

IMPREZA

STI

Text: Jakub Rejlek, foto: Jan Černý

Romance pro křídlovku



Subaru si s námi zahrává. Naši milovanou ikonu, Imprezu STI, před třemi roky ze sedanu transformovalo na hatchback. Když jsme si na radikální změnu konečně zvykli, přišli Japonci opět se sedanem. Ale hlavně - do hry se znovu vrací křídlo!



WRX STI



2004

WRX STI



2006



Japonci si získali skalní fanoušky díky úspěchům v rally a modelu Impreza STI. Od roku 1992 do roku 2007 byla Impreza v Evropě prezentována jako sedan, v provedení STI jako ostrý sedan se schopnostmi, za které by se nemusel stydět ani supersport. Impreza STI vytvořila kult, sdružovala nadšené řidiče a příznivce jízdy dvěma napřed. Pak se Subaru „zbláznilo“ a přišlo s hatchbackem, prý kvůli prodejm. Chvilku ale trvalo, než tuhle změnu fanoušci skousli a než zjistili, že Impreza STI je pořád stejně dobré a zábavné auto. Uběhly tři roky a Impreza STI je tu zase jako sedan. Taký vám to připomíná hru na kočku a myš?

Léta běží, kila letí nahoru...

Pro nás ve Fasteru je návrat sedanu jednou z nejlepších zpráv letošního roku. Ihned jsme svolali všechny „generace“ s cílem zjistit, jak se od svého zrození ostrá impreza změnila a jestli je lepší než hatchback. Nemusím vysvětlovat, jaké vibrace a vzrušení námi procházelo, když na místo setkání začaly přijíždět jednotlivé verze. Absolutním vrcholem byl příjezd staré Imprezy GT v odlehčené verzi RA z roku 1996. Pro nás osobně je to jedna z nejlepších verzí, které byly vyrobeny. Důvod? Kompaktní rozměry a magické zakladadlo s nízkou hmotností a vysokým výkonem. Rozdíl mezi ní a poslední generací je obřích 400 kg. Kromě gétéčka přijí-

la i okatá verze z roku 2002, o dva roky mladší zakulacený mezityp a dvatisícešestka - poslední sedan s úzkými předními světlomety. Když jsem postupně přeseďal z jedné varianty do druhé, pouze jsem si potvrdil současný nezvratný trend komfortu a zvětšování aut. Všechny Imprezy STI od roku 2001 až do roku 2006 jsou ostré, obratné a extrémně rychlé čtyřkolky bez zbytečné elektroniky zasahující do vašich povelů. Nárůst rozměrů v nich ještě není tolik znatelný a pořád z nich máte velmi dobrý pocit jako z puristického sportovního vozu. Největší rozdíl pocítíte, až když přeseďnete do nejnovějšího sedanu. Tady už je nárůst rozměrů do všech stran a vyšší hmotnost docela znát.

Vysmátý král Klacek

Impreza GT z devadesátého šestého je absolutní hardcore. Když se posadíte za volant, budete si připadat, jako byste si sedli na odstrkovač pro tříleté děti. Uvnitř je všechno tak nějak minimalistické. Interiér, volant a přístrojovka vypadají jak z dob krále Klacka. Pak ale nastartujete, vyjedete a váš obličej, aniž byste chtěli, mění výraz z uvědomělého dospělého chlapa v přibližně se usmívajícího adolescenta. Každý pohyb volantu, sešlápnutí spojky a přeřazení mě samo od sebe rozesmívá. Všechno jde ztuha, ale při-

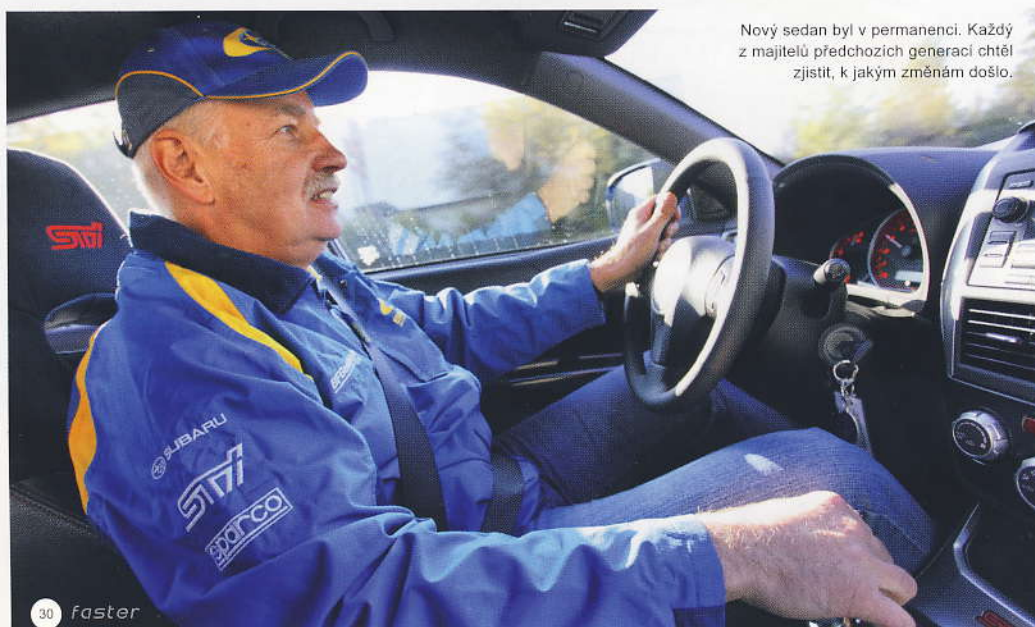


Všechny Imprezy STI od roku 2001 až do roku 2006 jsou ostré, obratné a extrémně rychlé čtyřkolky.





Dvaapůllitrový boxer nabírá na sílu Od tří tisíc otáček přichází známý mohutný vystřelovák, který nevydechne až do šesti tisíc



Nový sedan byl v permanentě. Každý z majitelů předchozích generací chtěl zjistit, k jakým změnám došlo.

tom snadno. Rychlost reakcí by se dala měřit v desetinách vteřiny a vzrušení v mém těle probíhá v rychlostech, které by se mnou v moderních autech ani nehnuły. Je neuvěřitelné, jak málo tehdy stačilo, aby ježdění bylo zábavou. Tehdy byly ještě zákony nízké hmotnosti, zpětné vazby a informací pro řidiče na pořadu dne. A nešlo pouze o zrychlení. S nízkou hmotností se lépe brzdí i zatáčí. Dokolečka si vychutnávám extrémní zátahy, jak šílený řadím nahoru a dolů a úchylně přitom pozoruji řadičku, jak cvaká a poskakuje po kulise. A to nemluvíme o brzdách a boxeru, který z výfuku zvoní do vašich zad s neuvěřitelnou intenzitou. Není to sentiment. V gétéčku vše fungovalo tak přirozeně, čistě a s naprostou lehkostí.

A pak přeskočím o 14 let dál a připadám si, jak bych seděl v rychlém komfortním sedanu, který



file.
tný
síc.

šřit na
bíhá
ch
álo
ehdy
vazby
-
se
vám
dolů
ká
zdách
rad
ent.
stě
sí, jako
, který

k produkci emocí potřebuje rychlost zvýšit až ke dvěma stovkám. To je však holý fakt, který musíme akceptovat. Částečně za ně může EU a její restrikce ohledně bezpečnosti. I přesto se před Subaru musím sklonit, že se nenechává odradit a pro nás, nadšené řidiče, pořád Impreza STI drží ve své nabídce.

Nový sedan na plac

Byl to šok, když v říjnu Subaru zveřejnilo zprávu, že znovu přichází se sedanem. Nejdříve jsem si myslel, že to je privilegium pro anglický trh, ale spletl jsem se. I u nás se začátkem listopadu verze sedan začala prodávat. Dobrá zpráva je, že v nabídce zůstal i hatchback STI. Nový sedan je postavený na stejném základu jako hatchback, úplně stejný ale není. A to nemluvím o designu. Už samotné vědomí mi

pracuje jinak s informací, že mám za zadními sedadly přilepený kufr. Vrací se mi vzpomínky i vzrušení, které mě provázely při ježdění s předchozími sedany.


Na rozdíl od poslední generace se designéři nevykašlali na boky a pořádně je nafoukli. K tomu přidali tradiční obrovské křídlo, výraznější profilování zadního nárazníku a lehce zapracovali i na agresivitě předě. Jediné, co mi na novém sedanu úplně nesedí, jsou koncové světlomety a celková mohutnost zadní části. Ale čert to vem, design je subjektivní záležitost!

Nechutné rychlosti

Uvnitř nedošlo k výrazným změnám. Vše je po ruce, na středovém tunelu je ovládač diferenciálu - inteligentní třístupňový režim pro jednotlivé

typy povrchů. Přístrojovka je pořád strohá, ale robustně postavená. Emoce budí rudě podbarvené přístroje, sportovní recara a po levé ruce od volantu tlačítko stabilizace. Na volantu přibyla tři plastová tlačítka pro telefon a hlasové ovládání. Potřebuje ale někdo v Impreze STI při jízdě telefonovat? Ne, jen se tím zvyšuje hmotnost.

Sedan už od prvních kilometrů překvapuje komfortním naladěním - i přesto, že tiskové informace hovoří o tužších stabilizátorech, přepracovaných tlumičích a dalších drobnostech, které by z něho měly dělat nevychovaného drsňáka. Zatím nebyl, spíše představoval „obyčejný“ sedan nižší střední třídy. Horší je to s řízením. Připadám si, jako když jedu s audi, odtažen od reality a bez informací. A potom také to otravné poskakování a pocukávání.



**Sedan je celkově
vláčnější, nabízí větší
páku a setrvačnost zadě,
což znamená, že se už
v nájezdu s lehkostí odlepuje
a směřuje do smyku.**



1 a 2 s tím posledním generace ostré Imprezy. Rozdíl ve velikosti je zřejmý na první pohled.

Nečekaným zjištěním je i to, že dokonce už i Impreza STI umí maskovat rychlost. Dokáže se nenápadně pohybovat obrovskou rychlostí po silnici a nutí vás často sledovat rychloměr, jehož ručička bez problémů letí k hodnotě 200 km/h. Otázkou je, jestli to není výhoda pro každodenní používání. Když ještě k tomu

přepnete nastavení odezvy motoru do režimu inteligent, budete s ní jezdit kolem deseti litrů v průměru. Z tohoto pohledu se Subaru Impreza STI dostalo na samotný vrchol kompromisu sportovního auta pro každého a na každý den. Jestli je to správně, to nechám na vás. Osobně se přikláním spíše k jedinému extrémnějšímu

nastavení podvozku a odezvy řízení.

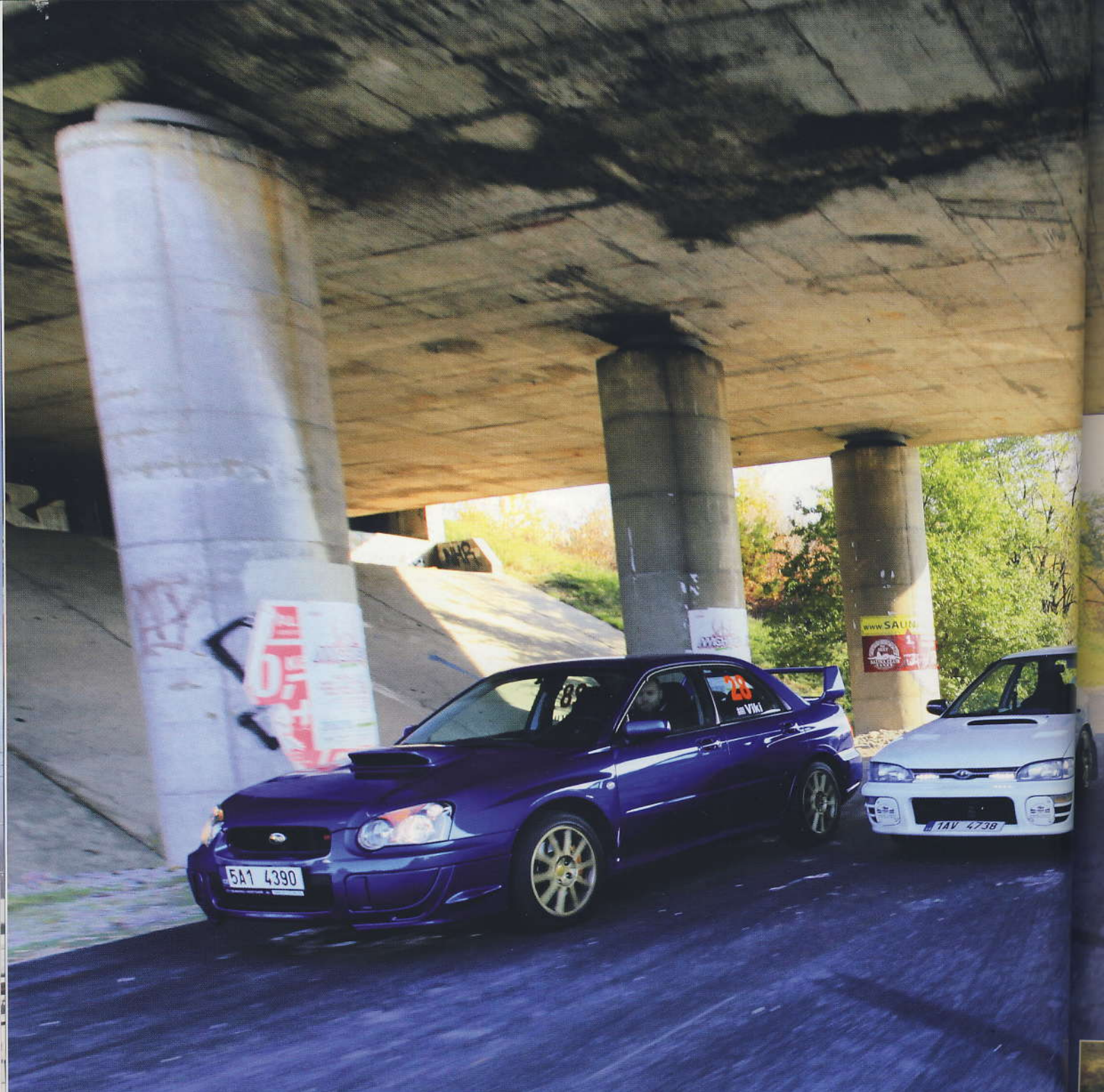
Změnu v šelmu stále umí

Hned na prvním sjezdu mizím z dálnice. Cíl je jasný - silnice druhé a třetí třídy. Jsem tu od toho, abych zjistil, jestli je pořád s Imprezou STI zábava tak jako před lety. Měním režim



1 V interiéru se nic nezměnilo. Jen na volantu se objevily tři nová tlačítka pro ovládání telefonu. 2 Plochý boxer má neuvěřitelný rozsah i sílu. 3 Systém SI-DRIVE je vynikající pro každodenní ježdění. Dokáže díky němu jezdit se spotřebou deseti litrů. 4 Zase to správně STI, které zdobí na kufro obří přítačné křídlo. 5 Brzdy nejsou špatné, ale představoval bych si ostřejší nástup. 6 Legenda STI stále pokračuje!





nastavení na Sport Sharp a vypínám stabilizaci. Ha, jedna z mála novinek oproti hatchbacku. Už nemáte jen režim zapnuto a vypnuto, ale dva levely zábavy tak jako u konkurence. Nejdříve deaktivční kontrolka ESP svítí zeleně a teprve až při kompletní deaktivaci oranžově.

A je to tady. Dvaapůllitrový boxer nabírá na síle. Od tří tisíc otáček přichází známý mohutný vystřelovák, který nevydechne až do šesti tisíc. Radost je zpátky. Řadička se pořád krásně zadržává v kulise a žádá si pořádně pevnou ruku. To samé platí o levé noze ovládající pedál spojky. Čím více zrychlují, tím více se mi sedan začíná líbit. Zatím žádný smyk, jen čisté

rychlé průjezdy zatáčkami. Ručičku rychloměru nestíhám sledovat, ale hodnota při průjezdu zatáčkami je až nesmyslně vysoká. Po několika rychlejších zatáčkách, kde se pořádně opírám do pneumatik, přichází vysvětlení tiskového prohlášení o tužších stabilizátorech.

Náklon karoserie není tak extrémní a sedan se mi zdá celkově tužší, než tomu bylo u hatchbacku modelového roku 2009. Informací od kol přichází pozeňnaně, ale jedna z nich je více než důležitá. Tou je řízení, které funguje tak nějak zvláště. Čím více na sedan v zatáčce tlačím, tím méně odpovídá úhel natočení kol natočení volantu. Reakce jsou dobré, rychlé, ale připadá mi, jakoby

mělo zvláštní vůle. Prostě na začátku zareaguje rychle, ale v průběhu průjezdu jako když měkne. Navíc se někdy ozývají rány od kol. Jinak je chování sedanu špičkové. Dokonce musím pochválit větší délku oproti hatchbacku. Sedan je celkově vláčnější, nabízí větší páku a setrvačnost záďě, což znamená, že se už v nájezdu s lehkostí odlepjuje a směřuje do smyku. Skrze sedačky o ktere dostanete přesné informace a když na to včas zareagujete, odvděčí se nádherným průjezdem, kdy všechna kola symetricky a kontrolovaně kloužou. Chce to trochu cviku, ale s přibývajícím časem vám začne dostávat více a více pod kůži. Ano, ty správné geny STII!



Dvoulitr vs. dvaapůlka. Obří síla vs. extrémní chování. Každý z nich servíruje zážitky z jízdy jiným způsobem.



Škola jízdy dveřmi napřed

Když už máte Imprezu STI sedan úplně v ruce, můžete si s ledovým klidem dovolit to, co vidíte na poslední straně. Jízda dveřmi napřed je snad ještě snazší, než tomu bylo u hatchbacku. Důvod je jednoduchý. Pracujete totiž s úplně jiným rozložením hmotnosti, větší masou v zadní části. Není k tomu potřeba ani ruční brzdy. Jen správnou nájezdovou rychlost, včasné přeřazení a zatočení. Nakonec pak správný odhad, přesnou práci s plynem a volantem... Dostatek točivého momentu v širokém spektru otáček podporuje efektní výjezdy a není potřeba se ničeho bát. Jen, jak už to u těchto vozů bývá, nesnažte se to dělat v nízké rychlosti. Díky pohonu všech kol má Impreza STI extrémní trakci, takže pokud neprokluzují kola,



Díky pohonu všech kol má Impreza STI extrémní trakci, takže pokud neprokluzují kola, jede tam, kam máte natočený volant.



jede tam, kam máte natočený volant. A nastavení diferenciálů? Za podmínek, které jsme měli při testu (tedy teplo, sluníčko a suchý asfalt), doporučujeme nechat režim auto. Ten si sám rychle přebere, jak mají samosvorné diferenciály prokluzovat nebo naopak. Na kluzkém povrchu už záleží na vašich osobních preferencích.

Kult pokračuje

Subaru si zaslouží metál. Nejenže se vrátilo zpátky k sedanu, ale díky němu vlastně ještě rozšířilo řadu STI. Na výběr jsou obě karosářské varianty za dosud nejpříznivější ceny. Hatchback totiž můžete mít za skoro to samé jako Ford Focus RS s předním pohonem, ale Impreza STI je přeci jenom

„trochu“ jiné kafe. Sedan se povedl. Když odmyslíme nárůst rozměrů a komfortnosti, máme tu zpátky legendu, kvůli které se nám jen těžce usíná. Čert vem moje subjektivní dojmy z řízení. Pokud aspoň trochu přemýšlíte o něčem, co je hodně rychle a má pohon všech kol, utíkejte do Subaru a vyberte si sedan. Faster magazine ho doporučuje!



400 Tolik kilogramů od sebe dělí první a poslední generaci ostřejšího Subaru Impreza sedan.

technické údaje

Motor/objem	přepínaný zážehový plochý 4válec/2400
Maximální výkon	221 kW (300 k)/6500
Točivý moment	407 N.m/4000
Převodovka	6stupňová manuální
Max. rychlost	250 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	6,2 s
Kombinovaná spotřeba	10,5 l/100 km
Provozní hmotnost	1500 kg
Základní cena	1 100 000 Kč

verdict faster

můžeme slavit: sedan je zpátky a pořád stejně dobrý. ★★★★★