



Po opakovaném průjezdu brodem zmizely pod nánošem bahna nejen nápisy STI na nárazníku, ale i znak Subaru s typickými šestí hvězdami

Přepíňaný boxer používá proměnné časování sacích ventilů, sodíkem chlazené výfukové ventily a chladič stlačeného vzduchu. Výsledkem je 195 kW, 343 N.m a nádherný zvuk.

Tlačítkem dole se vypíná nebo zapíná automatický režim diferenciálu, kolečkem se rozděluje točivý moment mezi obě nápravy

Foto V. Novák

Rychlostní zkouška

Jen málokterý automobil má tak blízko ke speciálu WRC jako Subaru Impreza WRX STI. Vžít se do kůže Pettera Solberga je tak snadné...

Tlačítkem na středovém tunelu vypínáme automatický režim centrálního diferenciálu a kolečkem „posíláme“ většinu z 343 N.m na zadní kola. Motor si zatím jenom v klidu pobrukuje a stejně jako my čeká, až fotograf zaujme bojovou pozici. Konečně dává rukou pokyn, že je připravený. Vytáčíme motor, pouštíme spojku a vyrážíme kupředu. Na zabláceném povrchu zadní kola nemají šanci přenést takovou porci newtonmetrů (v prokluzu jsou však i přední kola), takže žádá impreza pomalu, ale jistě začíná ustířelovat do strany. Blesskově řadíme dvojkou, volantem dáváme „kontra“, následuje pravá zatáčka a hned levá. „Esičko“ mezi haldami písku projíždíme efektním přetáčivým srymkem. Objektiv fotografa ale hned zaměřuje pozornost na blížící se brod. Kolem auta jsou najednou gejzíry vody a bláta. Po zastavení stoupá z motorového prostoru pára. „Ještě jednou,“ volá fotograf. Tentokrát ale přenecháváme rozdělení točivého momentu na elektronice. Žádá subaru najednou jeví mnohem menší ochotu k přetáčivému srymku. Znovu tedy vracíme původní nastavení, projíždíme zatáčkami a brodem a na závěr vystřihujeme na



Mezi ukazatelem teploty chladicí kapaliny a stavu paliva najdeme šipky indikující nastavení aktivního diferenciálu

místě vítězné kolečko. Vytočený motor řve, od gum odlétá bláto a nám už ke štěstí chybí jenom bouřlivé ovace diváků...

Aktivní centrální diferenciál je nejzákladnější novinkou „es-té-čka“ modelového roku 2005. Konečně tak dohnalo náskok svého největšího konkurenta Mitsubishi Lancer Evo VIII. Na rozdíl od něj ale impreza nabízí větší možnost ovlivňovat distribuci točivého momentu. Vedle plně automatického režimu, který samočinně rozděluje přenos momentu podle okamžitých adhezních podmínek, můžete natvrdo



Modrá metalíza a zlatá 17" kola sluší impreze asi nejvíc

nastavit poměr 50:50 nebo ho plynule měnit. Odlišný design 17" litých kol nebo mírně modifikované nárazníky asi zaznamená jenom málokdo.

Mohutný nasávací otvor na kapotě i nadále dodává vzduch stejnému stádo 265 koní. Čtyřválcový přepíňaný agregát s protilehlými válci produkuje stejný výkon 195 kW a již zmiňovaný točivý moment 343 N.m. Spíše než maximální rychlostí 244 km/h však

Technické údaje	
Motor	prepl. zážehový čtyřválec DOHC
Zdvihový objem	1994 cm ³
Výkon	195 kW při 6000/min
Točivý moment	343 N.m při 4000/min
Převodovka	šestistupňová přímo řazená
Zavěšení	McPherson/víceprvkové
Pneumatiky	235/45 R 17
Palivová nádrž	60 l
Rozvor náprav	2540 mm
Vnější rozměry	4415 x 1740 x 1440 mm
Zavazadlový prostor	0,395 m ³
Provozní/celková hmotnost	1455/1880 kg
Největší rychlost	244 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h	5,5 s
Spotřeba paliva	15,5/8,5/11,1 l na 100 km
Základní cena	1 241 800 Kč
Cena testovaného vozu	1 241 800 Kč

Hodnocení	
Pohonná jednotka	★★★★★
Jízdní vlastnosti	★★★★★
Interiér	★★★★☆
Pohodlí	★★★★☆
Cena a výbava	★★★★☆
Náš dojem	★★★★☆
CELKEM	★★★★☆

boxer omračuje neskutečným záhalem. Do 3000/min se chová jako běžný motor, jenže to je jen klid před bouří, která potom následuje. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,5 sekundy hovoří za vše. Ukočirovat takové splašené, vzduchem dopované stádo koní už vyžaduje určité zkušenosti. Při častém popohánění však počítejte se spotřebou v rozmezí od patnácti do dvaceti litrů drahocenného vysokootanového benzínu.

Subaru Impreza WRX STI nabízí srovnatelné zážitky s mnohem dražšími sportovními vozy jako Porsche nebo Ferrari. K pořízení tohoto civilního „wé-er-céčka“ stačí 1 241 800 korun, což vzhledem k nabízeným parametrům a zážitkům není nikterak tróufalá částka.

Michal Štengl