



Předchozí provedení Imprezy WRX

230 koní bez

Jako první v Česku jsme otestovali ostrou verzi 3. generace Subaru Impreza WRX. Válečné zbarvení nám celý týden zajišťovalo pozornost okolí, plochý čtyřválec 2,5 l/169 kW s přeplňováním k tomu přidával dynamiku. Navíc lze vůz pořídit s odpočtem DPH.



Subaru Impreza debutovala v roce 1992, druhá generace přišla o osm let později. Stávající třetí vydání vyjelo v srpnu 2007, reportáž z mezinárodní prezentace v Praze jsme otiskli v Auto Tipu č. 19/07. Od té doby nám rukama prošla patnáctistovka s výkonem 79 kW a dvoulitr se 110 kW, nyní přišla na řadu momentálně nejvýkonnější verze WRX se 169 kW. Za necelý měsíc pak osedláme třisetkočkovou ikonu WRX STI v černém laku.

Impreza zásadně změnila charakter, místo ortodoxního sedanu a kombi střední třídy (první se v Evropě neprodává, s druhým se nepočítá vů-

bec) vyjíždí jako klasický kompaktní pětidveřový hatchback. Automobil se tak přiblížil sportovněji laděným soupeřům typu Honda Civic a Mazda 3. Pro značku to sice byla cesta, jak výrazně zvýšit prodej (zatím se to daří), někteří příznivci to ale nesou nejlépe. Současně se objevil také nový design, který postupně převezmou ostatní modely.

Paradoxně právě vnější kabát a naladění podvozku, ke kterému se ještě dostaneme, vyvolávají rozporuplné reakce. Ani v redakci jsme se v tomto směru neshodli, některým se prostě více zamlouvá předchůdce.

Zatímco běžná Impreza je nápaditější zezadu, v případě WRX poutá pozornost mohutný nasávací otvor na kapotě. A samozřejmě zmiňované lakování karoserie, tradiční zlatá kola však zůstanou vyhrazená pouze pro STI...

Provedení WRX vychází z verze Sport. Navenek má navíc „násosku“, černý deflektor a mohutnou koncovku výfuku vpravo, líbí se nám chromovaná maska chladiče, spoiler a prahové nástavce. Uvnitř naleznete nově tříramenný kožený volant Momo, který se parádně drží, z technických prvků přibýly samosvorný diferenciál a kotouče s vnitřním chlazením na

Filozofie značky

■ Třetí generace Subaru Impreza zásadně změnila svůj charakter. Management to zdůvodňuje potřebou výrazně zvýšit prodej, paradoxně tím ale fanoušky rozdělil na dva nesmiřitelné tábory. Zástupci značky se navíc rozhodli do budoucna omezit podíl turbomotorů: „Přeplňované verze již nebudou tak důležité, zaměříme se více na atmosférické jednotky," tvrdí. Kvůli tomu se například verze WRX vyrábí v omezené sérii a patrně kvůli emisním limitům dodává pouze na vybrané trhy, například sousední Německo mezi nimi chybí. V Česku se letos prodá asi třicet WRX, ostrého STI (od března) pak napřesrok asi padesát.



DPH

Volant Momo se nastavuje v obou směrech a výtečně se drží. Přístroje rudě žhnou. Ve výbavě nechybí mimo jiné šest airbagů, samočinná klimatizace, autorádio a sklopná vnější zrcátka.



Při běžné jízdě po dálnici přijde vhod tempomat, který se ovládá tlačítky na pravém rameni volantu

Symetrický pohon všech kol spravedlivě rozděljuje točivý moment na obě nápravy. Díky měkkému pérování se vůz do zatáčky nakloní, zvolenou stopu ale nepustí.



Za nadprůměrnou dynamiku se platí vyšší spotřebou. Těch 16,4 l na 100 km se nám objevilo jenom při focení na limitu, běžně jsme jezdili kolem 12 litrů.



Rámové boční dveře si-cce WRX ubraly na atraktivitě, ale zlepšily aerodynamiku

Razení je tužší, ale přesné. Páka jde dobře do ruky. K dispozici je pět stupňů, WRX STI dostane i šestku.



Středový tunel zasahuje až mezi přední sedadla. Je dobře udělaný a nevřeže.

Čtyřválcový boxer 2,5 l/169 kW známe z předchůdce. Má nezaměnitelný zvuk a vydatně ho dopuje turbodmychadlo.

zadních kolech. Přístrojovému štítu dominuje centrální otáčkoměr cejchovaný do 8000/min (elektronický omezovač zasahuje při 6600/min), menší rychloměr vpravo ukazuje do 260 km/h (maximální rychlost 209 km/h). Při startu se ručičky svižně proběhnou po stupnicích a z čemoty vystoupí rudě podsvícené ciferníky.

Impreza nezapře sportovní gony. Přední sedadla s integrovanými opěrkami hlavy mají správně dlouhá a profilovaná opěradla a zádům poskytují perfektní oporu. Chválíme také přiměřenou tvrdost sedáků, zvláště v ostrých zatáčkách by ale přišlo ▶



Přítlačný spoiler na zádi zvyšuje jízdní stabilitu v přímém směru, vzduch se totiž víří dál za automobilem



Mohutný nasávací otvor na kapotě je neklamným znamením přítomnosti přeplňovaného motoru

vhod jejich lepší boční vedení. Nastavení sedadla řidiče vůči volant, pedálům a řadiči páce je příkladné, vhodná poloha pro řízení se hledá snadno a rychle.

Zadní sedadla s úchyty Isofix nabízejí dostatek prostoru před kolony a dají se jednoduše sklopit do roviny s podlážkou, sportovní provedení nic neubralo na variabilitě. Použití diferenciálu zmenšilo litry v zavazadelníku (v základu 0,301 m³), konstruktéři si ale pohráli s podběhy. Navrhli pro ně zcela kolmé kryty, díky kterým je ložná plocha lépe využitelná než u některých větších automobilů. Pro srovnání: Volkswagen Golf 4Motion díky pohonu všech kol se spojkou Haldex pobere 0,275 m³...

Tradičně tužší kulisa by vám u běžného vozu nejspíše vadila, k sportovně laděné impreze tohle ale prostě patří. Stejně jako tvrdší spojka, na její větší vypínací sílu jsme si museli zpočátku zvykat. Řízení je precizní, žádné přehnané ovládací síly nečekejte.

Čtyřválcový boxer 2,5 l/169 kW známe z předchůdce. Zakrytování sice nic moc, zato technika na úrovni: dvě vačky pro každou řadu válců, pětkrát uložený klikový hřídel, průměrné časování sacích ventilů, sočkem chlazené výfukové ventily... Při každém spuštění se mírně zatřese, jinak je ale precizně vyvážený a nevíruje. Elektronicky řízené přeplňování s chladičem stlačeného vzduchu naplno zabírá od 2500/min, kolem 4000/min se přidává ostrý zvuk připo-

mínající brusku a pískání roztočeného turbodmychadla. Mimochodem, tohle byla tak dobře naladěná stanice, že jsme za celou dobu testu ani jednou nepustili autorádio...

Rozjezd je velmi plynulý, motoru nevadí pojezdění v koloně stejně jako vytáčení k omezovači. Dvojku lze točit do stovky, trojku do 140 km/h a jízda na pětku při ustáleném dálničním limitu představuje 3500/min. Výzkoušeli jsme i maximum, při tachometrových 210 km/h ručička otáčkoměru ukazovala mírně nad 5000/min. Ani v této rychlosti svištění vzduchu nerušilo, aerodynamika je také díky rámovým dveřím na velmi dobré úrovni. Že by argument pro ty, kterým karoserie hatchbacku není po vůli?

Zapomeňte na efektní protáčení kol, pneumatiky se do asfaltu zakusují s nevidanou chutí. Čtyřkolka se ani na okamžik nezapře, ohromná síla vás zatlačí prudce do sedadla. Automobil jede přesně tam, kam otočíte volantem, a pořád jako po kolejkách, posila zezadu je znát. Dostat vůz do smyku je téměř nemožné. Mírná nedotáčivost se dostavuje teprve na hranici smyku, která však leží hodně vysoko. A tak jedině, na co si musíte zvyknout, je boční náklon způsobený měkčím naladěním pérování. Jízdní stabilitu to však neovlivňuje a dostat vůz na tři kola je docela umění. Pro dlouhé dálniční jízdy by se hodila šestka.

Impreza WRX je vhodná pro každodenní ježdění. Častěji řadit budete pouze při sportovním stylu, jinak nejví-



Vzadu je více místa než u předchůdce. Líbí se nám profil sedáků, nechybějí úchyty dětských sedaček Isofix. Sedý strop opticky zvětšuje kabinu. Přední sedadla mají anatomický tvar a integrované opěrky. V ostrých zatáčkách by potěšilo větší boční vedení sedáků. Chválíme dílenské zpracování, tvrdé plasty nevržou.

toho pobereu čtyřka a pětka. Na všech kolech jsou namontované kotouče s vnitřním chlazením, ani při častém intenzivním brzdění jsme nezaznamenali slábnutí jejich účinku. Rázy od náprav na nerovnostech jsou dobře utlumené, kabina nabízí dostatečný prostor a odhlučnění. Nebude vám tak vadit ani delší jízda. Spotřeba se dá při klidném stylu udržet kolem 10 litrů na

100 km, my jsme však využívali potenciál vozu naplno, a tak jsme jezdili v průměru za 15 l. **Tomáš Kovařík**

Více o vozech Subaru na www.auto.cz/subaru



I na měkkém podkladu čtyřkolka funguje skvěle. Hill holder drží při rozjezdu v kopci asi tři sekundy.

KONKURENTI

Mazda 3 MPS



Přeplňovaný zážehový čtyřválec 2.3 disponuje 191 kW a 390 N.m. Aby se taková porce výkonu a síly přenesla na silnici, spolupracují přední kola se samosvorným diferenciálem. Vůz se šestistupňovou převodovkou zvládne 250 km/h a stovku za 6,1 s. Pobere méně nákladu (0,290 m³), koupit se dá od 744 900 Kč.

Volkswagen Golf GTI



Speciální Edition 30 dostala čtyřválcový benzinový turbomotor s přímým vstřikováním FSI a se srovnatelnými parametry jako Impreza WRX (169 kW, 300 N.m), stačí jí na to ale dvoulitr. Přední pohon, k dispozici je také čtyřkolka 4Motion. Stovka za 6,8 s, největší rychlost 245 km/h, základní cena 668 100 Kč.

Kooperativa VIENNA INSURANCE GROUP	Komplexní pojištění vozidel - GLOBAL			
	POVINNÉ RUČENÍ	HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ		
		STANDARD litry pojistného přání 54 mil. Kč/24 mil. Kč	SÚ 5 % min. 5 000 Kč	SÚ 10 % min. 10 000 Kč
Subaru Impreza WRX	5 876 Kč	34 196 Kč	29 067 Kč	22 569 Kč

Vozidlo je pojištěno proti všem rizikům (havárie, živol, odcizení). Klient má možnost si zvolit variantu ve stavebnicovém systému pojištění podle svých požadavků. Má možnost volby spoluúčasti, počtu řidičů užívajících vozidlo, doplnkových pojištění (zavazadel, úrazového pojištění, čelního skla, nákladů na nájem vozidla - půjčované, pojištění právní ochrany) a frekvence placení. Kooperativa poskytuje slovy za nadstandardní zabezpečení vozidla, za vybavení vozidla zimními pneumatikami, za současně sjednání havarijního pojištění a povinného ručení. Bezplatně jsou poskytovány asistenční služby. Kooperativa přebírá bonusy od ostatních pojišťovny. Tabulka vypočtu pojistného zohledňuje v povinném ručení i v havarijním pojištění stupeň bonusu odpovídající dosažené rozhodně době bezškodného průběhu ve výši 96 měsíců (sleva 40 %).



Pod podlážkou se ve speciální „vaně“ skrývá dojezdová rezerva. Nechybí ani nezbytné nářadí pro případnou opravu.



Zavazadelník je kvůli použitému zadnímu diferenciálu měkký, ale dobře využitelný. V základu pojme 0,301 m³.



Zadní sedadla mají nesouměrně dělený sklápějí se do roviny a vytvářejí prostor o slušném objemu 1,216 m³.

Impreza WRX je přístupná více klientům – proti předchůdci je komfortnější, prostornější a tišší. Navíc ji lze pořídit s odpočtem daně od 776 135 Kč.



Koncové svítidly mají povedený tvar, vpředu jsou standardně xenonové výbojky



Deflektor na zádi funguje dobře, i v rychlostech kolem 200 km/h automobil drží přímý směr

SUBARU IMPREZA 2.5 WRX

Technické údaje

Motor přeplň. zážehový plochý čtyřválec DOHC
 • Zdvihový objem 2457 cm³ • Výkon 169 kW při 5200/min • Točivý moment 320 N.m při 2800/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová
 • Zavěšení McPherson/vicoprvkové • Stálý pohon všech kol se třemi diferenciály • Pneumatiky 205/55 R 17 • Palivová nádrž 80 l
 • Rozvor náprav 2620 mm • Vnější rozměry 4415 x 1740 x 1475 mm • Zavazadlový prostor 0,301/1,216 m³ • Pohotovostní/úžitelná hmotnost 1395/525 kg • Největší rychlost 209 km/h
 • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,8 s • Spotřeba paliva 14,3/8,2/10,4 l na 100 km.

Základní cena 898 800 Kč

Testovaný vůz 898 800 Kč

STANDARDNÍ VÝBAVA

Čelní airbagy • Boční airbagy vpředu • Hlavové airbagy • Stabilizační systém • Stálý pohon všech kol AWD se třemi diferenciály, zadní s tzv. měkkou viskozí spojkou • Hill Assist System (pomoc při rozjezdu v kopci) • Kotoučové brzdy na všech kolech s vnitřním chlazením • Xenonové světlomety • Mlhovky • Multifunkční kožený volant Momo • Samočinná klimatizace • Elektrické ovládání bočních skel a vyhřívání vnějších sklopných zrcátek • Sportovní sedadla, řidičovo výškově stavitelné • Centrální dálkové zamykání • Úchyty dětských sedaček Isofix • Audiosouprava s měničem na 6 CD (6 x 25 W) • Tempomat.

Poznámka: Za příplatek 11 800 Kč se nabízí pouze metalíza.

HODNOCENÍ

- + Špičkové jízdní vlastnosti (4x4)
- Parádní záťah motoru
- Dobré odhlučnění kabiny
- Boční náklon v zatáčkách
- Omezený zavazadelník
- Vyšší spotřeba a cena

Wýsledná známka

2

Proti předchůdci je Impreza WRX komfortnější a více se naklání, držení stopy je ale pořád parádní. Stejně jako výkon a záťah turbomotoru.

Impreza WRX v naftě!

Subaru má s chystaným čtyřválcovým turbodieselem 2.0 velké plány. Nedlouho poté, co firma oznámila nasazení commonrailového motoru v legacy a foresteru, se v kuloárech objevily informace o jeho použití také pro sportovní Imprezu WRX (v sériové verzi od listopadu). Nepůjde prý ale o standardní verzi s výkonem 110 kW a 350 N.m, ale o posílenou variantu se 132 kilowatty.