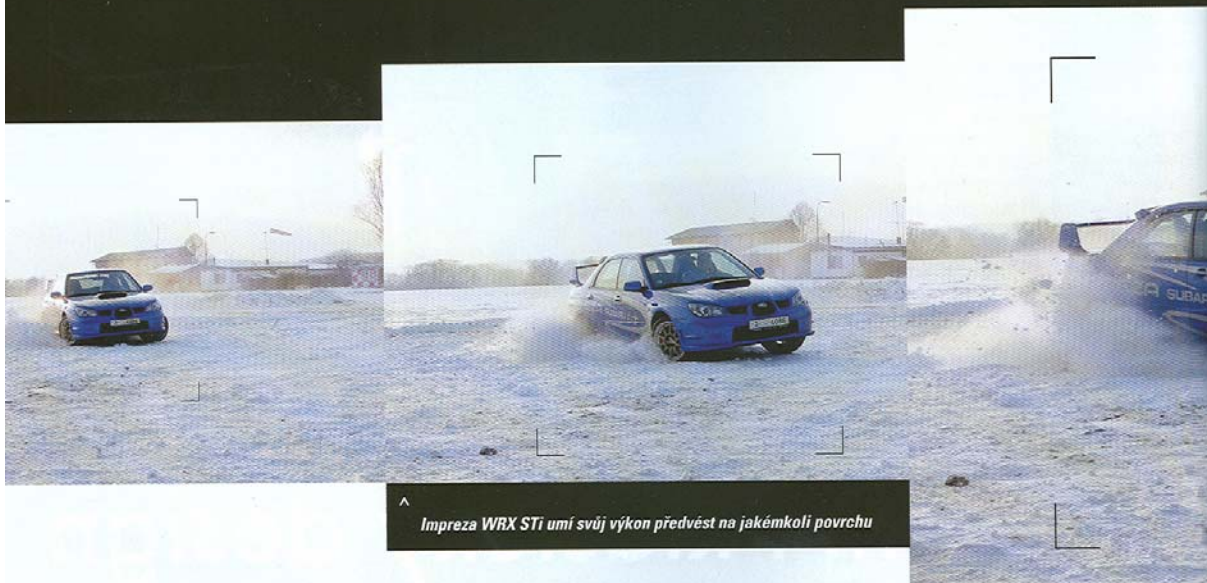


Silná TURBO-individualita



Impreza WRX STi umí svůj výkon předvést na jakémkoli povrchu

„To je nová Impreza, že jo? Ta je vy-chytaná!“ Tak reagovala většina dospívající mládeže, kterou jsem za ten týden potkal. Nové Subaru Impreza WRX STi svou silou umí dát pořádně najevo a doslova ji křičí i momentě, kdy stojí zaparkované v řadě běžných vozů.

Stačí se jenom podívat na agresivní přední část s protáhlými světlomety a velkým nasávacím otvorem přivádějícím dostatek vzduchu k mezichladiči, nebo spatřit rozměrné přitlačné křídlo na víku zavazadlového prostoru a hned je vám jasné, s kým máte tu čest. Nový modelový rok navíc přinesl v oblasti vnějšího designu další detailní, ale o to více významné změny. Je jím třeba malý střešní spoiler umístěný nad zadním oknem, který pomáhá usměrňovat proudění vzduchu na již zmíněné zadní křídlo. To daleko lépe po-

máhá stabilizovat a přitlačovat zadní část vozu při extrémní jízdě, stejně jako nově dodávaný difuzor pod zadním nárazníkem. V tomto automobilu jste tak chtěli nechtěli vždy centrem pozornosti. Zasvěceným to rozhodně připomínat nemusím...

Po otevření bezrámových dveří se tak můžete uvelebit ve skvělých anatomických sedadlech potažených alcantarou, jež vás opravdu podrží, sevřít kůži potažený volant a se zavřenýma očima si tře-

ba promítnout zběsilou jízdu v rychlostní zkoušce, kterou dávali především



V interiéru příliš komfortu nenajdete, zato oceníte výtečná přední sedadla

Rok se s rokem sešel a my zase držíme klíčky od produkčního Subaru Impreza WRX STi. Tentokrát se nový model dočkal nejen zcela jiných tvarů tříprostorové karoserie, ale především výkonnější techniky pod kapotou!



na Eurosportu. Ale konec snění. Po otevření očí si totiž můžeme prohlédnout japonsky jednoduchý a ergonomicky velice dobře navržený interiér. Vaše oči asi ze všeho nejdříve spočinou na kruhových kontrolních přístrojích, jimž vévodí dominantní otáčkoměr s logem STi a diodou, která vám dle vašeho nastavení probliknutím bude hlásit moment, kdy máte přefadit. Večer si pak všimnete červeného podbarvení těchto přístrojů, které však vůbec neladí s zeleným tónem který nalezneme všude kolem. To je jedna námi nalezená slabina, vyvažují ji však standardně dodávané xenonové světlomety. Ty se u japonské značky objevují vůbec poprvé. Na cestu tedy vidíte o poznání lépe, takže už zbývá jen otočit klíčkem ve spínací skříňce a vyrazit. Subaru Impreza

WRX STi totiž umí bezezbytku dostat své pověsti. Nejprve ale každý trochu rozumný řidič nechá koně pod kapotou pořádně zahřát, navíc jsme si ještě nic neřekli o pohonné jednotce, která má nově objem 2,5 litru.

Po otevření přední kapoty je opravdu na co se dívat. Plochý motor s přeplňováním a mezichladičem se totiž neukrývá pod nějakými plastovými kryty, takže změt trubek a hadiček působí i na laika trochu exotickým dojmem. Znalec však jen přikyvuje a nemůže se vynadivat. Navíc tabulkové hodnoty objemnějšího agregátu mluví samy za sebe. Největší výkon 280 koní, obrovitý točivý moment 392 N.m již při 4000 1/min, přesná šestistupňová převodovka (synchrony na 4., 5. a 6. stupni mají nově karbonovou třecí



Stejný pohled na jiném voze nespátríte. Slovo agresivita je zde namístě





Přední světlomety kapkovitého tvaru se většině líbí



„Zlatá“ kola zakrývají brzdy Brembo



plochu) a lépe pracující mezinápravový diferenciál DCCD jsou prvky pro zkušeného řidiče k nezaplacení.

To zjišťujeme už po prvních kilometrech, kdy se s modrým dravcem teprve seznamujeme. Oproti minulému dvoulitrovému modelu se s novinkou dá jet velice civilně a zároveň svižně. Objemnější motor má totiž úžasnou sílu již v nízkých a středních

otáčkách, takže ho pro běžnou jízdu stačí vytáčet do nějakých 3000 1/min a přitom neopouštět levý pruh dálnice. My jsme takovou jízdu absolvovali za nějakých 11 l/100 km, což je v porovnání s pověstmi o spotřebě tohoto vozu doslova pohádková hodnota. Pověsti se ale lehce naplní v případě, že je za volantem horká hlava, která má ráda svištění turbodmychadla a ručičku

otáčkoměru ve vztyčené poloze. Impreza WRX STi totiž v tomto režimu dokáže bez problémů spotřebovat šedesátilitrovou palivovou nádrž vysokooktanového benzínu za nějakých dvěstěpadesát kilometrů „jízdy“. No spíše nízkého letu na všech druzích povrchu, kdy sebemenší zaváhání řidiče může být potrestáno velkou ránou!

Proto bych jízdu na běžných komunikacích shrnul asi takto: Pokud budete při řízení tohoto vozu používat alespoň trochu cit, bohatě se vám odmění ojedinělými jízdními výkony i v místech, kde byste to rozhodně nečekali. Jestliže však ve vašem řídicím stylu převládnu emoce, nečekejte nic než finanční zátěž vaší peněženky a mnoho korekcí volantem. Impreza STi totiž přílišné chybování rozhodně neodpouští!

Jaroslav Vavera



Oranžově podsvíceným palubním přístrojům dominuje otáčkoměr

