Doktor Jekyll a pan Impreza

Přes týden s ní vozíte děti do školky, víkendy trávíte na okruhu. Má vůbec Impreza STi nějakou konkurenci?

FOTO JAN KOUBEK

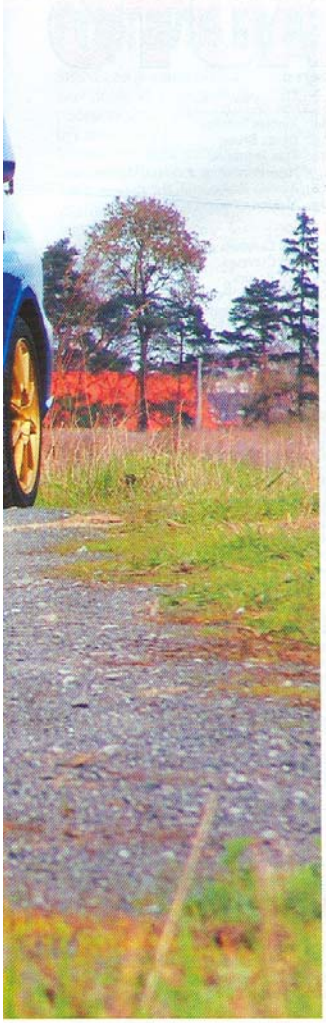
Subaru Impreza WRX STi DCCD
CENA 1 241 800 Kč
V PRODEJI nyní

Můžu jet pomalu. A ten kufr má skoro 400 litrů. To jsou snad nejpřekvapivější vlastnosti Imprezy STi, na které jsem zatím přišel. S ohromnou spotřebou při ostré jízdě, zběsilým nástupem turba a fenomenálními jízdními vlastnostmi jsem počítal, ale její schopnost fungovat jako praktický dopravní prostředek mě zcela ohromila.

Faktem ovšem zůstává, že nejrychlejší Subaru bylo zrozeno ze zcela jiných důvodů, než je odvoz dětí do školky nebo rodinný výlet na chatu. Samozřejmě, i při tom se můžete do sytosti vyřádit, ale v ideálním případě budete v autě sedět sami. Případně s jedním spolucestujícím, usazeným v pohodlné sportovní sedačce s výborným bočním vedením, která v něm vzbudí představu, že je navigátorem na rychlostní zkoušce.

A vy si samozřejmě budete připadat jako pilot na rallye. Začíná to již designem exteriéru. Impreza STi, vyvedená ve snad nejkrásnější kombinaci modrého laku a zlatých sedmnáctipalcových litých kol s pneumatikami Dunlop 225/45 R17, budí pozornost všude, kam se dostane. Monstrózní sání na kapotě přivádí vzduch k mezichladiči, boční spoilery na předním nárazníku upravují proudění vzduchu, v čemž jim ostatně pomáhají i nástavce prahů, zatímco ohromné zadní křídlo zvyšuje přítlak na zadní nápravě. Výrazně klenuté blatníky (zadní kola teď mají o 15 mm širší rozchod) vzbuzují respekt, stejně jako koncovka výfuku, výhrůžně trčící zpod zadního nárazníku.

Pokud se exteriér Subaru dá co do vizuálního účinku alespoň částečně srovnávat s největším rivalem, Lancerem Evo VIII, v případě interiéru zastíní Impreza konkurenci od Mitsubishi zcela drtivě. Tradiční modrá se objevuje na výplních dveří, na středech předních i zadních sedadel či na budících přístrojového štítu. Kůží obšitý volant padne dobře do ruky, i když by mohl mít o něco menší průměr; černou kůži na hlavici řadicí páky a madlu ruční brzdy zvýrazňuje červené prošití. Postříbřená středová konzola přechází do tunelu, kde se nacházejí držáky na nápoje a jedna z odkládacích přihrádek, do kterých se vejde víc než jen několik CD. To tady ale není to nejzajímavější – na středovém tunelu je umístěno také ovládání jedné z nejdůležitějších technologií, kterými je Impreza modelového roku 2005 vybavena. Aktivní středový diferenciál DCCD upravuje přenos točivého momentu mezi přední a zadní nápravou a umožňuje tak lepší ovládání i případné drifty, pokud v manuálním režimu pošlete až 65 procent z 343 Nm na zadek. Při takových kouscích oceníte i nové řízení s pevnějším uchycením hřebenové převodky, rychlejším převodem a tlumičem zpětných rázů. Tyto modifikace měly podle Subaru zostřit odezvu a zlepšit zpětnou vazbu a zjevně se neminuly účinkem. Zběsilý točivý moment, produkovaný čtyřválcovým boxerem při 4000 otáčkách, je zodpovědný za zrychlení 0–100 km/h během 5,5 s; výkon vrcholí hodnotou 265 koňských sil o dva tisíce otáček výš. Nejvyšší rychlost 244 km/h se nezdá jako příliš vysoká, ale daleko zajímavější



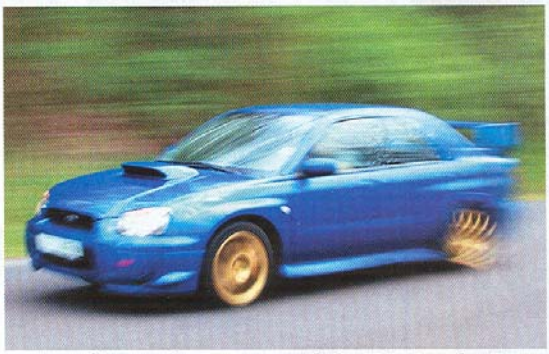
Zvenku ani nepoznáte, že jde o nový model, ale Impreza 2005 je mnohem dotaženější stroj.

Častá kratochvíle majitelů STi

Na rozdíl od ergonomie a výbavy je kvalita materiálů diskutabilní.

Dvoulitrový boxer dává 265 koní.

Zabíják se smyslem pro rodinu



Stovkou můžete jet už za 5,5 s, ale brutálními rozjezdy trpí spojka.

je způsob, jakým se k ní Impreza dostane. Akcelerace pokračuje s neutuchající silou snad v každé rychlosti a na trojku jste již daleko za povolenými dálničními limity.
Jak jsem řekl, STi dokáže překvapivě jet i pomalu, ale jenom do té doby, než se červená ručička otáčkoměru mihne okolo 3000 otáček. Následuje mohutné sepnutí turba, prudký kopanec a zaražení vašeho těla do anatomických sedadel. Impreza se během chvíle promění z hodného doktora Jekylla ve smrtícího pana Hyda. I v sebeprudší zatáčce máte pocit, že jedete po rovince, trakce i přilnavost jsou dodávány neskutečnou měrou, a pokud zůd přece jen sklouzne do přetáčivého smyku, dá se skvěle korigovat plynovým pedálem. Bohužel, zvuk je na vůz tohoto kalibru možná až příliš utlumený. Stále se sice setkáváte s typickým bubláním, ale ostře řezavý zvuk, kterým se prokazuje Evo, tady chybí. Samostatnou kapitolou je spotřeba. Hodnoty udávané výrobcem sice nedosáhnete ani při relativně klidné jízdě, ale výrazně se jí přiblížíte. Na plnou 60litrovou nádrž zvládnete ujet i 350 km, což odpovídá průměru 17 l/100 km. Sešlápněte ovšem plyn až pod modře lemovaný kobereček s logem WRX a rázem tento údaj zdvojnásobíte.
STi je nejrychlejší mezi imprezami a jako takové jen těžko hledá protivníka. Nejblíže je právě odvěký rival od Mitsubishi, který sice nabízí citelně ostřejší a nekompromisnější svezení, ale při každodenním používání zaostává. Ostrá reakce plynu není ve městě nijak příjemná, tvrdé sedačky jsou pro delší trasy nevhodné a tuhé pérování dá vaší kostrči pocítit každý kamínek, který po cestě přejedete. Zato Subaru jako by vás pobízelo: „Pojď, pojedeme pianko na okruh, tam to pořádně rozpálíme a zesměšníme všechny ty zetka. A pak zajedeme s manželkou na nákup."
Při jedné z projížděk jsem potkal chlapíka, který svoji STi 2005 (ovšem bez aktivního středového diferenciálu) zaparkoval vedle „mé" Imprezy a dal se se mnou do řeči: „Používám ji jenom o víkendech. Vždycky si připravím tak pět až šest tisíc korun a pak řežu jednu zatáčku za druhou." Hm, proč ne, ale podle mě se tím připravuje minimálně o část netušených schopností Imprezy. Já bych se asi bez větších protestů obětoval a ty děti přes týden do školky odvezl. Pomalu a úsporně. Ale na parkoviště před redakcí bych už přijížděl bokem.

Petr Prokopec

FAKTA

SUBARU IMPREZA WRX STi

PRO Výkon, jízdní vlastnosti, design, kufr
PROTI Spotřeba

Cena	1 241 800 Kč
0–100 km/h	5,5 s
Nejvyšší rychlost	244 km/h
Spotřeba	15,5/8,5/11,1 l/100 km
Emise CO_2	265 g/km
Hmotnost	1455 kg
Motor	4válcový boxer, 1994 cm^3, turbo
Výkon	265 koní v 6000 ot./min.
Toč. moment	343 Nm při 4000 ot.

CO SI O NĚM MYSLÍME?

Těžko říct, co je neuvěřitelnější – jestli její rychlost, nebo praktičnost. Má působivý design a obrovskou auru. Pokud chcete utratit milion a čtvrt za sportovní auto, s Imprezou nemůžete šlápnout vedle.