

Subkultura

Uctívají symetrický pohon všech kol, plochý MOTOR BOXER, POŘÁDNÉ TURBO a v neposlední řadě modrou barvu. Heslem pro vstup do tohoto světa jsou tři písmena: WRX.

Impreza WRX jsem vždy považoval jen za jakýsi mezičlánek mezi nepřepřítanými verzemi a vrcholným STI. V mnoha ohledech se nová generace ještě víc přiblížila „civilu“, ale při pohledu do tabulky technických údajů to tak rozhodně nevydává. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,8 sekundy mi vyrazilo dech. Vždyť nejslabší impreza potřebuje ve stejné disciplíně více než 15 a dvoulitrová 9,6 sekundy. V tomto hodnocení je tedy WRX rozhodně blíž legendárnímu STI než atmosférickým modelům. Přitom cenově a velkou částí dalších vlastností souzní spíše s nepřepřítanovanou většinou.

Nebýt velké nasávací kapsy pro mezikladič stlačeného vzduchu na kapotě, přijíždějící WRX je k neroze-

znání od dvoulitrové verze Sport. Sdílejí s ní aerodynamické doplňky, jako jsou spoilery, prahové nástavce či zadní nárazník s deflektorem. WRX má navíc volant Momo a méně nápadnými rozpoznávacími prvky jsou ventilované kotouče na všech kolech či samosvorný zadní diferenciál. To hlavní, co ho však spojuje s elitou, je motor. Zatímco 150koňový dvoulitr se s imprezou trochu trápí, 230 koní a 320 Nm 2,5litrového přeplňovaného čtyřválcového motoru jako by překonalo hranici nějakého odporu a vůz se z mírné letargie probudil k bouřlivému životu.

Boxer je značně odhlučněný, takže typické bubláni plochého čtyřválcového motoru z velké části udusí průchodem tlumícími hmotami. Zůstal ale neméně charakteristický zvuk vycházející ja-

koby z celého pohonného ústrojí připomínající snad nejvíce startující proudové letadlo. Motor má dobrý záťah od nízkých otáček, takže v běžném provozu s ním můžete svižně jezdit, aniž byste využívali jeho neefektivnější otáčky v rozmezí 4 a 5 tisíc, a tím pádem i spotřebu můžete udržet v rozumných mezích. S lehkou nohou se dá jezdit dokonce za méně než 9 l/100 km, což jsem byl nucen vyzkoušet vinou defektu pneumatiky. Nicméně výrobce je soudný, a tak uvádí kombinovanou spotřebu 10,4 l/100 km, což lépe odpovídá občasnému nutkání sešlápnout plynový pedál víc, než je nutné. Každopádně je vidět, že se povedlo skloubit úžasnou dynamiku i rozumnou spotřebu. Také podvozek je naladěný tak, aby vyhověl především každodennímu provozu, smířit se tedy musíte s náklony v zatáčkách. Přesto si podržel svou hravost a stopu dokáže držet nečekaně statečně. V městských kolonách budete proklínat zbytečně tvrdý spojkový pedál, při rychlém řazení pro změnu méně precizní dráhy.

Tomáš Krásenský
Foto: autor, Jan Blažek



Najdi rozdíl

Kromě nasávací kapsy na kapotě a nápisu WRX na víku kufru najdete hlavní rozdíl oproti verzi 2.0 R Sport pod kapotou – turbomotor boxer 2,5 litru.

Rozsvička

Otočení klíčku v zapalování ožví přístrojový panel a raflíčky si dají jedno zahřívací kolečko. Už jsem zaznamenal i plagiátory.



Přiměřeně

Kožený volant Momo odlišuje interiér WRX od nepřepřítanovaných verzí. Sportovní sedadla poskytují dobré boční vedení i dostatečné pohodlí.

Nápověda

Otvor v kapotě je hlavním poznávacím znamením WRX, protože prozrazuje přítomnost turba. I díky němu má tato impreza nevšední dynamiku.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Impreza 2.5 WRX

ROZMĚRY & HMOTNOSTI	
Délka (mm):	4415
Šířka (mm):	1740
Výška (mm):	1475
Rozvor (mm):	2620
Objem kufru (litry):	301/1216
Pohotovostní/užit. hm. (kg):	1470/1450
MOTOR & PŘEVODOVKA	
Motor (palivo/počet válců):	benzín/B4
Zdvihový objem (cm ³):	2457
Nej. výkon (k (kW)/ot.):	230(169)/2500
Nej. točivý moment (Nm/ot.):	320/2800
Převodovka (typ/počet st.):	manuální/5
DYNAMIKA & SPOTŘEBA	
Nejvyšší rychlost (km/h):	209
Zrychlení 0–100 km/h (s):	5,8
Kombinovaná spotřeba (l/100 km):	10,4
Emise CO ₂ (g/km):	246

VÝBAVA

	Sériově 6x		Sériově
	Sériově		Sériově
	Sériově		Sériově
	Sériově		Sériově
	Sériově 4x		Sériově

CENY & SERVIS

Cena testovaného vozu	860 600 Kč
Základní cena	848 800 Kč
CENA V RAMCI MODELŮVÉ ŘADY	
1.5 R Active	488 300,-
2.5 WRX STI TOP	1 278 800,-
Povinné ručení	8933 Kč
Cena hodiny v servisu	1176 Kč
Záruka na autovlak/proti prorození	3/3/12 let
www.subaru.cz	

KLADY & ZÁPORY

- skvělý motor, možnost úsporného provozu, uzpůsobení každodennímu použití
- nepřesné řazení, náklony v zatáčkách, tuhá spojka, dojezdové kolo

AUTO7 VERDIKT

Impreza WRX má stále brutální motor, který jí propůjčuje úžasnou dynamiku, ale je o něco víc použitelná při každodenním používání. Kdyby se ještě povedlo doladit některé detaily (tuhá spojka, náklony v zatáčkách a nepřesné řazení), byla by WRX neprekonatelnou kombinací obyčejného hatchbacku nižší střední třídy s neobyčejným pohonným ústrojím.

Pohonné ústrojí	■■■■■■■■■■
Jízda	■■■■■■■■■■
Komfort	■■■■■■■■■■
Cena/užitná hodnota	■■■■■■■■■■

BODOVÉ HODNOCENÍ

8/10