

Jen málo automobilů na trhu se vám dokáže tak rychle dostat pod kůži. Stačí krátká projížďka, a budete vymýšlet, jak získat částku potřebnou k jejich pořízení. Mimochodem, nevíte, kde by mi výhodně půjčili nějaký ten milioneček?

Text: Lukáš Dittrich Foto: Zuzana Procházková

AŽ PODK

Nebudu chodit kolem horké kaše, Impreza WRX STI je vůz, který do této úzké skupiny jednoznačně patří. A vůbec nic na tom nemění fakt, že své největší úspěchy vybojovala s karoserií sedan, že to dříve byla bestie, z níž šel strach na kilometry daleko, a že už ji nevidáme na mistrovských tratích. Stále je to pekelně rychlý automobil, který si ce zvládne řídit kdejaký řidičský

nazdárek, ale pořád k jeho úplnému zvládnutí budete potřebovat zkušenosti, pevnou ruku, a především notnou dávku odvahy. I když je současné provedení přece jen o trochu uhlazenější, než tomu bylo dříve, pořád je nekompromisní a dokáže svého řidiče zle proškolit.

Když poprvé usednete za volant nejsilnější Imprezy, začne se do vašeho podvědomí vkrádat pocit, že tohle auto takzvaně „vyměklo“. Už nebudete nadskakovat

po přejetí sebemenší spáry, nebudete se prát s tuhým řízením, a tím pádem si nebudete užívat jízdu tak jako u předchozích verzí? Omyl! Ano, v současné podobě je Impreza v mnoha ohledech civilnější, jenže to ještě neznamená, že bych z ní nemusel mít respekt. To bych také mohl dopadnout jako čtyři kolegové z jiných redakcí, kteří se nebáli a pak vůz vraceli za pomoci odtažkové služby.

Nejsem Peter Solberg a jeho

řidičských kv dosáhnou, tak znamovací k s aktivovaný gent“. Jak as o jednu ze tř motoru, kter systém SI-D ný režim je z lejší. Nakone šlápnutí ply káte maximá pro případy, chcete šetřit

tak rychle
ete
pořízení.
čili nějaký



ODKŮŽI

o přejetí sebemenší spáry, děte se prát s tuhým říze- a tím pádem si nebudete t jízdu tak jako u předcho- verzí? Omyl! Ano, v součas- době je Impreza v mnoha lech civilnější, jenže to ješ- znamená, že bych z ní nemu- ít respekt. To bych také mo- padnout jako čtyři kolego- iných redakcí, kteří se nebáli v vůz vraceli za pomoci odta- služby.

ejsem Peter Solberg a jeho

řidičských kvalit asi jen tak ne- dosáhnu, takže jsem první se- znamovací kilometry absolvoval s aktivovaným režimem „Inteli- gent“. Jak asi správně tušíte, jde o jednu ze tří možností nastavení motoru, kterou řidiči poskytuje systém SI-Drive. Výše jmenova- ný režim je základní a nejpoma- lejší. Nakonec ani při plném se- slápnutí plynového pedálu nezís- káte maximální výkon. Je dobrý pro případy, kdy nespěcháte, kdy chcete šetřit palivo a kdy se chce-

te seznámit. Ačkoliv je motor vý- razně omezen, už po samotném nastartování dává jasně najevo, že má obrovský potenciál. Bručí, převaluje se, z prostoru u před- ní nápravy přicházejí k řidiči růz- né mechanické zvuky, a vy si za- čnete dříve či později pohrávat s myšlenkou, jaké to asi je, když přitlačíte pedál plynu až na pod- lahu. Jenže teď ještě ne, teď šetří- me palivo.

Už jsem napsal výše, že Im- preza STI působí poněkud měk-

kým dojmem. Samozřejmě to ne- ní nic nelogického. Kdo chce pro- dávat větší množství automobilů, musí příslušný model nabídnout většímu počtu zákazníků. Vůz tím možná ztratí něco málo ze své po- věsti, ale nakonec třeba takové Porsche už také dokáže řídit oby- čejná slečinka. Tou lepší stránkou mince je fakt, že se dá s „estéč- kem“ vcelku bez problémů cestov- at na delších trasách nebo den- ně dojíždět do práce. Když bude- te hodní, možná se díky dostanete



na hodnoty spotřeby začínající desítkou, což není vůbec špatné. Jenže budete hodní, když víte, že s podobným vozem řádili na tratích rychlostních zkoušek profesionální piloti.

Opakem otupělého režimu „Intelligent“ je režim „Sport Sharp“. Zde končí veškerá leg-race, a to i přes nejrůznější řeči o tom, jak je Impreza civilnější. Plný výkon máte k dispozici mnohem rychleji, přičemž nemusíte sešlapovat pedál až na podlahu. Musím říct, že jsem se ze za-

čátku až bál, co se stane. A oprávněně. Mokrý vozovka, vyrazím z vedlejší silnice a potřebuji vyjet rychle. Točím volantem doleva a dávám moc plynu. Než se rozkukám, zadní náprava mne začíná předjíždět. Do háje, támhleten obrubník je pár metrů ode mne. Přichází rychlá korekce a narovnání automobilu ještě před obrubníkem. Uf! Nechci vidět, co by se stalo, kdybych se přidal do skupinky novinářů, kteří Imprezu STI nezvládli. Každopádně rady, které jsem dostával o tom, že vás tohle auto umí praštit přes ruce, byly pravdivé. Naštěstí to dobře dopadlo a první šok z nečekaného driftu (stabilizace byla za-

pnutá) vystřídalo nadšení. Je to výzva a začíná mi být pomalu ukradený fakt, že je podvozek o trochu měkčí a posilovač o něco silnější.

Největší radost mi ale dělá motor. Přepínaný boxer o objemu 2.5l poskytuje maximum 300 k a 407 Nm. Buďte si jisti, že svým projevem je velmi vzdálený všem řadovým čtyřválcovým konkurentům. Ti, ať jsou sebevýkonnější, nevyprodukují tak podmanivý zvuk jako plochá pohonná jednotka. A jestli mi nevěříte, zeptejte se majitelů Porsche. Zátah je téměř konstantní. Subaru v podstatě dokonale zamaskovalo turbo. Žádné čekání na příval síly. Už od těch nejmenších otáček vás Impreza tlačí do sedadla, zvyšuje „hlas“, původní brčení „dostává pořádné grády“. Čím větší otáč-

ky, tím je to ot./min vůz j dobře se mí záběry z on-těné ve speci-me z televize, duše úplně st nepřestává a cí 6000 ot/m jovém štítu re signalizující n převod. Ten s držet ještě do ně bleskově p sebou škubne do zad a celé vení začíná zn Když si tohle vyzkouší-



ky, tím je to lepší. Kolem 4000 ot./min vůz ještě přitvrzuje. Moc dobře se mi v tu chvíli vybavily záběry z on-board kamery umístěné ve speciálu WRC, které známe z televize. Ten zvuk je jednoduše úplně stejný. Paráda! Motor nepřestává a vše vrcholí za hranicí 6000 ot./min, kdy se na přístrojovém štítu rozsvěčí červená dioda signalizující nejvyšší čas pro další převod. Ten stávající můžete podržet ještě do sedmi tisíc, následně bleskově přeřadit, Impreza sebou škubne, kopne vás do zad a celé představení začíná znovu. Když si tohle vyzkouší-

te, vaše závislost je na světě. Možná se budete tvářit jako rozumní a budete splývat s okolním provozem v nastavení „Intelligent“, jakmile se ale naskytne sebemenší možnost k předjíždění, okamžitě

“SI Drive dává tři volby a tedy tři charakteristiky vozu”



Interiér je jednoduchý a funkční. Přední sportovní sedadla vás obejmou a nepustí. Skoro až legračně působí držák na pás, trčící ze zadní prostřední opěrky



otočíte ovladačem „Sharp“ a zařadíte níže.

Kompromisem „Sport“. Ten nerozko nejrychlejší voz od základního režimu zva na plyn tak na konec režim „Int nevyužil. Se „Sp žete šetřit palivo ovládá. Stejně je né jízdě potřebuj le a tu vám nezap tronický pomoc

Samostatnou podvozek a jízdň ší elektronickou možnost nastave ového diferenci vání můžete pom cí jednotce, ať d

“Aut
vytažen
křídlo,
re

otočíte ovladačem na „Sport Sharp“ a zařadíte o dva stupně níže.

Kompromisem je třetí režim „Sport“. Ten není tak divoký jako nejrychlejší volba, ale na rozdíl od základního režimu není odezva na plyn tak mrtvá. Já jsem nakonec režim „Intelligent“ vůbec nevyužil. Se „Sportem“ také můžete šetřit palivo a vůz se citlivěji ovládá. Stejně jediné, co k úsporné jízdě potřebujete, je pevná vůle a tu vám nezajistí žádný elektronický pomocník.

Samostatnou kapitolou je podvozek a jízdní vlastnosti. Další elektronickou pomůckou je možnost nastavení mezinápravového diferenciálu. Jeho chování můžete ponechat na řídicí jednotce, ať dělá, co umí, nebo

si sami můžete určit rozdělení síly mezi přední a zadní nápravu. Maximálně půjde dozadu 65 % výkonu motoru (samozřejmě nesmím zapomenout na možnost diferenciál zcela uzamknout). Ať uděláte cokoliv, na první svezení rozdíl nepoznáte. Musíte Imprezu dostat na limit, a to je nemalý problém. Údajně ho konstruktéři posunuli oproti předchozí generaci o dalších 30 km/h výše, takže pokud si to chcete vyzkoušet, doporučuji pořádně velkou plochu nebo podmínky, za kterých se snižuje adheze. Na suchém asfaltu tenhle vůz jen tak nerozhodíte.

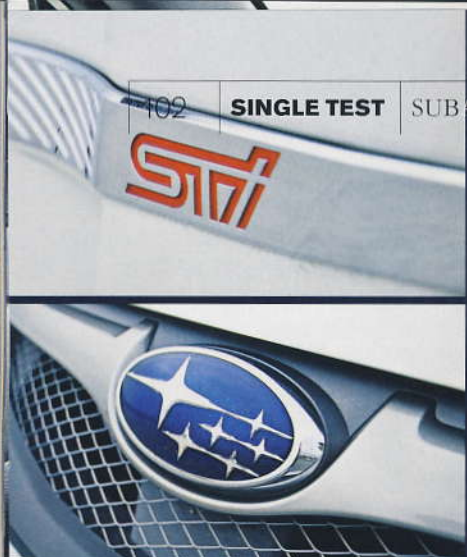
Stálý pohon všech kol a ideální podvozek vám dovolí krájet zatáčky takovým způsobem, že vám nebude stačit vůbec nikdo. Mož-

ná se karoserie přitom trochu nakloní, jenže vůz drží a díky pohonu na všechna kola je možné „přikláškat pod kotel“ ještě daleko před výjezdem ze zatáčky. V těchto chvílích přijdou vhod výborně tvarovaná sedadla, která vás obejmou a nepustí. Spojení řidič – stroj je téměř dokonalé.

Říkám téměř, protože v podstatě jedinou věcí, která mě úplně nenadchla, je řízení. Je příjemně tuhé, ale příď auta působí trochu těžkopádně a na váš pokyn zareaguje s nepatrným zpožděním. Není to nic hrozného, a jakmile se s autem sžijete, bude vám to úplně jedno. V kontextu vlastností, o kterých můžeme říci, že jsou dokonalé, řízení poněkud pokulhává. Ale to je pouze nepatrná vada na kráse, vše ostatní funguje

“Auto vypadá skvěle,
vytažené blatníky, mohutné
křídlo, difuzor, to vše budí
respekt a závist”





Jediný detail na karosérii, který trochu budí rozpaky, jsou zadní koncová světla. Vypadají tak nějak tuningové



na tisíc procent. Například převodovka, která má přesné, a hlavně extrémně krátké dráhy. Rychlostní stupně tam sázíte bleskurychle. Sečteno a podtrženo, Impreza STI ve vás vzbudí dojem, že se pohybujete po rychlostní zkoušce a že řídíte speciál určený pro rallye. Dojem to je dokonalý, návykový a poněkud nebezpečný, přinejmenším pro váš řidičský průkaz.

Motor, jízdní vlastnosti, radost z řízení, to jsou hlavní stránky Imprezy WRX STI. Ostatní věci už tolik podstatné nejsou. Ano, vůz vypadá skvěle. Mohutný sací otvor na kapotě, vytažené blatníky (a to budou pro modelový rok

2011 ještě širší), velká kola, velké a mimochodem také velmi schopné brzdy, vzadu čtveřice koncovek výfuku a rozměrný zadní spoiler. To je prostě ono! Tento automobil budí emoce a v ostatních řidičích vyvolává respekt (a možná i závist). Interiér je funkční, a i kdyby byl vyroben z PET lahví, je to jedno. Podstatná jsou sportovně tvarovaná sedadla, ideální poloha za volantem a přesná převodovka s krátkými drahami, jejíž páka je dobře při ruce a výborně se drží. Nic víc pro jízdu potřebovat nebudete.

Subaru Impreza dokazuje hned několik věcí. Pro pekelně rychlé svezení a velké zážitky za volan-

tem nemusíte utrácet několik milionů a kupovat si supersportovní auto. Za druhé, i když se říká, že „objem ničím nenahradíš“, je v dnešní době už téměř jasné, že za pomoci turbu lze i tuto potíž dost dobře vyřešit. Co naopak platí na sto procent, je tvrzení, že pohon všech kol nahradit nelze. Můžete mít jako Focus RS revoluční zavěšení přední nápravy, může to fungovat skvěle, ale nikdy to nebude ono. Subaru Impreza STI, japonská firma na zážitky, může být vaše za 1 080 000 Kč. Vzhledem k tomu, jak dobrý stroj získáte, to je velmi zajímavá nabídka. Až budu velký, tak si STI koupím, i kdybych neměl jíst, a basta! ■

“Pro pekelně rychlé svezení si nemusíte kupovat drahý supersport”



Sub

Plochý i nabízí ko zátah a výř

Rozdily v mezínápr diferenciál až na samém

TECHNICKÉ

MOTOR

Typ motoru plochý
Počet válců/ventilů
Zdvihový objem
Vrtání x zdvih
Nejvyšší výkon k
Nejv. toč. moment

PŘEVODNÉ ÚSTŘEDÍ

Pohon
Trakční systémy
Diferenciál

Převodovka

PODOZEK
Vpředu/vzadu
Odpružení přední
Brzdy přední/zadní
Brembo

Subaru Impreza WRX STI

Plochý čtyřválec nabízí konstantní záťah a výborný zvuk

Sportovní sedáčky mají výborné boční vedení

Spotřeba se pohybuje kolem dvanácti, samozřejmě není problémem ani dvacítká



Rozdíly v nastavení mezinápravového diferenciálu poznáte až na samém limitu

Šestistupňová manuální převodovka dostala extrémně krátké dráhy

I kdyby byl interiér vyroben z toho nejošklivějšího plastu, bude vám to jedno

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Typ motoru plochý benzínový přeplňovaný čtyřválec
Počet válců/ventilů, 4 / 16
Zdvihový objem, 2457 ccm
Vrtání x zdvih, 99,5 x 79 mm
Nejvyšší výkon kW, 221 kW při 6000 ot/min
Nejv. toč. moment N.m., 407 Nm při 4000 ot/min

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Pohon, Symmetrical AWD
Trakční systémy, elektronický mezinápr. diferenciál DCCD, samosvorný diferenciál vpředu a vzadu
Převodovka, 6stupňová manuální

PODVOZEK

Vpředu/vzadu, McPherson / Double wishbone
Odpružení přední/zadní, vinuté pružiny
Brzdy přední/zadní, kotoučové s vnitřním chlazením
Brembo

Elektronické systémy, VDC, EBD, BA, TCS, SI Drive, ABS, Hill Start Assist
Řízení, hřebenové s hydraulickým variabilním posilovačem
Kola / Pneu, 8,5 J x 18 / 245/40 R18

KAROSERIE

Typ/dveře/sedadla, samonosná / 5 / 5
Délka x šířka x výška, 4415 x 1795 x 1475 mm
Rozvor, 2625 mm
Objem zavazadlového prostoru, 301 l / 1216 l
Provozní hmotnost, 1505 kg

JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlost, 250 km/h
Zrychlení 0-100 km/h, 5,2 s

SPOTŘEBA

Město, 13,8 l/100 km
Mimo město, 8,2 l/100 km
Kombinovaná, 10,3 l/100 km
Průměrná spotřeba v testu, 12,5 l/100 km

Emise CO₂, 243 g/km
Palivová nádrž, 60 l

CENA A VÝBAVY

Základní cena, 1 100 000 Kč
Cena testovaného vozu, 1 100 000 Kč

ZÁRUKY

Technika, 3 roky / 100 000 km
Karoserie, 12 let

HODNOCENÍ

★★★★★



výborný motor, jízdní vlastnosti, zvuk motoru, trakce, SI Drive



menší náklony karoserie, rezervy v řízení

INZERCE



SUBARU

C & K, a.s., Vídeňská 100, Brno
prodej@subarubrno.cz
www.subarubrno.cz

547 136 215
602 487 429
602 727 516

C&K

