

F A S C I N A C E

Tři generace top verzí Subaru Impreza

# SNĚHOVÁ BOUŘE



Když nastane pošmurné počasí, je někdy lepší přepnout fotoaparát do černobílého režimu, snímky tak dostanou nádech historie. Dnes nás ale do minulosti nepřenesou jen barva fotografií, na slavné zasněžené Severní smyčce německého okruhu Nürburgring se totiž potkalo nové Subaru WRX STI se svými předchůdci Impreza GT Turbo a Impreza WRX STI.



**REVIVALOVÁ PARTY:** okřídlené čtyřkolky Impreza GT Turbo a WRX STI narazily na aktuální model STI, naštěstí již zase sedan s pořádným křídlem na zádi.



## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Subaru Impreza GT (r. v. 2000)

**Motor:** Kapalinou chlazený čtyřválcový boxer s turbodmychadlem, proměnné časování, čtyři ventily na válec, vrtání a zdvih 92,0 × 75,0 mm, objem 1994 cm<sup>3</sup>, kompresní poměr 8,0:1, max. plnicí tlak 0,85 baru. Výkon 160 kW (218 k) při 5600/min, max. točivý moment 290 Nm při 4000/min, litrový výkon 80,2 kW/l.

**Pohon:** 4x4 s variabilním rozdělením točivého momentu, manuální pětistupňová převodovka.

**Převody:** I. 3,45, II. 1,95, III. 1,37, IV. 0,97, V. 0,74, stálý převod 3,55.

**Podvozek:** Nezávislé zavěšení, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, stabilizátor, vzadu lichoběžníková ramena, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátory. Brzdy kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením, průměr vpředu/vzadu 294/266 mm, ABS; pneumatiky 205/50 R 16 vpředu i vzadu.

**Karoserie:** Čtyřdveřový sedan, d×š×v 4340×1690×1400 mm, rozvor 2520 mm, rozchod vpředu/vzadu 1465/1455 mm, objem palivové nádrže 60 litrů, hmotnost 1280 kg, 8 kg/kW.

**Výkony:** 0–100 km/h za 6,3 s, nejvyšší rychlost 231 km/h, spotřeba 10,1 l/100 km.

### IMPREZA GT TURBO

I s pohonem všech kol má senzační hmotnost, agilní, ale ne úplně čitelné jízdní vlastnosti a dobrý záťah bez prodlevy turba. Pozitivem je rovněž atraktivní cena ojetin.

### NOTOVÉ KORMIDLO

Předimenzovaný volant Momo vyžadoval delší zvykání a také dost síly.



Vířily prach na šotolinových cestách, klouzaly po zasněžených pláních a létaly stoosmdesátkou třicetimetřovými skoky uprostřed nekonečných finských lesů. Ať už jezdily rychlostní zkoušky se jmény jako Burns a McRae na bocích nebo se pohybovaly v běžném silničním provozu, obrovské zadní křídlo dělá ze všech Imprez WRX STI pokrevní sestry.

Skalní fanoušci obřího křídla utrpěli šok při poslední obměně generací v roce 2007, tehdejší novinka

přišla o karoserii sedan a proměnila se v pětidveřový hatchback. V roce 2010 už mohla srdce fandů zase vesele poskočit, sedan se vrátil. Venku poletují obrovské sněhové vločky, což znamená ideální podmínky pro neobvyklou revivalovou party: současné Subaru WRX STI se střetne s modelem STI z roku 2005 a Imprezou GT Turbo, tento konkrétní kousek je z roku 2000.

Brünnchen, Eiskurve, Pflanzgarten, v mekke všech zatáček právě začíná zasněžený večírek. Na Nordschleife leží 25 cm nového sněhu, takže

o zábavu bude postaráno. Německý Impreza GT klub svolal na okruh sedm exemplářů nejrůznějších roků výroby a prezident Hanns Reif nám vysvětluje, že si budeme moci vybrat přímo na místě.

**Jak nám slíbil, tak se i stalo.** Čtyřválcový boxer s turbem, dvoulitrový objem a 218 koní, to je Impreza GT Turbo. Jen 1280 kg vážící čtyřkolka je pořádně jedovatá a za plynem se hladově žene už od nízkých otáček, turbodíru byste hledali marně. „Jede dobře, ne?“ ptá se s úsměvem majitel

Markus Tröger ze sedadla spolujezdce. Zatraceně dobře.

Není divu, díky většímu turbu a úpravě elektroniky teď boxer disponuje 280 koňskými silami. Markus s úsměvem poznamenává, že na bývalé vozidlo autoškoly to nejsou úplně špatné parametry, tachometr ukazuje 300 554 km. Při zmínce o takové historii člověku div že nevypadne hladký volant Momo z ruky. Velký volant je také jediný, co člověku připomíná historii, jinak se uvnitř cítí jako v nových modelech. Řízení pracuje precizně, zatímco permanentní pohon všech kol přenáší točivý moment přes mezinápravový diferenciál a viskózní

spojku na každé kolo zvlášť. Za normálních podmínek je poměr mezi přední a zadní nápravou 50 ku 50. Na Severní smyčce jde ovšem často celých 100% dozadu. Viskózní spojka se k tomu stará o dobrou trakci a umožňuje ve sněhu skvělé drifty. A to všechno bez nutnosti zapínat nebo vypínat všelijaké elektronické hračky, tak to máme rádi.

**Kdo hledá ostré auto za přijatelnou cenu**, pro toho je Impreza GT dobrá koupě, píše se v jednom srovnání čtyřkolek z roku 1999. Tato slova jsou aktuální i dnes, GT se 120 000 km je možné pořídit za méně než 200 000 Kč. ➤

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Subaru Impreza WRX STI (r. v. 2005)

**Motor:** Kapalínou chlazený čtyřválcový boxer s turbodmychadlem, proměnné časování, čtyři ventily na válec, vrtání a zdvih 92,0 × 75,0 mm, objem 1994 cm<sup>3</sup>, kompresní poměr 8,0:1, max. plnicí tlak 1,17 baru. Výkon 195 kW (265 k) při 6000/min, max. točivý moment 343 Nm při 4000/min, litrový výkon 97 kW/l.

**Pohon:** 4x4 s variabilním rozdělením točivého momentu, manuální šestistupňová převodovka. Převody: I. 3,64, II. 2,38, III. 1,76, IV. 1,35, V. 0,97, VI. 0,76 stálý převod 3,55.

**Podvozek:** Nezávislé zavěšení, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, stabilizátor, vzadu lichoběžníková ramena, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátory. Brzdy kotoučové s vnitřním chlazením, průměr vpředu/vzadu 326/316 mm, ABS; pneumatiky 225/45 R 17 vpředu i vzadu.

**Karoserie:** Čtyřdveřový sedan, d × š × v 4415 × 1740 × 1440 mm, rozvor 2540 mm, rozchod vpředu/vzadu 1490/1495 mm, objem palivové nádrže 60 litrů, hmotnost 1450 kg, 7,4 kg/kW.

**Výkony:** 0–100 km/h za 5,5 s, nejvyšší rychlost 244 km/h, spotřeba 11,1 l/100 km.

**ŽÁDNÁ ATRAPA**, za obřím nasávacím otvorem se v Impreze WRX STI skrývá chladič vzduchu.

**ČTYŘBODOVÉ PÁSY Sparco**, jako má tento kousek upravený pro Severní smyčku, v sérii nenajdete.

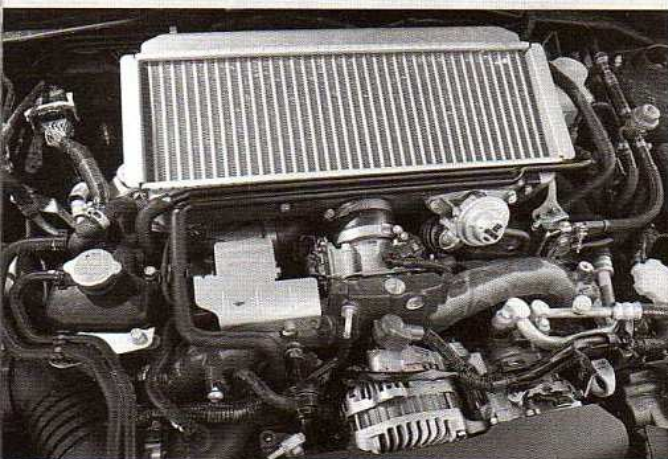


**IMPREZA WRX STI:** slabší při akceleraci, ale opravdová umělkyně v disciplíně trakce. Variabilní pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem a uzávěrkami na přední i zadní nápravě.





**WRX STI:** Novinka přišla o jméno Impreza a má sklon k nedotáčivosti, drift je nutné vyvolat trhnutím volantem, ale pod plynem sebou smýká dobře.



**ZVUK NENADCHNE:** dovybavení výfukového systému pro lepší zvuk je u současného STI nutností.

**ELEKTRONIKA:** pomocí SI-Drive můžete nastavit jízdní vlastnosti i mezinápravový diferenciál.



Bohužel to nesmíme přehánět, je třeba přesehnout, než bude panenský snůh zcela rozježděný. Čeká nás skok z přelomu tisíciletí do roku 2005. Zatímco interiér GT nám svou šedivou barvou připomíná počasí na listopadové Rallye Velké Británie, STI se prezentuje dobrým zpracováním i líbivějšími barvami. Sedadla jsou skořepinová s dobrým bočním vedením a jasně modrými prvky. Zadní část interiéru prozrazuje, že jsme ve voze okruhového závisláka, bez sedaček a tlumicích materiálů, zato s přídatnými pásy Sparco.

„Nejméně jednou měsíčně si zajedu na Severní smyčku,“ rozzáří se majitel Hans Jörg Esser. Šestistupňová převo-

dovka funguje precizně. Díky rekuperaci spalín a programovatelné řídicí jednotce má dvoulitrový boxer nejen 220 kW (sériová verze měla 195 kW), ale motor s protiběžnými písty také krásně bručí. Proč jen nemá Severní smyčka tunel, ve kterém by se dunění krásně rozléhalo? Nakonec i prašan se ale na okruhu postará o dostatečný přísun endorfinů.

Model z roku 2005 samozřejmě stejně jako ostatní imprezy patří do smečky čtyřkolek s variabilním rozdělením točivého momentu. Avšak kromě mezinápravového diferenciálu s integrovanou viskózní spojkou zde pracují navíc samosvorné diferenciály na obou nápravách. S téměř stopro-

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Subaru WRX STI (r. v. 2010)

**Motor:** Kapalínou chlazený čtyřválcový boxer s turbodmychadlem, proměnné časování, čtyři ventily na válec, vrtání a zdvih 99,5 × 79,0 mm, objem 2457 cm<sup>3</sup>, kompresní poměr 8,2:1, max. plnicí tlak 1,17 baru. Výkon 221 kW (300 k) při 6000/min, max. točivý moment 407 Nm při 4000/min, litrový výkon 90 kW/l.

**Pohon:** 4x4 s variabilním rozdělením točivého momentu, manuální šestistupňová převodovka, ESP. Převody: I. 3,64, II. 2,24, III. 1,60, IV. 1,14, V. 0,89, VI. 0,71 stálý převod 3,90.

**Podvozek:** Nezávislé zavěšení, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, stabilizátor, vzadu lichoběžníková ramena, vinuté pružiny, tlumiče, stabilizátory. Brzdy kotoučové s vnitřním chlazením, průměr vpředu/vzadu 326/316 mm, ABS; pneumatiky 245/40 R 18 vpředu i vzadu.

**Karoserie:** Čtyřdveřový sedan, d × š × v, 4580 × 1795 × 1470 mm, rozvor 2625 mm, rozchod vpředu/vzadu 1530/1540 mm, objem palivové nádrže 60 litrů, hmotnost 1515 kg, 6,8 kg/kW.

**Výkony:** 0–100 km/h za 5,2 s, nejvyšší rychlost 255 km/h, spotřeba 10,5 l/100 km

centní svorností těchto diferenciálů se Subaru hravě prodírá sněhem, který sahá téměř po kolena.

V testu AMS z roku 2004 byla zmíněna tendence k nedotáčivosti, ale to dnes na zasněženém okruhu není aktuální. Impreza STI se stejně jako již dříve GT prezentuje hlavně prostřednictvím své zadní nápravy.

## Subaru Impreza P1 (r.v. 2000) Limitovaná edice

Během dlouhé historie modelu Impreza vrhal japonský výrobce na trh jeden zvláštní model za druhým, mezi jinými také Imprezu P1. Model byl určen výhradně pro britský trh a vyrobilo se pouze asi 1000 kusů. Po prezentaci na londýnské Motor Show byl zvláštní model k dostání od března 2000, a to jen v barvě Sonic Blue Mica. Díky Sachovi Wasserovi, který dorazil se svou do Švýcarska dovezenou P1 s „rodným číslem“ 464/1000, si tento zvláštní model zadřiftoval i při naší akci na Severní smyčce. Ve verzi s pravotočným řízením od firmy Prodrive má dvou-

litrový boxer stejný výkon jako v japonských verzích, tedy 206 kW, a maximální rychlost 205 km/h. Díky pružinám Eibach se těžiště snížilo o 20 mm a kromě nárůstu výkonu patří k dalším zvláštnostem také dvoudveřová karoserie. Dalším poznávacím znamením je přední nárazník s malými mlhovkami a křídlo s nápisem P1. Ke zvláštní výbavě pak patří také kožená sedadla, brzdy Prodrive s kotouči o průměru 330 mm, zlatá osmnáctipalcová kola i koncovka výfuku z ušlechtilé oceli. V interiéru vás informuje o příslušnosti ke speciální edici plaketa P1.



V limitované sérii P1 bylo vyrobeno jen 1000 kusů.



Zvláštní model se prodával pouze v Británii.

Nejmladší z rodiny, nové WRX STI, kterému Japonci umazali z názvu jméno Impreza, by mělo Severní smyčku zvládnout za sucha těsně pod osm minut. Tím své předchůdce slušně překonává (GT Turbo: 8 min 37 s, STI 2005: 8 min 24 s.). Dnes je ale hlavním kritériem hodnocení index dobré nálady. Přepřehovaný 2,5litrový boxer modelového roku 2011 se chlubí výkonem 221 kW, ale za zvuk, který vydává, by měli inženýři ze Subaru dostat za ucho. Kromě toho ovšem Subaru svou techniku ve srovnání s pětidveřovým hatchbackem přepracovalo, a to hlavně v oblasti podvozku: kromě mírně pozmeněného zavěšení kol, tvrdší kombinace pružin a tlumičů a větší příčné tuhosti byla vylepšena i mechanika pedálů a brz-

dový válec pro dosažení lepšího dávkování brzdícího účinku. Elektronický omezovač rychlosti zasahuje o něco později, přesněji ve 255 km/h.

**Přes to všechno rychlá jízda po dálnici nevyvolává právě pocity štěstí,** nové STI se chová vzdorovitě, hlavně kvůli tvrdému odpružení. S mechanickým diferenciálem na přední nápravě a samosvorným diferenciálem Torsen však má schopnosti pro to správné řádění v zatáčkách. Nastoupit, vyrazit, prostě zábava. Až tak rychle to ale u ročníku 2011 nejde. Vyrazit můžeme teprve poté, co vypneme ESP, mezi sedadly nastavíme mezinápravový diferenciál DCCD (nastavení „Auto“ snižuje svornost ve prospěch agilního chování na sněhu) a ignorujeme všechny varovné tóny. Když se přehoupneme

přes turbodírku končí ve 3000/min, okouzlí nás WRX STI čitelnou a dlouhou říditelnou přetáčivostí. Sportovní jízdní vlastnosti však nejsou v aktuální verzi právě výrazné, při zatáčení je STI těžkopádnější a nedotáčivější než jeho lehounčí předchůdci, pro správný drift je třeba použít švih a také patričnou sílu.

A kdo že nás v dnešní přehlídce generací chytil nejvíce za srdce? Nové STI nechť promine, navzdory vší spoilerové parádě se stále s největší radostí díváme na starší modely. Ale to bohužel není problém jen Subaru, taková je celá dnešní doba spoutaná mimo jiné houbou za nízkými emisemi...

Text: Christian Gebhardt a Ivan Pindur  
Foto: MPI



**MISTŘI ZATÁČEK:**  
poděkování si zaslouží Impreza GT klub, který umožnil přímou konfrontaci nové imprezy s předchůdci.