



Temperament pr

Subaru Impreza WRX je mezi iprezami možná až příliš upozadováno na úkor ultimativního WRX STi. Jak jsem se ale přesvědčil při testu, zaslouží si mnohem více pozornosti, než se mu dostává.

Ano, chápu, že pro mnohé z vás Subaru Impreza znamená především typicky modré auto se zlatými koly, s velkým křídlem a válečným polepem po vzoru WRC speciálů. Víím, že WRX má „jen“ 230 koní a jen pětikvart a nemá ani aktivní centrální diferenciál a pořádné brzdy, bla bla bla... Než tímhle vším začnete argumentovat, tak se prostě zkuste svést.

Předchozí WRX nebylo zdaleka tak dobré, jako je to současné. Bylo poměrně tvrdé, hodně neotáčivé a sedan bez křídla vypadal divně. To ale u nové pětideveřové karoserie neplatí. Podvozek výrazně změknu, což sice někdo takhle přečtené může považovat za krok zpátky, jenže WRX se tím stalo mnohem příjemnějším autem, aniž by trátilo na rychlosti. Změkčení podvozku oceníte nejen při normálním ježdění, kdy z vás auto prostě nevyklepe duši, ale i při svižné jízdě. Podvozek totiž výborně absorbuje nerovnosti, a když pelášíte po rozbité okresce, budete až překvapeni, jak si s nedostatky silnice podvozek poradí a jak rychle vám dovolí jet. Tohle auto je na rozbitých silnicích určitě rychlejší, než bývalo! Jedinou skvrnou na

kráse je strašně krátké odstupňování přímo řazeného pětikvartu. Motor má síly dost a zbytečně motor při jízdě po dálnici dost točí a maximální rychlost je nižší, než byla u předchozího provedení.

Přepiňovaný dvouapůllitrový boxer je jednak dobře odhlučněn a jednak příjemně naladěn. Zátah motoru je plynulý, a přestože nemám moc v lásce charakteristiku překoňovaných benzinových turbomotorů s nečekaným a brutálním zátahem, je tenhle motor vlastně takové nezáludné koťátko. Výkon se velmi dobře dávkuje bez neustálého očekávání kopance při prudkém nástupu turba, ale zátah je silný. Možná že pocit síly není takový, jako kdyby vás turbo pokaždé najednou zarazilo do sedačky, ale dle mého soudu je na každodenní ježdění tahle varianta mnohem příjemnější. Také se spotřebou to není kdovíjak strašné, a i když jsem se často opájel nadprůměrnou dynamikou WRX, odevzdával jsem po týdnu auto se spotřebou 11 litrů benzínu na 100 km.

A ještě na chvíli do interiéru. Dominantou jsou výborná sportovní sedadla s výrazným bočním držením těla a výtečným podepřením zad v celé jejich délce. Multifunkční volant s ovládním audia a tempomatu je už tak nějak samozřejmostí, strohá středová konzola obsahuje jen vestavěné rádio s CD



každý den

přehrávačem, který zvládne i mp3, a trojici otočných ovladačů pro ventilaci a klimatizaci. Konzola sice vypadá velmi jednoduše v porovnání s pohledem na přetechizovaná řešení u některých jiných aut, ale dělá v podstatě to samé a na nic si nehraje. Jediné, co jsem ve výbavě postrádal, bylo vyhřívání sedadel. Na tunelu mezi sedadly jsou zálepky právě po ovladačích pro vyhřívání, ale nemůžete si jej ani přiojednat.

Text Petr Horák

Foto archiv

CENY

Základní cena	848 800 CZK
ABS + EBD	✓
Airbag přední/boční/okenní	✓✓✓
Elektricky nastavitelná, vyhřívána a sklopná zrcátka	✓
Samočinná převodovka	✗
Elektrické ovládání oken	✓
Centrální zamykání	✓
Samočinná klimatizace	✗
Tempomat	✓
Elektricky nastavitelná sedadla	✗
Vyhřívání přední sedadla	✓
Kožené čalounění	✗
Xenonové světlomety	✓
Navigační systém	✗
Ráfky z lehkých slitin	✓
Metallický lak	11 800 CZK
Elektricky ovládané střešní okno	✗
Přestavba na N1	24 800 CZK

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Impreza WRX

MOTOR

Typ	zážehový čtyřválcový boxer s přeplňováním
Zdvihový objem	2457 cm ³
Výkon	169 kW/230 koní při 5200 ot./min
Točivý moment	320 N.m při 2800 ot./min

Blok i hlavy motoru z hliníkové slitiny, šik oložený klikový hřídel, rozvod DOHC poháněný řemenem, 4 ventily na válec, variabilní časování sacích ventilů AVCS, sadkem chlazené vstřikové ventily, přeplňování turbodmychadlem, mezikoláč stlačeného vzduchu

PŘEVODOVÉ USTROJÍ

Převodovka	5MT
Pohon	stály 4 x 4
Redukce	✗

Stály pohon všech kol Symmetrical AWD se třemi diferenciály, zadní diferenciál s viskózní spojkou, standardní rozdělení výkonu mezi přední a zadní nápravu v poměru 50:50, ABS, EBD, BA, VDC, Hill Assist

KAROSERIE

Rozvor	2620 mm
Délka x šířka x výška	4415 x 1740 x 1475 mm
Zavazadlový prostor	301 – 1216 l
Rozměry zavazadlového prostoru D x Š x V	mm
Palivová nádrž	60 l

HMOTNOSTI

Provozní	1470 kg
Celková	1920 kg
Max. hmotnost přívěsu	1200/650 kg
Max. zatížení koule	75 kg
Nosnost střechy	80 kg

PODVOZEK

Standardní rozměr pneumatik	205/50 R 17
Brzdy P/Z	kotoučové s vnějším chlazením/kotoučové
Pneumatiky testovaného vozu	

Nezávislé zavěšení všech kol, vpředu vzpěry McPherson, vzadu dvojitá ramena Y ramena

JÍZDNÍ VÝKONY

0 – 100 km/h	5,8 s
Maximální rychlost	209 km/h

SPOTŘEBA PALIVA

Město	14,3 l/100 km
Mimo město	8,2 l/100 km
Kombinovaná	10,4 l/100 km
Emise CO ₂	246 g/km
Průměrná při testu	l/100 km

ZÁRUKA

Technika	3 roky/100.000 km
Prorezivění	12 let
Lak	3 let
Mobilita	Subaru Assistance

SERVIS

Prohlídky	30.000 km/2 roky
Výměna oleje	15.000 km/1 rok



pružný a silný motor
jízdní vlastnosti

www.iOffRoad.cz



krátké zpřevodování

