



➤ JEŽDĚNÍ

➤ PROVOZNÍ NÁKLADY

STI = ČIRÁ RADOST Z JÍZDY

IMPREZA STI JE UŽ ŠESTNÁCTÝM ROKEM TO NEJZAJÍMAVĚJŠÍ, CO SI Z KATALOGU SUBARU MŮŽE ZÁKAZNÍK S HODNĚ SPORTOVNÍM POHLEDEM NA SVĚT VYBRAT. PŘECHOD ZE SEDANU NA KAROSERII HATCHBACK V AKTUÁLNÍ GENERACI SICE SŇAL Z STI PUNC JEDINEČNOSTI A ZAŘADIL TOHLE AUTO DO SEGMENTU HOT-HATCH, ALE S TÍM ROZDÍLEM, ŽE KLASICKÝ HOT-HATCH TAK, JAK JEJ ZNÁME, TOMUHLE AUTU NESAHAÁ ANI PO KOTNÍKY (TEDY PO RÁFKY)...

DO MĚSTA NE

Aktuální generace STI dostala do výbavy elektronický systém SI-Drive, který umí Imprezu proměnit z celkem nevýrazného rodinného hatchbacku na skoro soutěžák pouhým otočením kulatého ovladače za řídicí pákou. Úlitba šetřivým zákazníkům sice ryzím sportovcům vnese na rty posměšný úšklebek a hned v zápětí ujistění, že režim I je tam jenom pro bábovky, ale při denním používání STI tuhle záležitost musí ocenit každý. V módu I, tedy Intelligent, totiž můžete s nejsilnějším Subaru jezdit při spotřebě kolem deseti litrů (pozor – 98 a víc oktanů) a to je citelně méně, než byste to dokázali v ostrém režimu. Pod pravým pedálem se v tu chvíli sice neodehrává žádná revoluce a plynový pedál si nechává na reakci hodně času, nicméně ve městě není co řešit. Tam je břítká reakce na přidání plynu stejně spíš na obtíž.

➤ S Imprezou STI jsme se už párkrát povozili, většinou to bylo v zimě na promrzlých silnicích, na zimním obutí a tedy i v podmínkách, kde se naplno projevuje síla a přednost čtyřkolky se symetrickým uspořádáním pohonu kolem podélné osy vozu. Zaježdít si ale s STI v září na suchém a teplém asfaltu, to byla zase nová výzva.

Už jsme si toho o tomhle modelu řekli dříve dost, takže tentokrát už vynecháme technické detaily a podrobný popis. Tohle auto je stejně nejvíc o pocitu a potěšení z jízdy.



» STI má tradičně červeně podsvícené přístroje a logo uprostřed volantu



» Jízda vyžaduje soustředění, STI se vám pak odmění skvělými vlastnostmi



Testovaná Impreza STI toho v nudném provozu najezdila na můj vkus víc než dost, ale na druhou stranu se tak aspoň můžu pustit do hodnocení auta i z pohledu běžného každodenního uživatele. Hned na začátku je ale dobře podotknout, že STI rozhodně není a nikdy nemělo být auto na ježdění do práce městem nebo

velkoměstem, na poskakování v kolonách a čekání v zácpách (tomu je mnohem blíží civilnější WRX). Jste sice v takovou chvíli středem pozornosti okolostojících soupeřů, nicméně časté rozjezdy a posouvání se krokem v řadě za sebou nejsou nic pro sportovní spojku s extrémně krátkým krokem a hodně tuhým pedálem.



Ta vyžaduje velký cit v levé noze a i tak cítíte, že používat ji takhle denně, tak výrazně klesne finanční životnost už tak dost namáhané lamely. S nástrahami dobýtých městských komunikací to nemá lehké ani na tvrdo nastavený podvozek (i když proti poslední generaci sedanu je STI o kus měkčí). Výsledkem snahy o překonání ranní a odpolední špičky je pak otrávený pocit řidiče, který ani jednou za den nemohl plně využít sil 300koňového turbomotoru...

POŘÁD JE TO STI...

Pro spravení nálady si musíte najít něco úplně jiného. Vyrazit daleko od kolon a ucpaných jednosměrek a najít si několik (v lepším případě i několik desítek) kilometrů volných okresek a silnic či silniček nižších až nejnižších tříd, kde budou jedinou překážkou jen čas od času se zjevující samohyby domorodců. Plusem je nepříliš rozbitý asfalt a například nedělní ráno, kdy větší narušitelé plynulosti vaší střelby ještě dospívá dlouhý předešlý večer.

Podařilo se. Impreza STI mi bručí před domem v nedělní ráno. Kapaliny se pomalu dostávají do provozních hodnot a teplota okolí konečně stoupá nad deset stupňů. Krátké propletení se maloměstem a pak už jenom desítky kilometrů důvěrně známých šumavských komunikací, prakticky bez známky života. SI-Drive pochopitelně neopustí pozici Sport Sharp – tedy to nejostřejší, co STI umí... Papírově se tu točivý moment sice podobá kdejakému slušnějšímu dieselu, ale zážitek ze čtyř stovek benzínových newtonmetrů při výkonu 300 koní je někde jinde než srovnatelná hodnota při polovičním stádu zavánějícím naftou... Reakce na sešlápnutí plynu je u STI okamžitá a hodně drsná. Otáčky boxeru letí nahoru jako byste plyn prošlapávali na místě a do doby, než se naučíte používat spojku, znamená každé přeřazení tvrdý kopanec do zad. Řazení nahoru a následnou akceleraci doprovází pokaždé typický svist nasávaného vzduchu a nezaměnitelný hukot plochého motoru. U STI vždycky platilo, že kvalita motoru odpovídala i převodovka, teď to není



» Nejvíce si s STI užijete na opuštěných silnicích nižších tříd...

SUBARU IMPREZA WRX STI

Motor	přepřlňovaný zážehový čtyřválec, DOHC/4
Zdvihový objem	2457 cm ³
Vrtání x zdvih	99,5x79 mm
Kompresní poměr	8,2:1
Max. výkon	300 k (221 kW)/6000 ot./min.
Max. točivý moment	407 Nm/4000 ot./min.
Převodovka	šestistupňová
Nápravy vpředu/vzadu	McPherson/víceprvková
Brzdy vpředu/vzadu	ventilované kotouče čtyřpístové/dvoupístové třmeny
Pneumatiky	245/40R18
Délka x šířka x výška	4415x1795x1475 mm
Rozvor	2625 mm
Pohotovostní hmotnost	1505 kg
Nádrž	60 l
Zavazadový prostor	301 l
Maximální rychlost	250 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	5,2 s
Kombinovaná spotřeba	10,3 l/100 km

CENA od 1 100 000 Kč

jiné. Šestikvart má stále stejně krátkou dráhu mezi kvality a řadí se neuvěřitelně snadno, běžné manuální modely jsou mu na hony vzdálené... Žádný automat, dvouspojková skříň nebo něco podobného, v tomhle autě prostě řadit musíte a ještě se to musíte naučit. Tohle si totiž koupí ten, kdo už měl něco v rukách a dokáže autu vyhovět. Impreza STI sice už není na svého majitele tak tvrdá jako v dobách sedanů, ale pořád to není auto pro sváteční jezdce. Bude po vás chtít nejenom dokonalé zvládnutí ovládnutí všech pedálů v kombinaci s řadicí pákou, ale taky hodně přemýšlení o vlastní jízdě. Poslat auto rovně po dálnici na hranici omezovače, to se sice dobře vypráví v hospodě, ale ruku na srdce, je to nuda. Dokázat dostat to nejlepší z STI na zakroucených silnicích a vyplavit si do krve litry adrenalinu – to už chce chladnou hlavu a hodně rychlé a přesné reakce. Když se pak vrátíte z projíždky, máte kolem žaludku ten dobře známý pocit z dokonalého vyžití...

To, že se i Impreza STI víc přiblížila lidem, poznáte hned po pár kilometrech. Je to sice

pořád hodně tvrdé auto, podvozek dává informaci o každém výmolu a nerovnosti, ale surovost dřívějších modelů je pryč. Nastavení hatchbacku je civilnější, ne ale měkké nebo nedostatečně inspirující, vždyť aktuální STI je nejspíš nejlepší v historii a jeho turbomotor patří mezi to nejlepší, co kdy inženýři do auta zabudovali. Víc byste snad čekali od řízení. Je dokonale přesné i dostatečně strmé, dění pod koly ale filtruje víc, než byste u auta tohoto ražení očekávali. Je to ale o zvyku a poznávání se s autem. A s tímhle autem se budete poznávat hodně rádi... Samostatnou kapitolou STI jsou brzdy. Bez přehánění tu odpovídají schopnostem motoru, a pokud jste kdy v autě poznali, co je to slušný brzdící účinek (výjma supersportů s cenovou hladinou úplně jinou), tak si ho umocněte na druhou a budete u STI. Tady už nemůže být o nějakém přepřlňovaném účinku řeč, na tuhy pedál si budete chvíli

zvykat, ale dokonalá dávkovatelnost a hlavně mocné zpomalení při plném nasazení vám vykouzlí úsměv na tváři.

SEDAN BUDE

Testované auto bylo ve standardní výbavě (ze dvou možných). Jediným minusem toho byla absence anatomů od Recara, které v tomhle případě nahrazují také solidní sportovní sedačky od Subaru. Výhodou je jak nižší cena (1 100 000 Kč), tak i úspora na váze, kdy s sebou nevláčíte šibr, navigaci, mlhovky atd... A dobrá zpráva na závěr: od modelového roku 2011 přijde i na náš trh verze sedan. Zájemci o něj budou ale muset překousnout hendikep v podobě o pár desítek kil vyšší hmotnosti. Uvidíme, jak velká překážka to bude.

