

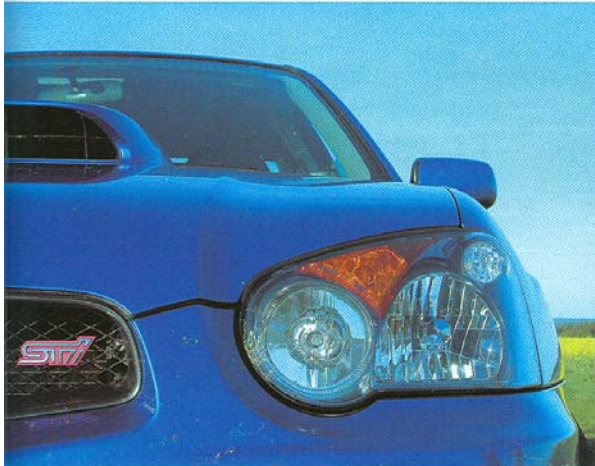
Je jen málo aut, se kterými si na silnici užijete takovou porci zábavy a sebevědomí, jako s legendární Imprezou WRX STi. Záměrně požívám slovo „legendární“, protože tento vůz je určitě pro mnoho lidí kultovní a ve své poslední verzi má všechny předpoklady k tomu, aby v pozici jednoho z nejlepších streetfighterů setrval i nadále. Místo výrazu streetfighter by se možná hodil lépe outdoorfighter, protože tohle auto není postavené pro dálniční souboje. Ne, že by neumělo jezdit rychle v přímém směru, jeho doménou jsou především bezpochyby předměstí a klikaté okresky.

Stihačka

Zdá se mi, že tahle kára představuje počátek hranice, kdy se racionální uvažování dostává do pozadí a nastupuje slepá posedlost. Spotřeba atakující hranici 20 l kvalitního naturalu při ostré jízdě mi přestává vadit ve chvíli, kdy mě vyzve na souboj odhodlaný řidič Octavie RS. Chvilí přemýšlím, jestli není ne fér přijmout takovou výzvu, ale nakonec neodolám a sobecky si masíruji ego při pohledu do zpětného zrcátka, kde se skvěle ereso během chvíle zmenšuje do mikroskopické velikosti. Je to zbabělé a nesportovní, příště si počkám na vyrovnanějšího soupeře... To si ale ještě počkáš hošánku, prská baculatý výfuk... A má pravdu. Za těch šest testovacích dnů jsem žádného nepotkal.

Podle předchozích řádek by to mohlo vypadat, že jsem nesoudným uctívačem kultu STi a je na tom kus pravdy. Asi je zbytečné vracet se do historie a vyzdvi-





hovat přednosti minulé generace Imprezy (nemyslím tu s hmyzími světly), které prokázalo mnoho soutěží MS a početné zástupy tuningovaných exemplářů s individuálními úpravami značného rozsahu. Pak následovala evoluce vpravdě zásadní a Impreza s kulatými světly byla pro mnoho fanoušků příliš odvážným vykročením z řady. A teď tady máme poslední interpretaci klasiky, která představuje jakousi zlatou střední cestu. Design neurazí, ale ani nějak zvlášť nenadchne. To je ovšem zcela podružná záležitost, protože od volantu to vypadá úplně jinak. Modročerná anatomická sedadla příjemně obepínají tělo, těžkopádný čtyřramenný volant konečně nahradilo vymodlené tříramenné ko-

Ke zcela novým prvkům patří zadní sdružené svítilny, stejně jako přední světlomety (dole)

lečko a pohled přes nestoudně velkou násosku mezichladiče turba je uklidňující a znepokojivý zároveň. Pak už stačí jen otočit klíčkem a probudit k životu plochý dvoulitrový čtyřválec, který je vydatně dopován pořádným turbodmychadlem a jeho technologické finesy mají kořeny v motorsportu té nejvyšší kategorie. Zábava může začít...

Zpočátku se ovládání auta zdá podivně těžkopádné, spojka je tuhá a ostrá, řazení i brzdy vyžadují mnohem více ovládací síly než běžné automobily. To není žádné překvapení, podobným autem jezdí asi málo maminek pro děti do školy. Chce to chvilku zvyku a estéičko se promění v neuvěřitelně mrštnou šelmu. Všechno funguje dokonale a máte

pocit, že jste s autem napevno spojeni každým čtverečním centimetrem těla, kterým se dotýkáte modré alcantary nebo černé kůže. Množství informací, které vám podvozek předává prostřednictvím sedadla a volantu, stačí v každém okamžiku na dokonalou analýzu situace, ve které se právě nacházíte. Je to velmi uklidňující a vzrušující zároveň. Dokonalá zpětná vazba vám po pár stech ujetých kilometrech dovolí létat po okresech způsobem, který připomíná počítačovou hru. Pánové ze Subaru Tecnica International opět odvedli skvělou práci a troufám si tvrdit, že na běžných silnicích může estéičko v některých situacích pokořit jen jediný automobil – Mitsubishi Lancer Evo VIII





(u nás je o více než 300 000,- dražší). Určitě někdo namítne něco o Porsche Carrera 4 nebo Turbo (verze s pohonem všech kol), ale opravdu si nedokážu představit, že bych se s autem za 4 miliony řítil po rozbité okresce takovou rychlostí, jakou s přehledem zvládá neuvěřitelně pevný a přitom dokonale poddajný podvozek Imprezy.

Dvoulitrový boxer se čtyřmi ventily na válec a variabilním časováním posunuje díky své stavbě těžiště auta směrem dolů. Motor má i se standardním výfukem a sáním nádherný zvuk a ještě lepší zátah. Jakmile se ručka otáčkoměru přesune za hranici 3500 1/min, nastává inferno a než se stačíte rozkoukat, už musíte sáhnout po kulaté hlavici řadicí páky a rychle tam šoupnout další rychlost. Představení se opakuje až do chvíle, kdy dojde na přece jen výrazně delší šestku vhodnou pro „rozumně“ cestování. Pohon všech kol má mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou, vřadu je diferenciál se zvýšenou svorností. V kombinaci s propracovaným zavěšením, precizním vedením kol a sedmnáctipalcovými pneumatikami Bridgestone Potenza (225/45 R17) je přenos 265 koní na vozovku mimořádně efektivní v jakékoliv situaci. Jízdní vlastnosti jsou snové, zvláště když jedete rychle a již zmiňovaná počáteční těžkopádnost se změnila v precizní a předvídatelné chování. Jakmile máte motor v otáčkách, můžete přesně dávkovat plyn a opatrně zkoušet vysoké limity přilnavosti výborných bridgestonek.

Převodovka má ukázkově krátké dráhy a vyniká přesností i pod velkým zatížením. Samostatnou kapitolou jsou brzdy Brembo (na obou nápravách s vnitřním chlazením, vpředu 326 mm, vzadu 316 mm), které mají lineární nárůst brzděho účinku a při běžném silničním dovádění jsou neunavitelné. Ani při maximálním brzděho účinku se auto nekroucí a krev se nekompromisně valí do hlavy. Je to prostě tak, akcelerace, brzdění a rychlé změny směru jízdy jsou parádními disciplínami verze STI.

K tomu všemu je potřeba přidat vkusný interiér, který je praktický a bez problémů se hodí pro každodenní používání. O skvělých sedadlech, řadicí páce a volantu již byla řeč, ostatní prvky výbavy už nejsou tak důležité. Přesto má vůz dálkové ovládání centrálního zamykání, elektrické stahování oken a seřizování zrcátek, automatickou klimatizaci a slušné audio s RDS tunerem, kazetovým magnetofonem a CD přehrávačem. Dále čtyři dveře, prostorný kufr a otvor na prostrčení lyží. Co víc si přát, když veškeré smysly jsou stejně zaměstnány jízdu samotnou? Má vůbec Impreza WRX STI nějaké slabiny? Ano, z mého pohledu jedinou a tou je dojezd. Při skutečně drsné jízdě je auto neuvěřitelně žravé, což by ani tak nevadilo, kdyby mělo větší nádrž. Vzhledem k tomu, že si pochutnává na palivech s oktanovým číslem 98 a vyšším, stává se cestování po Čechách napínavou misí s nutností plánování jednotlivých zastávek pro doplnění stříeliva. Jinak je ale svezení s Im-

Interiéru vévodí třiramenný sportovní volant

prezou radostí, které se jen tak nenabážíte. A při pohledu do ceníku získává ta radost ještě další význam, plně vybavená verze STI totiž přijde na skvělých 1 328 000 Kč, a to je za nabízené svezení naprosto bezkonkurenční nabídka.

Michal Kříž

Technické údaje

Motor

Vpředu uložený zážehový čtyřválec s protilehlými písty, čtyřventilovou technikou a variabilním časováním sacích ventilů. Přepínání turbodmychadlem s mezichladičem stlačovaného vzduchu. Zdvihový objem 1994 cm³. Největší výkon 195 kW (265 k) při 6000 1/min. Největší točivý moment 343 N.m při 4000 1/min. Stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem, vřadu diferenciál se zvýšenou svorností. Šestistupňová převodovka s manuálním řazením.

Karoserie

Čtyřdveřový sedan

Rozměry a hmotnosti

Délka 4415 mm, šířka 1740 mm, výška 1440 mm, Pohotovostní/celková hmotnost 1470/1880 kg. Výkonová hmotnost 7,54 kg/kW. Objem zavazadlového prostoru 0,395 m³. Objem palivové nádrže 60 l.

Jízdní výkony

Nejvyšší rychlost 244 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,5 s. Spotřeba paliva (kombinovaná – údaj výrobce) 11,1. Palivo Natural 98 a lepší.

Základní cena

1 328 000 Kč včetně DPH

Hodnocení

- + téměř závodní chování a jízdní vlastnosti za všech podmínek, špičková dynamika a brzdě schopnosti
 - + nevyčerpatelný zdroj radosti a sebevědomí
 - + příjemný komfort cestování
 - + za ty peníze nic rychlejšího a univerzálnějšího neseženete
- jen masochisté mohou v tomto autě jezdit pomalu...
 - ... což se později projeví u čerpací stanice