



Sportovní sedadla s integrovanými opěrkami hlav nabízejí dost pohodlí, na limitu by však mohla mít tužší bočnice. Vrcholná verze Top používá skořepiny Recaro.



Tříramenný volant obšitý kůží se dobře drží, neškodilo by však větší seřizování. Kulisa je přesná, ale dost tuhá. Nechybějí sportovní odlehčené pedály.

■ Tak zase jeden auták, co šel v redakci z ruky do ruky, přičemž o jeho focení jsme málem losovali. Nabušená imprega třetí generace v modrém laku je totiž zárukou adrenalinových zážitků a pozornosti okolí. Exkluzivitu zvyšuje tříprostorové provedení, které se proti hatchbacku protáhlo o 165 mm na konečných 4580 milimetrů. Více než přídavek 119 litrů v zavazadelníku (0,420 m<sup>3</sup>) a cenový nárůst o dvacet tisíc na 1,1 milionu korun přitahuje obří křídlo na zadním vřku a dunění ze čtyř kulatých koncovek výfuku.

Verze pro modelový rok 2011 dostala podvozek snížený o pět milimetrů (150 mm), přitvrzené tlumiče a zesílené stabilizátory. Úpravy zlepšily ovladatelnost, navzdory tužší karoserii je vůz pocitově poddajnější a v zatáčkách se díky symetrické čtyřkolce dlouho chová neutrálně. Agresivní vzhled podtrhuje rozsáhlá výbava obsahující například ESP, šest airbagů, xenony, samočinnou klimatizaci a brzdy Brembo. Příplácí se pouze za metalízu (10 800 Kč), případně 120 000 korun za vrcholné provedení Top (mj. Recaro, kovaná kola BBS, navigace a bezklíčové odemykání).

Drobné změny kvůli splnění přísné emisní normy Euro 5 prodělal také plochý zážehový čtyřválec 2,5 l/221 kW opatřený přeplňováním. Turboefekt se podařilo poměrně účinně potlačit, citelný zážeh se dostavuje od nějakých 2500/min. Další vlny výkonu přicházejí při 4000 a 5500/min. Kolem 6500/min blikající kontrolka řidiče upozorní, že je nejvyšší čas přeřadit, o dalších 200 otáček výš rázně zasáhne omezovač.

Interiéru vládne černá barva, které zdatně sekundují červená se stříbrnou. Volant dostal masivní věnec, chtělo by to však zvětšit rozsah na-

stavování – hlavně do výšky. Sportovní sedadla v kombinaci kůže a alcantary doplněná integrovanými opěrkami hlavy se hodí pro běžnou jízdu, v ostrém režimu by jim slušelo výraznější boční vedení a měnitelná šířka. Vnitřní prostornost před koleny a nad hlavou je v pořádku, pro tři to ale vzadu příliš pohodlné není. Přesná, nicméně poměrně tuhá kulisa při každém přeřazení cvakne, spojka se vysílpuje lehčeji než dříve.

Motor nejčastěji funguje mezi 3000 a 5000/min. Při 130 km/h na šestku točí 2800/min a v kabině je relativně klid, teprve od 160 km/h (3600/min) se projevuje aerodynamický svist. Ani při maximálních 255 km/h (5500/min) se zadní křídlo neklepe a vůz drží přímý směr. Kolem 4000/min boxer přejde z tlumeného dunění do ostrého jekotu připomínajícího motorovou pilu, ty pravé závodnické orgie se dostavují nad 5000/min.

V zatáčkách oceníte příkladnou stabilitu a neutrální chování, boční náklon je pro tenhle automobil cizí pojem. Vybočení zádě snadno zkrátí ubrání plynu a kontra na volantu, případně ovlivní přepínač nastavení mezinápravového diferenciálu a odezvy motoru SI-Drive na středovém tunelu. Po chvíli však zjistíte, že jednotlivé režimy nemají velký odstup, a zůstanete u prostředního módu Sport, který se nejvíce osvědčil.

Navzdory relativně komfortnímu pérování počítejte na příčných nerovnostech s rázy od nízkoprofilových 18" kol. Spotřeba se při klidné jízdě drží kolem 10 litrů, brutální dynamika ji však žene do mnohem vyšších pater. Brzdy vyžadují ostřejší zacházení – na příslušný pedál je třeba řádně dupnout, aby naplno zafungovaly. Po několika kilometrech si na to však zvyknete.

Tomáš Kovařík

# Pozor,

Imprega WRX STI se po třech letech vrátila na t

Zachovala si praktičnost, p





1. generace  
(1992-2000)



2. generace  
(2000-2008)



Diferenciál se nastavuje v šesti krocích, nápis Lock znamená poměr 50 : 50



Ovladače na středovém tunelu mění odezvu motoru a účinek diferenciálu



Podélně uložený boxer objemu 2,5 l v plné kráse. Výkon 221 kW se přenáší na všechna kola v základním poměru 41 : 59 %.



Za chlazenými kotouči se skrývají brzdby Brembo. Litá kola mají průměr 18", provedení Top používá kovaná BBS.

Zavazadelník pojme 0,420 m<sup>3</sup>, do hatchbacku se vejde o 0,119 m<sup>3</sup> méně. Kvůli tomuhle si ale nikdo WRX STI nekupuje...



Foto: P. Homolka

# KOUŠE!

s karoserií sedan a mohutným zadním křídlem.  
plynem však jede naprosto brutálně.



Zář na sebe poutá pozornost. Nárazník vypadá jak z okruhového speciálu. Čtyři koncovky mají průměr 80 mm.



## TECHNICKÉ ÚDAJE Subaru WRX STI 4D

Přepřilňovaný zážehový plochý čtyřválec DOHC • Zdvihový objem 2457 cm<sup>3</sup> • Výkon 221 kW při 6000/min • Točivý moment 407 N.m při 4000/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Pneumatiky 245/40 R 18 • Nádrž 60 l • Rozvor 2625 mm • Vnější rozměry 4580 x 1795 x 1470 mm • Zavazadlový prostor 0,420 m<sup>3</sup> • Pohotovostní hmotnost 1505/475 kg • Největší rychlost 255 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 5,2 s • Spotřeba 10,5 l na 100 km.

**Základní cena** 1 100 000 Kč  
**Testovaný vůz** 1 100 000 Kč

## HODNOCENÍ

- +** Agresivní design, zadní křídlo
- +** Dynamika a zvuk turbomotoru
- +** Dílenské zpracování, výbava
- +** Příkladná trakce a řízení
- Rázy od kol na nerovnostech
- Vyšší spotřeba

**VÝSLEDNÁ ZNÁMKA**

**1-**

WRX STI nabízí brutální dynamiku, přitom si však zachovává slušnou praktičnost. Cena odpovídá charakteru a výbavě vozu.

Sedan vypadá od pohledu lépe než hatchback, připlatit 20 000 Kč se vyplatí. Podvozek dostal sportovnější tlumiče a stabilizátory.