



Návrat velkého křídla

NEJOSTŘEJŠÍ SUBARU IMPREZA WRX STI SICE PŘIŠLO O JMÉNO, ALE VRÁTILO SE S KAROSERÍÍ SEDAN, KTERÁ BYLA PŘEDCHOZÍ DVĚ GENERACE PRO TENTO AUTOMOBIL TAK TYPICKÁ, ŽE SI NA AKTUÁLNÍ HATCHBACK MNOZÍ ZARYTÍ FANDOVÉ TOHOTO KULTOVNÍHO MODELU NEMOHLI ZVYKNOUT.

➤ **Nevím,** v čí hlavě se to zrodilo, ale sportovní model řady Impreza se už nebude jmenovat Impreza, ale jen WRX STi. I když se tomuto automobilu občas říká „estéičko“, jméno Impreza je natolik zaryto pod kůží, že si na to opět budeme jen těžko zvykat. Decentní facelift ale nepřinesl jen jiné označení, změny jsou mnohem zásadnější. Vylepšen byl podvozek, který dostal nové stabilizátory, a nabídka rozšířila varianta sedan, která se sice vyráběla od začátku, ale model STi a celý evropský trh byl o ni ochuzen.

Aktuální STi je stále mimořádně atraktivní automobil a pokud se s ním ploužíte po městě, obdivné pohledy a zdvižený palec vás provázejí na každém kroku. Nelze o něm sice tvrdit, že je krásný, ale čiší z něj jakási sympatická brutální síla. A je jedno, jestli je to sedan nebo hatchback. Pro modelový rok 2011 dostalo supersportovní Subaru nový nárazník i masku. Zadní část je nová celá, za zmínku stojí brzdové světlo umístěné do difuzoru mezi čtveřicí koncovek výfuku a hlavně obrovské přitlačné křídlo na víku zavazadlového prostoru, které bylo poznávacím znamením předchozích generací. Jinak je třeba dodat,

že sedan je o 16,5 cm delší než hatchback a zavazadelník poskytuje o 119 litrů větší objem (celkem 420 litrů).

Vnitřek nedoznal žádných změn. I nadále řidič usedá před strohou přístrojovou deskou s červeně podsvícenými kontrolními přístroji, i nadále vévodí interiéru optimálně velký a optimálně tlustý tříramenný volant a stejně jako předtím řidiče a jeho spolujezdce obklopují dobře tvarovaná sedadla s otvorem pro pětibodový pás a integrovanou opěrkou hlavy ozdobená vyšitým logem STi. Výbava je dostatečná a na palubě vám nic chybět nebude, pokud nejste příliš ➤➤



>> Červené ciferníky kontrolních přístrojů jsou rovněž poznávacím znakem STi



>> Řazení by mohlo být přesnější, ale jinak je odstupňování převodovky dokonalé



>> Řazení by mohlo být přesnější, ale jinak je odstupňování převodovky dokonalé

inzerce

NYNÍ MŮŽETE ZAPLATIT **ZA NOVÝ VŮZ SUBARU JEN 50%** A ZBYLOU ČÁSTKU AŽ ZA ROK. NAVÍC S PRODLOUŽENOU **ZÁRUKOU NA 5 LET!**

Srba[®]
SERVIS
20 LET NA TRH



SUBARU

Confidence in Motion

HLEDÁTE VÝKON, VZRUŠENÍ, PROSTOR, VŠESTRANNOST, JISTOTU V POHYBU 4x4? OBJEVTE SUBARU!

Srba Servis s.r.o., Jíloviště 188, Praha-západ, tel.: 255 717 011, www.srba.cz

>> Nízká přední kapota s nasávacím otvorem uprostřed, klínovitý profil, krátký „kufr“ a výrazné zadní křídlo. Přesně na tohle fanoušci tohoto kultovního sportáku čekali...



rozmazlení a nároční. Pro takové je v nabídce o 130 tisíc korun dražší verze TOP, která se mimo jiné liší 18palcovými koly BBS, sedadly Recaro, navigačním systémem a startovacím tlačítkem. A připlatit si musíte, respektive můžete za blankytně modrou metalízu, která přijde na 10 800 korun.

Na výkony výbava nemá žádný vliv. 300koňový 2,5litrový boxer najdete pod kapotou všech „estéiček“. Rozdíl mezi sedanem a hatchbackem je pouze v nejvyšší rychlosti, neboť verze s „kufrem“ může jet o 5 km/h rychleji (255 km/h). Oba automobily pochopitelně disponují mezinápravovým diferenciálem DCCD, u něhož si můžete nastavit rozložení točivého momentu na přední a zadní kola. Mezi sedanem a hatchbackem se pár drobných diferencí v chování najde, ale tyto detaily musíte hledat až na samých limitech automobilu. Zmíněný mezinápravový diferenciál můžete ladit a posílat výkon směrem k zadním kolům, vůz je pak s přidáním příjemně přetáčivý a vy můžete powerslidy kontrolovat plynem. Druhý „záračný knoflíček“ vám umožní nastavení systému SI-Drive, který umožňuje tři režimy reakce motoru na sešlápnutí plynového pedálu.

V poloze Intelligent pojedete na spotřebu (...i to se může v STi hodit), v režimu Sport se z automobilu stane standardní WRX a teprve v režimu Sport Sharp ukáže STi svůj pravý charakter – brutálních 300 koní v celé své kráse! Na spotřebu pod patnáct v tu chvíli můžete

zapomenout a kdyby se vám to povedlo, pak si tenhle režim prostě neužijete. Sedan, díky přepracovanému podvozku a aerodynamice zádi, lépe sedí ve vyšších rychlostech. Je to znát na dálnici i na okreskách. A tyto rychlosti jsou opravdu o hodně vyšší. Slušně řečeno, příslušníci by ze mě radost neměli.

Jenže STi je opravdu specialita a člověku neznalému se do ruky dostane opravdu málokdy. Ten, kdo si jej koupí, moc dobře ví, pro co si do autosalónu jde. Někteří možná sáhnou po výkonnějších a „prestižnějších“ vozech jakými jsou Audi RS5 nebo BMW M3, jenže to je úplně jiné hřiště, úplně jiná liga a možná úplně jiný sport. Podobnou dravost a surovost řízení vám zprostředkuje jen Mitsubishi Lancer EVO. Když sednete za volant s logotypem STi, něco se ve vás přepne. Na okreskách máte tendenci stále zrychlovat a jak někoho dojedete, hned hledáte první příležitost na předjetí. Když se motor dostává do otáček, celý vnitřní prostor se zaplní nezaměnitelným zvukem boxeru a pak přijde brutální zátah turba. Tenhle koncert fakt miluju! Krátká skříň (rozuměj převodovka) je skvěle poskládaná a přesná. Tři, čtyři, pět... šest a sakra, už zase tam mám skoro dvě stě! Je jasné, že za čas začnete jezdit „trochu normálně“, ale v klidu vás tohle auto nenechá nikdy. To, jak skvěle sedí v zatáčkách, jak se umí v mezí situaci vytáhnout plynem z průšvihů, to je nakažlivější než skvrnitý tyfus a malárie dohromady.

Za výše jmenovanou smetánku budete muset z kasičky vytáhnout bezmála dva miliony korun, zatímco nejlevnější WRX STi stojí 1 039 000 Kč (sedan je o 30 tisíc dražší). WRX STi je fantastický automobil pouze pro velmi dobrého řidiče. Kdo to s volantem moc neumí, ten „estéičko“ vůbec nepřiblíží limitu, v opačném případě skončí ve stromě v první zatáčce. A jezdit v režimu Intelligent s vystrčeným loktem z okénka po bulváru? Na to je takové techniky opravdu škoda.



Text: Míla Janáček

Foto: Jiří Kaloč



>> 2,5litrový přeplňovaný boxer má rovných 300 koní

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru WRX STi

Motor:	zážehový přeplňovaný čtyřválec
Objem:	2457 cm ³
Výkon:	221 kW (300 k) při 6000 1/min
Točivý moment:	407 N.m při 4000 1/min
Rychlost:	255 km/h
Zrychlení 0-100 km/h:	5,2 s
Spotřeba* (město/mimo město/kombinace)	14,1/8,4/10,5 l/100km
Palivová nádrž:	60l
Rozměry:	4580 x 1795 x 1470mm
Rozvor kol:	2625mm
Pohotovostní/celková hmotnost:	1530/1540kg
Hmotnost brzděného přívěsu:	X
Objem zavazadlového prostoru:	420l
Cena testovaného vozu:	1 069 000Kč

*) pouze benzin oktanového čísla 98



>> Tvrdé plasty, malý volant s tlustým věncem a anatomické sedadlo – tak vypadá řidičův ráj



>> Tahle kola STi sluší, ale objednat si můžete i klasická zlatá od firmy BBS