

■ TEST EXTRA SUBARU IMPREZA WRX



WRX DRIVE



ZA VOLANTEM zažijete zábavu. Jediné, co budete řešit, bude tankování.



ČISTÁ ZÁBAVA.
I když má nová Impreza WRX ráda čisté průjezdy, jízdu smykem vám v pohodě dovolí.



Modro-žluté barevné maskování, pohon všech čtyř kol a turbomotor pod kapotou. Adrenalin stoupá, protože k nám dorazila nová Impreza WRX, ale tentokrát bez zadečku.

FOTO: M. ŠEDIVKA, TEXT: J. REJLEK

Subaru se pustilo do radikální změny svého nosného produktu. Stejně jako ostatní potřebuje honit čárky za prodané kusy, ale to jde pouze se sedanem v dnešní době docela špatně. Proto nová generace Imprezy do Evropy docupitala coby klasický pětidveřový hatchback. **Většina byla zklamaná designem, stejně tak někteří i hodně změkklým chováním. Ano, byl to šok pro všechny, i já se přiznám, že jsem byl před testem spíše skeptický, protože obě základní verze s patnáctkou a dvoulitrem pod kapotou jsou připraveny opravdu pro masovku. Málokdy si však nechám dopředu něco namluvit a na WRXo jsem se pořádně připravil. Na konci testu tak bylo na tachometru ujetých 1788 km a na tváři jsem měl pořádný úsměv.**

**JAKÁ ASI BUDE?
Ještě lepší, než jsem čekal**

Nechtěl jsem ponechat nic náhodě a šel jsem za jediným úkolem: Imprezu WRX pořádně vyzkoušet. Zjistit, jestli se s ní dá jezdit bokem, jestli je pořád ještě ostrým sedanem, omlouvám se, vlastně hatchbackem, nebo jestli už je jen jakýmsi pozlátkem před STI pro méně náročné řidiče. Vzal jsem ji všude, dálnice, okresky, město, šotolina, a dokonce i na sněž do Jánských Lázní, trávila se mnou dlouhé hodiny. Řečí čísel jsme spolu strávili skoro dva tisíce kilometrů. Jen tak zkraya vám napovím, že mě Impreza WRX chytla tak, že v úterý jsem si ji v šest hodin odpoledne převzal a vyrazil. Domů jsem se vrátil až v půl jedné v noci a na tachometru bylo 488 km. To se mi už dlouho nestalo a stihl jsem dát i ty

hory. O víkendu jsem pak zamířil na Valašskou rally. Impreza patří mezi ikony tohoto sportu, navíc Autohit tam měl svůj podporovaný Rally Team Subaru ČR, takže nebylo potřeba řešit směr, kam vyrazit.

Hned po prvních kilometrech se rozplynuly moje pochybnosti. Nová hatchback-Impreza WRX má stejné charisma jako ta předchozí. Recara, volant a řadič páka dobře padnoucí do ruky a všechno jdoucí ztuha, ale mimořádně přesně. Tak jak jsme byli zvyklí. Spojka je posilovna pro levou nohu a řazení pro pravou ruku. Ale takhle to u sportovního vozu přece chceme. A ten boxer. Po první vteřině se vám dostane pod kůži. **Jedinečně brumlavý zvuk, který se od 2800 otáček pouze stupňuje až do svého maxima, kdy už máte na ruku husí kůži.** Síly má na rozdávání a jeho houževnatosti budete těžko věřit. Pořád budete na jednotlivé kvalty zrychlovat a k tomu neustále sledovat ručičku tachometru, která během okamžiku vyletí ke dvoustovce, kde se také zastaví. Dynamické schopnosti žluto-modrého zázraku dokresluje zrychlení, na stovku ho zvládne pod šest vteřin.

Impreza WRX mě vrátila do dětství. Po dlouhé době jsem si zase hrál. Každopádně nejvíce vás to bude jako mě bavit na okreskách, tedy na hodně zakroucených silnicích. **Další fakt, kterým mi „véerisko“ vyrazilo dech, byla spotřeba.** Při opravdu ostré jízdě jsem se pohyboval mezi 15 až 17 litry. Když jsem se vydal poklidnější cestou po dálnici a promixoval to městem s běžnou silnicí, skončil jsem na hodnotě 10,2 l/100 km. Pro mě velmi přijatelná hodnota, když máte ►



NA VĚTŠÍ boční náklon si zvyknete. Důležité je, že se jízdni vlastnosti nezměnily.

TEST EXTRA SUBARU IMPREZA WRX



1. SETKÁNÍ

Testovanou Imprezu WRX jsme vzali na Valašku, kde se setkala se závodní STI modelového roku 2007.

2. LEGENDA

Je úplně jedno, jestli je to sedan nebo hatchback. Stačí modrá barva a žluté nápisy. Tohle auto je prostě legenda, která si zájem lidí užívá.

3. RECARO

Jedna z nejdůležitějších věcí pro sportovní jízdu je posaz za volantem. Tady je to tradiční Subaru. Sedadla Recaro skvěle podrží tělo, předají informace a dají možnost řídiči dokonale splynout s vozem.

4. LZE VYPNOUT

Jedna z novinek Imprezy WRX je vypínatelná stabilizace. Chválíme, protože je dobrým pomocníkem pro méně zkušené řidiče. Po vypnutí dá propuknout maximální zábavě.

5. TŘI PÍSMENA

WRX není samozřejmě STI, ale v tuto chvíli jde o jeden z nejrychlejších hot hatchů do jednoho milionu.

6. MILÁČEK

Láska na první pohled je boxer, plochý přeplňovaný motor, který má nezaměnitelný zvuk a především charisma. Rozsah zátahu je obrovský a hlavně silný.





INTERIÉR pořád patří mezi slabší články, ale vše vyváží posaz za volantem.

pod kapotou 230 koní pohánějících všechna čtyři kola se třemi diferenciály. Jak se ale nová generace Imprezy WRX chovala při agresivní a vyložené ostré jízdě?

NEJRYCHLEJŠÍ HOTHATCH Hodně zábavná potvora

Ano, Subaru Impreza WRX nové generace má měkčí naladění podvozku. Ano, Impreza WRX už je obyčejným hatchbackem. Ale vůbec to nezměnilo její charakter mimořádně ostrého a jezdivého auta. V okolí Valašského Meziříčí jsem ji tak trochu povodil po některých rychlostních zkouškách samotné rally. I fotky ukazují, že jsem ji rozhodně nešetřil. Drobnou změnou, kterou jsem zaznamenal, je to, že se z WRX stalo

auto přívětivější na řízení pro většinu řidičů. Hodně tomu napomáhá další novinka: vypínatelná stabilizace. Pokud nevěříte svým jezdeckým schopnostem, necháte si ji zapnutou. Pustí vás k celkem slušným kouskům a zasáhne jen v případě, že jasně překročíte hranice své i vozu. **Funguje spolehlivě. Zabliká, vůz přibrzdí a srovná se do správné stopy.** Po jediném zmáčknutí ji deaktivujete a můžete si dovolit to, co jen budete chtít. Měkčí odpružení způsobuje sice o něco větší náklon karoserie, na který si ale rychle zvyknete. Na druhou stranu, a to je důležitější, mistrovsky filtruje nerovnosti na silnici. Proto při jízdě v každém okamžiku zůstávají všechna kola

na silnici a přilnavost je téměř dvojnásobná od předchozí uskákanější generace. **A rovnice má tak jasný výsledek: lepší přilnavost = rychlejší průjezdy zatáček.** I proto má WRX rádo spíše čistější styl jízdy. Když už ho ale utrhnete, což vyžaduje podstatně vyšší rychlost než u předchozích generací, dovoluje průjezd zatáčkou kontrolovaným smykem. Stačí jen dobře pracovat s plynem a nezmatkovat. Podstatně rychlejší reakce má řízení, je dostatečně přesné a informaci máte přesně tolik, kolik potřebujete. Oceníte to především na sněhu. Tedy na jakémkoliv klzkém povrchu. Subaru Impreza WRX čeká totiž jen na vaše povely rukou a nohou, které jí dáte ▶



SUBARU IMPREZA WRX

km/h **209** místa/mimo místa/hodnota **14,3/8,2/10,4** 0-100 **5,8**
l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

- > Celkové vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4415/1740/1475 mm
- > Rozvor náprav 2620 mm
- > Pohotovostní hmotnost 1470 kg
- > Nejvyšší povolená hmotnost 1920 kg
- > Objem zavazadlového prostoru 0,301 m³
- > Maximální objem 1,216 m³
- > Objem palivové nádrže 60l

MOTOR

- > Kapalínou chlazený přeplňovaný plochý čtyřválec o zdvihovém objemu 2457 cm³
- > Nejvyšší výkon 169 kW/230 k při 5200 ot./min
- > Nejvyšší točivý moment 320 N.m při 2800 ot./min

PODVOZEK

- > Vpředu zavěšení McPherson
- > Vzadu víceprvková náprava

PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

- > Pětistupňová manuální převodovka, stálý pohon všech kol, tři diferenciály

CENA

- > Základní cena včetně DPH 848 800 Kč

HODNOCENÍ: SUBARU IMPREZA

Vzhled	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jízda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Prostor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cena	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

JEJÍ VÝHODA. Zvládá i šotolinu a nepevný povrch.



SUBARU, OMLOUVÁM SE ZA PRVOTNÍ POCHYBY. IMPREZA WRX NOVÉ GENERACE JE SKVĚLÁ. FUNKUJE PŘESNĚ PO SUBAROVSKU A UŽ SE TĚŠÍME NA HARD CORE STI.

JAKUB REJLEK
šéfredaktor

TEST EXTRA SUBARU IMPREZA WRX



S IMPREZOU WRX není problém jezdit smykem.



VYŽADUJE TO však trochu vyšší rychlost než u předchozích generací.



PLUS

Trvalý pohon 4x4 se symetrickým rozdělením se vždy osvědčí.



MINUS

Jediné a opravdu jen drobné minus jsou jemnější brzdy.

k pohybu vpřed. To, co chcete, udělá bez odmlouvání!

VYDAŘENÁ ZMĚNA Těžké hledání minusů

Nové Subaru Impreza WRX mě po ujetí téměř dvou tisíc kilometrů dostatečně přesvědčilo o tom, že je ještě lepší než předchozí generace. Patří mezi extrémně jezdivé hatchbacky nižší střední třídy, žádná ostrá dvoukolka se jí nevyrovná. **Mohu to jen potvrdit, když se mi hned první den nechtělo od volantu a domů jsem dorazil po půlnoci.** Jak říkám, už dlouho tohle se mnou žádné auto neudělalo. Naposled snad jen BMW 135i Coupé, ale to je jiná kategorie. Impreza WRX vás chytne za srdce a nepustí. A nějaké minusy? Pátral jsem po

tom, co bych jí vytknul, a moc jsem toho nenašel. **Nebudu se vyjadřovat k designu, protože jde vždy o subjektivní názor, a nechám to na vás, abyste sami posoudili, jestli se vám tohle WRX líbí.** Jediné, co vím, že jsme všichni každou generaci Imprezy nejdříve proklínali, abychom ji po půl roce či delší době milovali. Podobné to bude s interiérem. Jeho kvalita se proti předchozí generaci výrazně zlepšila, byly použity kvalitnější materiály, ale vzhled je pořád hodně strohý a takový zpátečnický. Ale mě osobně to vůbec nevadí, takové je prostředí Subaru. Priority jsou jinde a lidé, kteří si ho kupují, přesně vědí, o čem jim jde. I když i Subaru Impreza WRX splní nároky čtyř-

nebo pětičlenné rodiny. Jediným drobným minusem tak pro mě byly brzdy. Nebrzdily špatně, jen nástup a průběh brzdného účinku byl příliš jemný. Chyběla jim podobná agrese, kterou mi jinak Impreza WRX nabízela plnými doušky. Ale i na to si po chvíli člověk zvykne a vozu se přizpůsobí. Já jí tedy odpouštím i tento nešvar. A nakonec přijde příjemné potěšení v podobě ceny. **Za základních 848 800 Kč máte to nejlepší a dovolím si úplně v klidu říci, že i to nejvýhodnější, když vezmeme v potaz pohon všech kol a když se podíváme do ceníku konkurence.** Ještě to upravím pro sebe - „hmm, tedy to nejrychlejší“, co je v současnosti v této kategorii na trhu. ■

„NAKONEC JSEM JÍ DAL PO 2000 KM ODDECHNOUT. DOSTALA ODE MĚ POCHVALU ZA SVÉ VYTRÍBENÉ CHOVÁNÍ.“

