzích 1.5 a 2.0 R, zatímco verze s přeplňovanými motory jsou spíše jen třešničkou na dortu celé produkce. Nikde jsem nečetl, že Ford Focus 1.6 Trend není žádný Focus, protože jeho výkony jsou nahony vzdáleny modelu ST, nevím ani o tom, že by se někdo pohoršoval u VW Golf TDI, že ve srovnání s modelem R32 podává opravdu slabé výkony... Když však čtu

o Impreze, je současný model neustále konfrontován s předchozí generací, ale výhradně s verzí WRX STI. A to opravdu není fér. A není to fér ani vůči automobilu, který vidíte na obrázcích. Částečně za to může také importér, který testovaný automobil vybavil „válečnými“ barvami soutěžního speciálu WRC, nicméně se nejedná o ostrou verzi STI, ale „pouze“ o prokletě rychlý hatchback WRX, který to má namířeno právě proti Golfu GTI (169 kW, 300 N.m) či Focusu ST (166 kW, 320 N.m). Na rozdíl od Subaru však mají oba evropské konkurenti poháněna výhradně přední kola. A v tom je mimo jiné právě výhoda Imprezy, která se díky pohonu všech kol a nízkému těžišti drží asfaltu jako klišť. Když k tomu připočtete velmi komunikativní a přesné řízení a vynikající posaz za volantem, má řidič před sebou automobil, který ho musí nadchnout.



▲ Oproti verzi Sport se Interiér modelu WRX nijak neliší, černošedé pololesklé a tvrdé plasty jsou všude okolo. Velikosti a tvarem však nadchne kůži čalouněný volant



▲ Zadní spodní difuzor je u verze WRX ve standardní výbavě



▲ Kontrolní přístroje, kterým dominuje otáčkoměr jsou podsvíceny červeně

TECHNICKÉ ÚDAJE

| MOTOR | |
|---------------------------|---|
| Typ motoru | zážehový přeplňovaný s rozvodem DOHC, variabilní časování ventilů |
| Počet válců/ventilů | 4*/6 |
| Zdvihový objem | 2457 cm ³ |
| Vstříkávání | neprímé el. řízené |
| Vrtání/zdvih/kompr. poměr | 99,5 x 79 mm/8,4:1 |
| Výkon | 169 kW/230 k při 5200 1/min |
| Točivý moment | 320 N.m při 2800 1/min |

| PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ | |
|-------------------|--|
| Systém pohonu | stálý všech kol (př. 50:50), mezinápravový diferenciál s viskozí spojkou |
| Trakční pomůcky | samosvorný zad. diferenciál |
| Převodovka | pětišupňová ručně řazená |

| PODVOZEK | |
|-----------------|-------------------------------|
| Vpředu/vzadu | nezávislé zavěšení |
| Odpružení p/z | vinuté pružiny/vinuté pružiny |
| Brzdy p/z | kotoučové ventil./kotoučové |
| El. systémy | ABS-BA, VDC |
| Kola/pneumatiky | 7Jx17 / 205/50 R17 |

| KAROSERIE | |
|-----------------------------|----------------------------|
| Typ/dveře/sedadla | samonosná/5/5 |
| Děla x šířka x výška | 4415 x 1740 x 1475 mm |
| Rozvor/rozchod kol p/z | 2620/1485/1500 mm |
| Průměr zatáčení | 11,2 m |
| Světla výška | 150 mm |
| Zavazadelník | 0,301-1,216 m ³ |
| Provozní/veliková hmotnost | 1525/1920 kg |
| Brzděný/nebrzděný přírůstek | 1200/650 kg |
| Palivová nádrž | 60 |

| JÍZDNÍ VÝKONY | |
|------------------------|---------------|
| Nejvyšší rychlost | 209 km/h |
| Zrychlení 0-100 km/h | 5,8 s |
| Spotřeba město | 14,3 l/100 km |
| (EU 99/100) mimo město | 8,2 l/100 km |
| kombinovaná | 10,4 l/100 km |
| Průměr v testu | 13,5 l/100 km |

NÁKLADY

| VÝBAVA | |
|---|-----------|
| Airbagy čelní/boční/hlavové/solix | S/S/S/S |
| ABS+BA/VDC | S/S |
| Imobilizér/alarm | S/N |
| Klimatizace | S |
| El. otevírání oken p/z | S/S |
| Koží čalouněný volant/multifunkční | S/S |
| El. zrcátka/vyhřívání/skloněná | S/S/S |
| Palubní počítač/ukazatel vnější teploty | -/S |
| Tempomat | S |
| Kola z lehkých slitin 17" | S |
| Audiosystém/CD (6)/repro | S/S/6 |
| Xenon, světla/ostřikovače/př. mlhovky | S/S/S |
| Sportovní sedadla | S |
| Podélné/výškové svislejší volant | S/S |
| Verze N1 | Anc |
| Metalický lak | 11 800 Kč |

| SERVIS | |
|--------------|---------------------------|
| Výměna oleje | 15 000 km |
| Záruka | 3 roky nebo do 100 000 km |

ZÁKL. CENA 848 800 Kč

HODNOCENÍ

| | |
|---|-----------------------------------|
| 😊 | Přesné řízení a jízdní vlastnosti |
| 😊 | Pružnost motoru |
| 😊 | Posaz za volantem |
| 😞 | Neopřesné řízení |
| 😞 | Vyšší spotřeba paliva |
| 😞 | Menší objem zavazadelníku |

Pod kapotou nové generace Improy WRX najdeme stejnou motorizaci, jako u předchozí generace. 2,5litrový ležatý čtyřválec s přeplňováním turbodmychadlem výfukových plynů a chladičem plnicího vzduchu je nově vybaven variabilním časováním zdvihu sacích ventilů (AVCS). Nezměnil se kompresní poměr, největší výkon ani točivý moment (320 N.m), vrcholových hodnot však motor dosahuje v nižších otáčkách, čemuž odpovídá i jiné odstupňování stále tragicky nepřesné a pouze pětišupňové ručně řazené převodovky. Nová Impreza díky tomu zrychluje o desetinu vteřiny rychleji (5,8 s), ve svém rozletu je však přškrcena nejvyšší rychlostí 209 km/h, zatímco předchůdce mohl pokračovat až do 230 km/h. Lépe na tom není nová generace ani s hospodárností. Něco sice lze ušetřit ve městě, ale v průměru je spotřeba o desetinu vyšší (10,4 l/100 km) a zvýšily se i emise CO₂. Já jsem se s tímto automobilem dostal během testu na průměrnou hodnotu okolo 14 litrů. Hodně však závisí na stylu jízdy. Pokud bude-

te chtít z modelu WRX dostat všechno, spotřeba se dramaticky zvýší až k hranici 20 litrů, naopak rozumným nakládáním s plynovým pedálem se můžete přiblížit k 10 litrům na 100 km. Na druhou stranu jsou výkonové parametry přeplňovaného boxeru takové, že udržet „nohu na uzdě“ vyžaduje opravdu velké odříkání. S tímto hatchbackem si lze opravdu užívat, i když je třeba konstatovat, že nová Impreza je mnohem komfortněji naladěna. Potvrzují to i pneumatiky s vyšším profilem a poznáte to na první pohled při ostřejší akceleraci či brzdění, kdy se předívonce vzpíná nebo naopak ponořuje stejně jako se automobil dramaticky naklání při ostřejším průjezdu zatáčkou i když se „zuby nehty“ drží zvolené stopy.

Nová Impreza WRX poskytuje velkou dávku sportovních emocí stejně jako zmíněný Golf a Focus. Srovnávat však tento automobil s polozávodní verzí WRX STI, která se už v ČR začala také prodávat, je úplně „mimo mísu“.

- **Text:** Jiří Kaloč
- **Foto:** autor



▲ Anatomická sedadla s integrovanými opěrkami hlavy zaslouží pochvalu

▼ Impreza WRX by si určitě zasloužila šest stupňů a přesnější řízení



▲ Zavazadlový prostor je svým objemem pod průměrem nižší střední třídy



▲ 2,5litrový přeplňovaný boxer má nové variabilní časování zdvihu ventilů

