



Impreza STI Base Car se nabízí vedle „povinné“ modré ještě v bílé barvě, v nárazníku chybějí přední mlhovky



Čtyřválcový dvoulitr zatahuje s chutí odspodu a rád se vytáčí za charakteristického zvukového doprovodu



Odlišná 17" kola a pneumatiky odhalí ultimativní zaměření vozu

Vstupenka do boje

Pokud chcete začít s rallye na úrovni, rozhodně se ptejte u Subaru. V oficiální nabídce najdete základ pro soutěžní vůz specifikace N.

„Pravá tři utáhne, levá čtyři dlouhá, pravá deset váže...“, jako bychom slyšeli z místa spolujezdce. Aby ne, když řežeme rozbitou okresku v rychlosti, která by pobláznila i dálniční radar. Jenže za volantem testované Imprezy STI vám toto tempo přijde normální. Sedíme totiž ve výchozím voze pro úpravu na automobilové soutěže skupiny N...

Nebýt reklamních polepů, nepoznali byste rozdíl od běžného STI. Snad jenom litá 17" kola obutá do pneumatik Bridgestone šířky 235 mm odhalí nevšední zaměření vozu. Ostrý dojem dokresluje stejně jako v sérii vytažené blatníky, nasávací otvor chladiče vzduchu na kapotě, čtveřice koncovek výfuku nebo difuzor v zadním nárazníku.

Zapomeňte na audiosystém, klimatizaci a posilovač brzd, na tratích rallye by to byla zbytečná zátěž stejně jako příliš silná skla, jež nahradily tenčí (a lehčí) ekvivalenty. Zato sériová sedadla obstojí i při krkolomných eskapádách a nabídnou dávku pohodlí. Podvozek by se nám líbil tvrdší, stejně jako řízení, které dostalo strmější převod. Na rozbité silnici sice kola perfektně kopírují povrch, náklony karoserie by ale mohly být menší. Nezkoušeného řidiče vyděsí absence

posilovače brzd. Do pedálu se musíte opřít pořádnou silou, účinek pak lze dávkovat s přesností farmaceutických vah a o to tady jde. V rámci úpravy na homologaci produkčních vozů lze soustavu Brembo vyměnit za silnější AP Racing, instalovat hydraulickou ruční brzdou, závodní bezsynchronní převodovku, speciální řídicí jednotky motoru a aktivního diferenciálu nebo ochrannou klec.

Na boxer musíte také zhurta. Proti sériovému STI má zdvihový objem 1994 cm³ (-463 cm³), zato výkon šel nahoru o 6 kW a točivý moment poskočil o 15 N.m. Jeho vrchol přichází o 400/min výše, díky kubatuře se nedostává takový záťah odspodu. Do 4500/min se nic převratného neděje, pak se ale za zřetelného svištění turbodmychadla dostaví kaptapult. Než lusknete prsty, rozblíká se nastavitelná dioda signalizace otáček a musíte bleskově řadit. S brutální akcelerací na jedničku a dvojku jsme počítali, na trojku však letí ručička rychloměru v třímístných cifrách stále pekelným tempem. Lhostejno zda jedete 130 nebo 160 km/h, vůz odpoví pokaždé zatlačením do sedadel. Kvůli převodům se přes dvoustovku nedostanete, konvenční verze by vám s maximem 250 km/h zamávala.



Foto V. Novák



Otočným ovladačem SI Drive lze volit ze tří charakteristik motoru, nastavovat lze také centrální diferenciál. V základu má vůz kvůli japonské specifikaci pravostanné řízení, cena obsahuje přestavbu. Chybí autorádio, klimatizace a multifunkční volant. Skla jsou tenčí a lehčí.

Stačí jen krátký stisk a stabilizace ESP se úplně vypne



Plastový difuzor pomáhá aerodynamice, z koncovek výfuku jde hromobítí



Dodávané anatomy skvěle drží tělo i v ostrých zatáčkách

SUBARU IMPREZA WRX STI SK. N BASE CAR	
Technické údaje	
Motor přeplňovaný zážehový plochý čtyřválec DOHC	• Zdvihový objem 1994 cm ³
• Výkon 227 kW při 6400/min	• Točivý moment 422 N.m při 4400/min
• Převodovka přímo řazená šestistupňová	• Zavěšení McPherson/víceprvkové
• Pneumatiky 235/45 R 17	• Palivová nádrž 60 l
• Rozvor 2625 mm	• Vnější rozměry 4415 x 1795 x 1475 mm
• Zavazadlový prostor 0,301/1,216 m ³	• Pohotovostní hmotnost 1470 kg
• Největší rychlost ani zrychlení se neudává	• Kombinovaná spotřeba 10,4 km/l.
Základní cena	780 800 Kč*
Testovaný vůz	780 800 Kč*

Poznámka: Spotřeba udávaná v japonské metodice. *Včetně přestavby na pravostanné řízení, vůz nelze přihlásit k běžnému provozu.

HODNOCENÍ	
Skvělá základní cena	+
Jízdní vlastnosti a dynamika	
Řazení, hravost, výkon	
Nastavitelný diferenciál	
Boční náklony karoserie	-
Lehké řízení	
Výsledná známka	1-
Výkonná a robustní technika není drazě vykoupena. Hodil by se tvrdší podvozek a tužší řízení, s enormní spotřebou se počítá.	

Dychtivost motoru a vůbec celého vozu po rychlosti je návyková, člověk se snaží neustále zvyšovat tempo. Subaru vyžaduje pevnou a zkušenu ruku, odmění se však euforickými zážitky. Na spotřebu se u závodního vozu nehledí, během testu jsme se pohybovali v rozmezí 20 až 30 litrů vysokooktanového benzínu na 100 km. Těch 80 kilometrů, během nichž vyschla téměř polovina 60litrové nádrže, za to však setsakramentisky stálo... **Libor Hlisenikovský**