

MODRÁ JE DOBRÁ



Mezistupeň od atmosférických verzí k špičkovému provedení STI představuje Impreza WRX. 2,5litrový přeplňovaný boxer (169 kW) v kompaktním hatchbacku vzbujuje 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 glorioli, že současná třetí generace je zatím zcela bez šancí čimkoliv oslnit. Impreza je však především zástupcem značky v nižší střední třídě, kde má trochu výjimečné 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 proklatě 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 konkurenční modely výhradně přední kola. A v tom je mimo jiné právě výhoda Imprezy, která se díky pohonu všech kol a nízkému těžišti drží asfaltu jako klíště. 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 nelší, černošedé pololesklé a tvrdé plasty jsou všude okolo. Velikosti a tvarem však nadchne kůži čalouněný volant



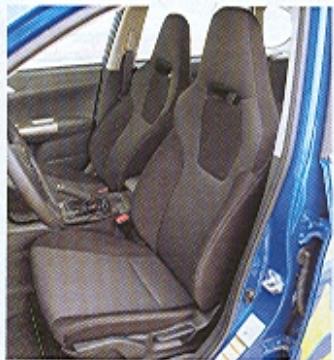
▲ Zadní spodní difuzor je u verze WRX ve standardní výbavě



▲ Kontrolní přístroje, kterým dominuje otáčkoměr jsou podsvíceny červeně

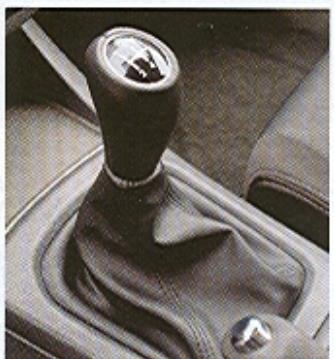


TECHNICKÉ ÚDAJE	
MOTOR	
Typ motoru	zážehový přeplňovaný s rozvodem DOHC, variabilní časování ventilů
Počet válců/ventilů	4/6
Zážehový objem	2457 cm ³
Vstřikování	neplné el. řízené
Vrtání/zdvih/vkompr. poměr	99,5 x 75 mm/8,4:1
Výkon	169 kW/230 k při 5200 1/min
Točivý moment	320 N.m při 2800 1/min
PŘEVODOVÉ ÚSTROJI	
Systém pohonu	stálý všech kol (po 50:50), mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou
Trakční pomůcky	samesvorný zad. diferenciál
Převodovka	pětistupňová ručně řazená
PODVOZEK	
Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení
Odpnužení př/z	vinnuté pružiny/vinnuté pružiny
Brzdy př/z	kolečkové ventily /kolečkové
El. systémy	ABS-BA, VDC
Kola/pneumatiky	7Jx17 / 205/50 R17
KAROSERIE	
Typ/dveře/sedadla	samonosná/5/5
Délka x šířka x výška	4415 x 1740 x 1475 mm
Rozvor/rozchod kol p/z	2620/1495/1500 mm
Průměr zatačení	11,2 m
Světlá výška	150 mm
Zavazadlový prostor	0,301-1,216 m ³
Provozní/otevírací hmotnost	1525/1920 kg
Brzdění/brzdný přívěs	1200/955 kg
Paličková nádrž	60 l
JÍZDNÍ VÝKONY	
Najvyšší rychlosť	209 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	5,8 s
Spotřeba	město 14,3 (1/100 km) (EU 99/100) mimo město 8,2 (1/100 km) kombinovaná 10,4 (1/100 km)
Průměr v testu	13,5 (1/100 km)



▲ Anatomické sedadla s integrovanými opěrkami hlavy zaslouží pochvalu

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



NÁKLADY	
VÝBAVA	
Airbagy čelní/boční/hlavové/sofix	S/S/S/S
ABS-BA/VDC	S/S
Imobilizér/alarm	S/N
Klimatizace	S
El. otevírání oken p/z	S/S
Kožený volant/multifunkční	S/S
El. zrcátka/vyhřívána/sklouzdna	S/S/S
Palubní počítač/ukazatel vnitřní 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
Podélní/výškově stavitelný volant	S/S
Verze N1	Áno
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 řazení a jízdní vlastnosti Pružnost motoru Posaz za volantem
	Nepřesné řazení Vysoká spotřeba paliva Menší objem zavazadelníku

Pod kapotou nové generace Imprezy WRX najdeme stejnou motorizaci, jako u předchozí generace. 2,5litrový ležatý čtyřválec s přeplňováním turbodmychadlem výfukových plynů a chladičem plnícího vzduchu je nově vybaven variabilním časováním zdvihu sacích ventilů (AVCS). Nezměnil se kompresní poměr, největší výkon ani točivý moment (320 N.m) při 2800 1/min. Točivý moment však motor dosahuje v nižších otáčkách, čemuž odpovídá i jiné odstupňování stále tradičně nepřesné a pouze pětistupňové ručně řazené převodovky. Nová Impreza díky tomu zrychluje o desetinu vteřiny rychleji (5,8 s), ve svém rozletu je však přiškrčena 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. Potvrzuji to i pneumatiky s vyšším profilem a poznáte to na první pohled při ostřejší akceleraci či brzdění, kdy se před divoce vzpíná nebo naopak ponořuje stejně jako se automobil dramatičky nakládá při ostřejším průjezdu zatačkou i když se „zuby nehty“ drží zvolené stopy.

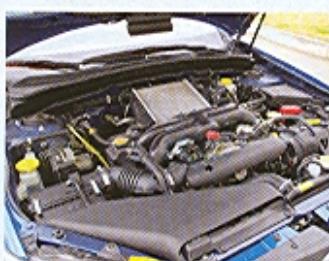
Nová Impreza WRX poskytuje velkou dávku sportovních emocí stejně jako zmíněný Golf a Focus. Srovnávat však tento automobil s polozávodní verzí WRX STI, která se už v ČR začala také prodávat, je úplně „mimo míru“.

■ **Text:** Jiří Kaloc

■ **Foto:** autor



▲ Zavazadlový prostor je svým objemem pod průměrem nížší střední třídy



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

