

# Modrá, nebo modřejší?

Subaru Impreza WRX STI má 300 koní,  
oproti 265 koním, kterými disponuje verze WRX.  
To ale nejsou kromě ceny jediné rozdíly. K čemu  
se každá z těchto Imprez hodí? Právě to jsme zjistili.



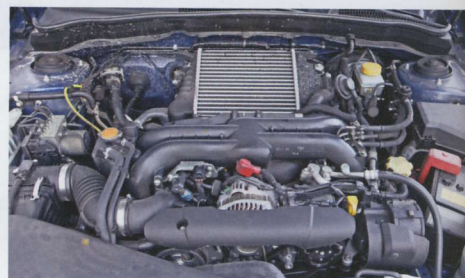
**P**o oficiálním představení základní verze Imprezy byla znatelná nelibost věrných příznivců značky. Přechod od sedanu k hatchbacku se zdál špatným krokem a nic na tom nezměnilo ani modelové označení WRX. To sice dostalo oproti předchozímu modelu 35 koní navíc, větší zadní spoiler, ale ani to konzervativní příznivce při pohledu na vůz neoslnilo. Ke spokojenosti koncernu Fuji Heavy Industries, kam značka Subaru patří, se však situace změnila s příchodem plnokrevné verze STI. Designéři s tímto modelem doslova vyhráli a nabídli motoristickému světu ještě brutálnější monstrum, než které se schovávalo pod karoserii sedan předchozích modelů se stejnou zkratkou v označení. V souvislosti s posílením modelu WRX ale možná pro někoho vyvstala poněkud kacířská otázka, jaký má vlastně verze STI smysl. Vždyť je jen o 35 koní silnější a stojí o celých

350 tisíc korun víc, to tedy znamená, že jeden „kůň“ přijde na nelibostných 10 tisíc korun. I nás toto přiblížení překvapilo, a tak jsme se rozhodli postavit tyto sourozence proti sobě.

Už při pohledu na vedle sebe stojící modré Imprezy se stříbrnými koly ve mně začalo mrazit a už jsem se nemohl dočkat, až budu moci zmáčknout tlačítko Start a poslechnout si čtyřválcový boxer o objemu 2,5 litru. Ještě předtím se ale zastavím u statického srovnání obou modelů. Rozdíl ve vzhledu se na fotografiích nemusí zdát úplně dramatické, v realu jsou ale více než markantní. Při důkladnějším pozorování zjistíte, že se jedná o dva úplně jiné vozy. WRX i STI mají sice podobnou přední masku, velký nasávací otvor na kapotě přivádějící dostatečné množství vzduchu k mezichladiči a velký spoiler pátých dveří, ale tady podobnost prakticky končí. Na STI zaujmou především boky s důkladně rozšířenými blatníky, které ukrývají rozchod náprav zvětšený o 55 mm. Díky tomu má STI velké množství nádechů a výdechů, které mají své opodstatnění. Nový hatchback je oproti dřívějšímu sedanu jen o pět centimetrů kratší, výrazně se však prodloužil rozvor, a to o plných 10 centimetrů.

Beru si tedy klíčky od silnějšího STI, otvírám dveře modré stříly a usedám do pohodlně tvarovaných sedaček Recaro s větším bočním vedením, než jakými disponují standardní, spíše pohodlně laděné sedáky verze WRX. Interiér se nijak zvlášť ve standardních verzích obou vozů neliší. Jiný je volant, řadicí páka, tunel vedle ruční brzdě a samozřejmě také zmiňovaná sedadla Recaro, které jsou součástí lépe vybaveného modelu STI. Jednoduchý a přehledný interiér upřednostňuje funkčnost před luxusem, což vzhledem k zaměření obou vozů rozhodně není na škodu. Jiná →





Vpravo: Motor STI od WRX poznáte na první pohled podle většího mezichladiče plicního vzduchu. Nesmírnou výhodou vrcholného modelu STI je rovněž možnost nastavení jednoho ze tří jízdních režimů díky inteligentní elektronice motoru SI-Drive. Pomocí kolébkového ovladače můžete měnit nastavení středového mezinápravového diferenciálu DCCD. Vlevo nahoře: Standardní, spíše pohodlně laděné sedačky ve verzi WRX. V STI nalezneme ještě sportovnější sedáky. Uprostřed nahoře: Oproti WRX mají brzdy u STI větší účinek, což spolu s 18palcovými koly ocení zejména řidiči hledající maximální limity vozu.



je samozřejmě výbava, protože STI je v již zmiňované nejvyšší verzi s navigací, bezklíčkovým odemykáním a dalšími „věcmi“. Než toto je ale důležitější ergonomie, která je jedním slovem vynikající. Do ruky skvěle padne řídicí páka i ruční brzda, a to je spolu s dvouose polohovatelným volantem a výškově nastavitelnými sedadly předpoklad pro potřebnou zábavu za volantem.

Za ranního rozbřesku konečně nastala chvíle, kdy jsme vyrazili po plzeňské dálnici do Berouna, odkud jsme měli v plánu protáhnout vozy ze Země vycházejícího slunce po klikatých cestách v okolí Koněpruských jeskyň. Modrá dvojice vzbuzovala obdiv již od samotného úvodu cesty, kdy jsme měli čerpací stanici u Rudné. Už od začátku mi bylo jasné, že dálnice nebude pro tyto vozy to pravé ořechové. O stabilitě a držení směru nemůže být pochyb, avšak zejména WRX není při rychlejších cestování úplně ideální. Má totiž jen pětistupňovou převodovku s poměrně krátkým nejvyšším stupněm, takže od 140 km/h je poměrně hlučná a také strmě stoupá spotřeba paliva. STI se šestistupňovou převodovkou a také inteligentnější elektronikou motoru SI-Drive, jež řidiči umožňuje nastavit požadovanou charakteristiku, je na tom lépe. Později jsme změřili, že při rychlejším dálničním přesunu, kdy obě auta jela za sebou, spolykalo STI 11,6 l/100km, zatímco WRX celých 13 l/100km.

Vozy se srdcem závodního speciálu vynikají úplně jinde než na dálnicích. Konečně opouštíme silnici s dvěma pruhy a vydáváme se vstříc uskákáným silnicím, které jsou pro tyto vozy jako stvořené. Na klikatých cestách přepínám SI-Drive do polohy Sport. Hned je znát značná pružnost motoru a jeho schopnost působivě táhnout již od středního pásma. To pravé ořechové však přichází při přepnutí do režimu Sport Sharp, kdy boxer o objemu 2,5 litru s třemi sty koňskými silami pod kapotou reaguje ještě rychleji a přesněji. Doslova vyprovokuje k ostré jízdě. V tomhle nastavení je možná ještě dramatictější než předchozí generace ve standardním nastavení.

Hned při průjezdu první zatáčkou pocítíte účinnost předního a zadního samosvorného diferenciálu, především pak mezinápravového elektronicky říditelného diferenciálu DCCD, díky němuž auto v zatáčce jakoby ztuhne a doslova se ohybem prosmykne. Kromě motoru je ale u STI možné nastavovat také činnost mezinápravového diferenciálu DCCD. Standardní je automatický režim, který na základě aktuálně naměřených hodnot z čidel řídicí jednotky přizpůsobuje svornost pro optimální poměr ovladatelnosti. K dispozici je také manuální nastavení, které se mění pomocí kolébkového ovladače na středovém

tunelu. Diferenciál tak pracuje s větší či menší svorností, a tím mění STI svoje chování mezi nedotáčivým a přetáčivým, kdy může k zadním kolům jít až 65 procent točivého momentu motoru. Hlavně na kluzkém povrchu je znát, že aktivní podvozek verze STI hodně přispívá k rychlejším průjezdům. V limitních situacích se tato Impreza řídí s větším citem a působí sdílnějším dojmem.

Po přímém přesednutí působí verze WRX uvolněnějším dojmem. Zpočátku je nejvíce znát větší nabízený komfort, který je dán měkčím podvozkem. I když toto tvrzení je velmi relativní, protože v rámci modernizace

## ‘Modrá dvojice vzbuzovala obdiv již



verze WRX dostala tužší pružiny, tlumiče i stabilizátory, než tomu bylo dříve. Při běžné plynulé jízdě je znát jak menší výkon a zejména výbušnost motoru, tak jakási „povolenost“. Trakce i schopnost pohltnout nerovnosti vozovky je u WRX na vysoké úrovni, avšak s tím, jak se blížíte k limitům tohoto vozu, je zřejmé, že STI je dál. Je jednoduše postaveno na ostřejší svezení.

Když jedou obě Imprezy v přímém směru za sebou, jejich výkonový potenciál odpovídá zmiňovaným 35 koňským silám. 265koňové WRX se tváří v nižších otáčkách zdrženlivěji, ale po překročení 4000 otáček turbodmychadlo začne do čtyř válců hnát naplno palivovou směs. Nutno říci, že se díky těmto parametřům téměř vyrovná silnějšímu STI, což dokazuje zrychlení na stokilometrovou rychlost, kterou zvládne za 6 sekund, tedy jen o 0,8 vteřiny pomaleji nežli silnější STI. Motor STI je ale v režimu Sport Sharp přeci jen ostřejší a reaguje o něco rychleji. Také je znát jeho větší točivý moment v celém spektru otáček. Doslova jsem si tak užíval neskutečného zátahu, a to v kterémkoliv spektru otáček. Opět se ukazuje, že zvýšení výkonu, když má být spolehlivé a opravdu účinné, je mnohem náročnější než pouhé zvýšení plnicího tlaku turbodmychadla. Motor STI je totiž důkladně přepracován a má jiný systém přepínání a výfuk, ale také vnitřní části motoru.

Již dříve jsme se zmínili, že verze STI disponuje šestistupňovou manuální převodovkou, zatímco WRX je osazeno pětistupňovou manuální převodovkou. Rozdíl však není pouze v počtu rychlostních stupňů,



ale také v samotném řazení. U STI mám přišlo přesnější a příjemnější.

A jaké je resumé? WRX oproti předchozím verzím tohoto zaměření stáhlo náskok STI na první pohled na minimum. Přesto má stále nejnabroušenější verze množství výhod, pro které se vyplatí ji vlastnit. Mezi nejvýznamnější patří samozřejmě podvozek v čele s aktivním pohonem všech kol, brzdy, motor se systémem SI-Drive, šestistupňová převodovka a v neposlední řadě i svalnatější vzhled. Jinými slovy, kdybyste chtěli z WRX postavit STI, rozhodně by vás to stálo více než v úvodu avizovaných 350 tisíc korun. Navíc se Impreza

STI oproti minulým letům zcivilizovala, takže je příjemnější a ekonomičtější i pro ježdění v běžném provozu, a proto si ji můžete podobně jako WRX užívat denně. Nicméně má tedy oněch 350 tisíc korun smysl utratit? Pro toho, kdo se rád přibližuje limitům a dokáže citlivost automobilu v jejich blízkosti ocenit, zcela určitě – jinou možnost ani nemá. Tohoto řidiče WRX jednoduše uspokojit nedokáže. Když ale hledáte auto pro běžné ježdění za rozumné peníze, které umí být občas i zatraceně rychlé na jakémkoliv povrchu, potom je to ale WRX, které bude správnou volbou. 🚫

## od samotného úvodu cesty'



### STI

### WRX

<b>Motor</b>	přepínávaný zážehový 4válec	přepínávaný zážehový 4válec
<b>Uložení motoru</b>	vpředu, podélně	vpředu, podélně
<b>Blok motoru</b>	hliníková slitina	hliníková slitina
<b>Hlava válců</b>	hliníková slitina, DOHC, 4 ventily na válec	hliníková slitina, DOHC, 4 ventily na válec
<b>Objem</b>	2457 cm <sup>3</sup>	2457 cm <sup>3</sup>
<b>Výkon</b>	221 kW (300 kJ)/6000 min <sup>-1</sup>	195 kW (265 kJ)/5200 min <sup>-1</sup>
<b>Točivý moment</b>	407 N.m/4000 min <sup>-1</sup>	343 N.m/4000 min <sup>-1</sup>
<b>Převody</b>	6stupňová manuální převodovka, pohon všech kol se třemi diferenciály, mezinápravový nastavitelný diferenciál s viskózní spojkou	5stupňová manuální převodovka, pohon všech kol se třemi diferenciály, mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou
<b>Přední náprava</b>	vzpěra McPherson, vinuté pružiny, stabilizátor	vzpěra McPherson, vinuté pružiny, stabilizátor
<b>Zadní náprava</b>	dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, stabilizátor	dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, stabilizátor
<b>Brzdy</b>	vpředu i vzadu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením	vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, vzadu kotoučové brzdy
<b>Kola</b>	18palcová litá	17palcová litá
<b>Pneumatiky</b>	245/40 R18	225/45 R17
<b>Pohot. hmotnost</b>	1505 kg	1470 kg
<b>Výkonová hmotnost</b>	6,81 kg/kW	8,59 kg/kW
<b>0–100 km/h</b>	5,2 s	6,0 s
<b>Maximální rychlost</b>	250 km/h	209 km/h
<b>Komb. spotřeba</b>	10,3 l/100 km	10,4 l/100 km
<b>Cena</b>	1 248 800 Kč	898 800 Kč
<b>V prodeji</b>	nyní	nyní

**EVO RATING** ★★★★★☆

★★★★☆