

SUBARU STI SEDAN

NEJRYCHLEJŠÍ IMPREZA VŠECH DOB

* MODEL WRX: Na mimoevropských trzích je možné mimo vrcholnou verzi STI pořídit tento typ s výkonem sníženým na 265 koní. Má měkčí podvozek a menší zadní křídlo. Subaru jeho prodej v Evropě muselo ukončit kvůli emisním normám, Euro 5 je totiž schopné splňovat pouze 300koňová Impreza.



TAKHLE JI ZNÁ
KAŽDÝ: KDYŽ
HO ELEGANTNĚ
PŘEDJÍZDÍ...

* ZADNÍ KŘÍDLO: Monstrózní prvek byl odjakživa symbolem vlajkové lodi STI. S příchodem hatchbacku se proměnil jen na decentní střešní spoiler, nový sedan vrací tento doplněk s plnou údermostí. Nová Impreza je totiž nejrychlejší v celé historii.

ZA 1 100 000 Kč PORAZÍTE NA OKRUHU DALEKO DRAŽŠÍ VOZY:

- * FERRARI 360 CHALLENGE STRADALE
- * PORSCHE PANAMERU TURBO
- * CHEVROLET CORVETTE C5 Z06
- * NISSAN SKYLINE GT-R R33
- * ASTON MARTIN DBS

* MODEL STI: Malý prodejní úspěch modelu WRX donutil Subaru zapracovat na snížení emisí a výsledkem je tento typ Imprezy. Jeho šasi je tvrdší, tudíž pro řidiče na rychlostním limitu komunikativnější a ne tolik zrádné. Snáze zjistíte, co si za volantem můžete dovolit, a jste rychlejší a efektivnější než ve WRX.



Pořádně se přikurtujte. Natolik je rychlá. Čelní okno si klidně potáhněte logem své firmy. Natolik je schopná jezdit bokem. Na Severní smyčce Nürburgringu poráží i pětikrát dražší vozy, aniž by si tato čtyřkolka sjela běžné silniční pneumatiky. Přesto s ní můžete vozit děti do školky a manželku do práce. Připravte se ale, že si brzy potykáte s personálem benzinové pumpy! Natolik dobře vás budou znát!

Pohyb ručiček na přístrojovém štítu podprahově vnímáte, nikoli pouze vidíte. Palivová nádrž vám jasně dává najevo, že s každým kilometrem je lehčí a lehčí. Ovšem vy nezoufáte, naopak – s úbytkem celkové hmotnosti vozu jste rychlejší a rychlejší. Je to opojný pocit. Možná vám proběhnou hlavou papírové údaje, které skutečný potenciál, skrývající se pod povrchem, nedokážou zdaleka popsat. Jste si vědomi jen toho, že řídíte nejrychlejší Imprezu WRX STI všech dob. Na nic jiného není čas.

Stačí miniaturní povel plynovému pedálu a sebedelší rovinka se promění v pouhou vzpomínku. Upravený podvozek toto tempo kupodivu dokáže udržet i v zatáčkách. Dáte-li si na okruhu Nürburgring dostaveníčko s přáteli, kteří si pořídili Porsche Panameru Turbo či Aston Martin DBS, přibalte si lůj na rty. Koutky, popraskané od mrazu, byste si totiž mohli potřhat z úsměvu, jaký kolegům nadělíte. Je to neuvěřitelně rychlý vůz, kombinace nízké hmotnosti a aktivního středového diferenciálu. Jakmile podepíšete objednávku, obvolejte své známé jezdce rallye s dotazem na volno v diáři. Bez soukromého závodu jste jako bez šlehačky na dortu.

TOP CARS na plynovém pedálu

Už monstrózní zadní křídlo nového sedanu věští, že z vozu bude přitlačná žehlička. Při rozjezdu se nestaví na zadní, lepší přenos výkonu motoru na poháněná kola má na svědomí plochý čtyřválec s turbem, který svou koncepcí snižuje těžiště. Impreza STI drží jako přibitá, na okruhu spíše působí jako posunovací pravítko. Ale zatraceně rychle posunovací. V reálném prostředí je dokonce dost možná rychlejší než cokoli, co jste dosud řídili. Hlavně během pružného zrychlení. Radíme vám dobře – vypusťte jakékoli jiné myšlenky a soustřeďte se jen na trajektorii. Veškeré předjížděcí manévry si beztak užijete až zpětně po dokončení úkonu. V jeho průběhu totiž, nejste-li profesionální závodník, stihnete pouze synchronizovat podřazení, aktivaci směrových světlometů, mohutné zašlápnutí plynového pedálu, opětovnou aktivaci bočních blikáčů, zařazení se do svého pruhu a pak již brzdění před zatáčkou, z níž můžete klidně vylétnout v mohutném driftu. Stačí jen nasměrovat pomocí ovladače aktivní-

ho středového diferenciálu DCCD většinu točivého momentu na zadní nápravu. Fantastické! Subaru umí potlačovat fyzikální zákony za váš vlastní limit. Jakmile však překročíte bezpečnou hranici, již není návratu.

STI je při tom všem praktické. Kufr při všech obsazených sedadlech pobere více tašek a přepravek než hatchback a s trochou citlivosti v pravé noze může jezdit za průměrných 10 l/100 km. Diferenciálem za přijatelných podmínek nastavíte sílu motoru spíše na přední nápravu kvůli nižší spotřebě, u kluzkého povrchu rovnoměrně na všechna čtyři kola kvůli bezpečnosti. Přeladění charakteru vozu kruhovými ovladači SI-DRIVE ovlivňuje reakce plynového pedálu a řízení. Pro rodinu je ideálem režim Intelligent, kdy vír v nádrži není až tak drastický. Mód Sport Sharp znamená převtělení v upíra. Vysát jím celou zásobu pohonných hmot však není nepříjemné... Zvyknete si na to jako na drogu. Jako na upíra... ●



* UVNITŘ: Kabina se od hatchbacku liší jen ve velikosti zavazadlového prostoru. Zatímco běžně má sedan větší objem, jeho koncepce mu neumožňuje sklopit zadní sedadla – právě tady hatchback přebírá roli praktičtějšího modelu.

* VENKU: Jízda je neskutečná. Pokud vybičujete STI na maximum, poznáte pocity jezdce rallye. Pamatujte však, že jde o vůz s pohonem všech kol – jakmile překročíte jeho limity, nemusíte případné kolizi již zabránit.



JE ZATRACENĚ RYCHLÁ
A ODVÁDÍ ŘIDIČE
OD REALITY



Subaru WRX STI 4D SEDAN



Cena	od 1 080 000 Kč
Motor	plochý čtyřválec, 2457 cm ³
Koncepce	motor vpředu, pohon všech kol
Výkon	300 koní v 6000 ot./min.
Točivý moment	407 Nm při 4000 ot./min.
Hmotnost	1580 kg
Objem palivové nádrže	60 l
Objem zavazadlového prostoru	420 l
Zrychlení 0–100 km/h	5,2 s
Nejvyšší rychlost	255 km/h
Spotřeba (město/mimo město/kombinovaná)	14,1/8,4/10,5 l/100 km
Rozměry (délka/šířka/výška/rozvor)	4580/1795/1470/2625 mm

KONTAKTY: SUBARU ČR, Pekařská 638, Praha 5, tel.: 255 720 111, e-mail: info@subaru.cz, www.subaru.cz

* POHLED ŘIDIČE: Interiér je na evropské poměry možná nudně černo-šedý, nedostatek kvality mu však nelze vyčíst. Kruhový ovladač vedle madla ruční brzdy mění vmžiku charakter vozu – od ekonomického až po supersportovní, kdy již Impreza žádá pevnou ruku a precizní povely.

