



náš test

SUBARU Impreza 2.0 WRX STI

Sportovní charakter vozu zdůrazňuje agresivní vzhled karoserie s nástavcem na kapotě pro přívod vzduchu k chladiči mezi turbodmychadlem a motorem a mohutným křídlem na víku zavazadlového prostoru.

Nekompromisní sportovec

Interiér je dobře přístupný čtveřicí dveří otevírajících se o 65°, resp. 70°, rovněž tak zavazadlový prostor, jehož víko se vyklápí do téměř svislé polohy.



Ing. OTAKAR GREGORA

Na image Subaru se významně podílí několikanásobné vítězství Imprezy WRC v MS automobilových soutěžích, nejnověji loňské, a odrazem úspěchů jsou sériové vozy. Testovali jsme Subaru Impreza WRX (AR 7/01), spolu s ostatními loni modernizovaný (test kombi v AR 9/03), ale to už byl přes rok vrcholem řady sedan WRX STI.

Doplňkové typové označení STI prozrazuje, že nejvýkonnější sériový typ největšího světového výrobce osobních automobilů s pohonem všech kol se zrodil v jeho sto procentní dceřiné společnosti Subaru Tecnica International, zodpovědné za motoristický sport. Není proto divu, že tento nekompromisně sportovní vůz v mnohém odpovídá úspěšné ostré soutěžní verzi Prodrive. Od svého pouhý rok starého předchůdce se odlišuje řadou změn skutečných při zmíněné modernizaci celé typové řady. Na první pohled vzhledem karoserie s novou čelní stěnou a většími světlomety, zvětšenou „kapličkou“ na kapotě motoru, již se přivádí vzduch k chladiči za turbodmychadlem, malými spoilery na bocích před předními koly, rozšířenými tvarovanými prahy a výraznější aerodynamickou přítlačnou plochou na zádi.

Se sportovním charakterem ladí interiér, v jehož uspořádání a výbavě se uplatnily zkušenosti ze soutěží, zdůrazňující funkčnost. Patrné je to zejména v kokpitu, nabízejícím řidiči i spolujezdcí potřebné pohodlí a pocit bezpečnosti na nových anatomických sedadlech skořepinové konstrukce. Sériový vůz je ovšem homologován jako pětimístný, bez jakéhokoli omezení cestujících na zadních sedadlech. Tomu odpovídají vnitřní rozměry, v prostoru předních i zadních sedadel shodná šířka ve výši loktů/ramen 1410/1340 mm, a výška stropu nad svisle seřiditelným sedákem řidiče 930 až 990 mm, resp. nad zadními sedáky 900 mm. Místa pro nohy mají zadní cestující jako v mnoha běžných cestovních vozech,



nejmenší mezera mezi zadními sedáky a předními opěradly je průměrných 160 mm, za sedadlem nastaveným pro řidiče vysokého 173 cm však 230 mm. Na rozdíl od většiny sedanů této třídy nejsou zadní sedadla sklopná, a tak není možno jejich úpravou zvětšovat zavazadlový prostor, jehož objem ovlivňuje konstrukce poháněné zadní nápravy. V rovině podlahy, omezené vřadou asi 200 mm vysokým prahem, je dlouhý 950 mm, z největší šířky 1210 mm zúžený mezi podběhy na 960 mm a vysoký 480 mm, vstupní otvor pod víkem na jednoduchých závěsech je dlouhý 430 mm. Sportovní charakter vozu zdůrazňují kůží obšité svisle seřiditelný třiramenný volant Momo, odvrtné hliníkové pedály a centrální umístění otáčkoměru v trojici kruhových přístrojů. Bohatším standardní výbavou se Impreza STI neliší od běžných cestovních vozů. Patří k ní mj. centrální dálkové zamýkání, imobilizér, elektrické ovládání skel všech dveří i vyhřívání zpětných zrcátek, dva čelní airbagy, automatická klimatizace, rádio s přehrávačem kazet a šesti reproduktory, či úchyty ISOFIX pro dětské sedáčky. Úroveň dílenského zpracování je velmi dobrá, rovněž tak kvalita dvoubarevného čalounění se zdůrazněnou modrou. Hlavními atributy sportovního vozu jsou výkonnost, temperament a jízdní vlastnosti.

Tím vším je Impreza STI obdařena vskutku vrchovatě. Především je to motor, osvědčený přeplňovaný čtyřválcový boxer úctyhodného měrného výkonu bezmála 100 kW/l, stejných výkonových parametrů jako u předchozího typu, nicméně s několika změnami zlepšujícími jeho vlastnosti, jako je optimalizovaná geometrie plicního potrubí a turbodmychadla, či úprava chladičů soustavy a vodních trysek přídavného ochlazení chladiče stlačovaného vzduchu mezi turbodmychadlem a motorem. Beze změny koncepce bylo převzato převodné ústrojí trvalého pohonu všech kol, souměrně rozdělující hnací moment na obě nápravy, na rozdíl od typu WRX však se šestistupňovou převodovkou, lépe sladěnou s tvrdší charakteristikou motoru, a se samosvornými diferenciály obou náprav. Hlavní podíl na zlepšených jízdních vlastnostech má vyztužené uložení přední nápravy a minimalizace změn geometrie kol v zatáčkách.

To, že Impreza STI je nefalšovaný plnokrevný sportovní automobil, potvrzuje požitek z jízdy. V žádné z disciplin definujících znamenité jízdní vlastnosti nenajdeme slabiny. Směrová stabilita, neutrální chování v zatáčkách, nepatrné boční naklání, přesné řízení a vynikající účinnost brzd umožňují zvládnout i kritické situace a ro-



Dobře čitelným přístrojem před visle seřiditelným volantem Momo vévodí uprostřed otáčkoměr s červeným polem za číslicí 7. Ve středovém panelu s kovovým dekorem je nad pevně vestavěným rádiem výsuvný držák nádobek s nápoji.



Anatomická přední skořepinová sedadla mají vysoká opěradla s integrovanými opěrkami hlav, řidičovo je ve velkém rozsahu seřiditelné i visle. V konzole mezi nimi je odkládací schránka a před ní dutina pro nádobku s nápoji a spínač seřizování vnějších zpětných zrcátek.



Nesklopné celistvé zadní sedadlo má náznakově anatomicky tvarovaná jen dvě vnější místa, je však vybaveno třibodovými bezpečnostními pásy pro tři cestující. Ve vysokém opěradle je sklopná středová loketní opěra.

Konstrukce poháněné zadní nápravy poněkud omezuje objem a výšku zavazadlového prostoru, který ani nelze zvětšovat sklápěním zadních sedadel.

■ SUBARU IMPREZA 2.0 WRX STi ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ■

Pětimístný sportovní automobil s motorem vpředu a pohonem všech kol.

MOTOR – kapalinou chlazený zážehový plochý čtyřválec EJ 20T s protilehlými dvojicemi válců a protiběžnými písty (boxer), uloženy podélně před přední nápravou; 1994 cm³ (ø 92 x 75 mm), 8,0:1; 195 kW/6000 min⁻¹, 343 N.m/4000 min⁻¹; blok motoru i hlavy válců z hliníkové slitiny; pětikrát uložený klikový hřídel; DOHC, vačkové hřídele poháněné ozubeným řemenem, ventily do V/30° (v každém válci dva sací a dva sodíkem plněné výfukové) ovládané hrníčkovými zdvihátky, variabilní časování sacích ventilů; přeplňování výfukovým turbodmychadlem, chladič stlačeného vzduchu s přídatným chlazením vodou; elektronické postupné vstříkávání paliva řízené společně s bezdotykovým zapalováním; tři trojčinné katalyzátory výfuku; chlazení se dvěma elektrickými větráky; mazání s chladičem oleje; alternátor 14 V – 70 A, akumulátor 12 V – 48 A.h.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednodouchá suchá spojka; plně synchronizovaná šestistupňová převodovka (3,64 - 2,38 - 1,76 - 1,35 - 0,97 - 0,76 - 2,3,55); trvalý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem s viskózní spojkou (50/50 %); stálé převody náprav 3,9; samosborné diferenciály obou náprav.

PODVOZEK – bezrámová konstrukce s před-

ním pomocným rámem; přední náprava s rozvidlenými dolními příčnými rameny a vzpěrami McPherson, zadní náprava s dvojicemi příčných ramen, jednoduchými podélnými rameny a pružícími vzpěrami; pérování vinutými pružinami s teleskopickými tlumiči a příčnými zkrutnými stabilizátory; provozní brzdy kapalinové s posilovačem a ABS, na všech kolech duté kotoučové ø 326/316 mm, parkovací brzda mechanická na zadní kola; hřebové řízení s posilovačem, volant ø 370 mm, 2,75 otáčky mezi krajními rejdy; kola z hliníkové slitiny s ráfky 7,5 J x 17, pneumatiky Bridgestone Potenza RE 040 225/45 R 17; ocelové nouzové náhradní kolo s pneumatikou T135/70 D 17.

KAROSERIE – samonosná ocelová s hliníkovou kapotou; čtyřdvéřový tříprostorový sedan.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2525 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1495/1480 mm; délka 4415 mm, šířka 1730 mm, výška 1440 mm; světlá výška 150 mm; pohotovostní/užitečná hmotnost 1470/410 kg; objem zavazadlového prostoru 395 l; objem palivové nádrže 60 l.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 244 km/h; zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,9 s; spotřeba paliva EU 93/116 je 15,5/8,5/11,1 l/100 km; vnější obrysový průměr zatáčení 12,0 m.

VÝSLEDKY MĚŘENÍ

Největší rychlost (km/h) 241
na jednotlivé stupně při 7300 min⁻¹
I/II/III/IV/V 60/92/124/161/225

Zrychlení (s)
s postupným řazením při 7300 min⁻¹
0 až 60 km/h 2,7
0 až 80 km/h 4,1
0 až 100 km/h 6,0
0 až 120 km/h 8,7
0 až 140 km/h 11,8
0 až 160 km/h 15,4
0 až 180 km/h 20,2
0 až 200 km/h 26,0
0 až 1000 m (konečná rychlost km/h) 27,2 (203)

na jednotlivé stupně bez řazení
50 až 90 km/h II/III/IV/V 3,1/4,2/5,9/11,6
90 až 130 km/h IV/V/VI 5,1/7,9/13,4

Průměrná provozní spotřeba (l/100 km)
na trati 132,8 km se 40% podílem dálnice
při dodržování dovolených rychlostí, ø 103,3 km/h 10,7
za celý test včetně dynamických měření 11,9

Rychloměr		
rychlost (km/h)	udávaná	skutečná (%)
60	55,4	+ 8,1
80	74,6	+ 7,3
100	93,9	+ 6,5
120	113,4	+ 5,8
140	133,1	+ 5,2
160	152,7	+ 4,8
180	172,2	+ 4,5
200	191,9	+ 4,2

Počítáč kilometrů
chyba (%) + 1,3



Srdcem vozu je přeplňovaný dvoulitrový čtyřválcový boxer schovaný v hloubi přídě pod červeně vyznačeným plnicím potrubím a mohutným chladičem stlačeného vzduchu.

vnou měrou se podílejí na pocitu bezpečnosti. O temperamentu svědčí připojené výsledky měření, jen neopatrně se lišící od údajů výrobce. Přínosem je nová šestistupňová převodovka s přesným ovládním krátkými pohyby řadič páky, sice poněkud větší silou, u sportovního vozu však přijatelnou. A tak jediné, co lze snad vytknout, hodnotíme-li ho ovšem nesprávně měřítky běžných cestovních automobilů, je menší komfort vlivem tužšího odpružení a nízko-profilových pneumatik, což je daň nárokům na jízdní vlastnosti. Subaru Impreza WRX STi je pozoruhodný automobil pro milovníky sportovní jízdy, ve své kategorii má jen málo srovnatelných konkurentů, a souhrnem všech pro ni charakteristických vlastností patří k nejlepším. Požitek za volantem ovšem není zadarmo, se standardní výbavou stojí 1 298 000 Kč.