



SUBARU IMPREZA STi

Totální nasazení

Další Impreza STi? Nenechte se zmýlit, tohle je opravdová revoluce. Větší motor, upravená převodovka, přepracovaný podvozek a vylepšený pohon všech kol! Opravdu je lepší než kdy dřív?

TEXT: JAN ČERVENKA

Prozradím vám sladké tajemství. Z dvaceti prodaných estétček jich deset skončilo na kaši. Koktejl maniakálního motoru, maximální ochoty jezdit bokem a letních pneumatik na zasněžené silnici ani nemohl chutnat jinak... Nemusíte být profík, abyste Imprezu zvládli, ale nesmíte mít sebevědomí jako náměstí Nebeského klidu v Číně. Ha, věděli jste, že je to největší náměstí na světě? Nová Impreza STi totiž umí zaútočit s rychlostí geparda nejen na své soupeře, ale občas jde po krku i tomu, kdo sedí za volantem... Špatně vychován? Ne! Jen jedno z nejostřejších aut, jaká můžete řídit i bez závodní licence a zbrojního pasu. Neexistuje mnoho způsobů, jak

spolehlivě zesměšnit pětisetkoňový supersport, ale Mitsubishi Evo společně s Imprezou STi o tom vědí svoje. Na devítku už se třesu jako malý pes, ale křest ohněm už mám za sebou. Je to další rychlá Impreza v relativně krátké době, ale tohle je něco jiného. Není to o nové masce, křídélkách na nárazníku (stejně měla Kawasaki ZX-12) a malém křídélku nad zadním oknem. Všechno se točí kolem nového motoru s objemem 2,5 litru! Pořád je to přeplňovaný boxer, ale těch půl litru navíc stojí za větším výkonem i točivým momentem a hlavně za výraznějším zátahem téměř od volnoběžných otáček. I díky tomu může mít šestistupňová převodovka delší kvalitu a tak

zvýšit jízdní komfort, mně se ale víc líbí nové karbonové synchrony od čtyřky výš – řazení je díky tomu přesnější. Jenže tohle jsou žvásty a mě spíš zajímá, jaká je na silnici! Slyšel jsem, že vyměkla, že už nejede bokem pokaždé, když prudce povolíte plyn... První překvapení se týká výfuku, respektive jeho zvuku. Stejně dlouhé potrubí na jedné a druhé straně pohřbilo nezaměnitelné bubláni půl metru pod zem a věřte mi, obyčejný 165koňový dvoulitr zní lépe. Nezměnilo se jen líné zaštekání startéru... Motor jako takový je ale mílovým krokem vpřed. Papírově byste to možná neuhádali, ale na silnici je mnohem, mnohem rychlejší než kdy dřív. Z nuly na sto vystřelí dříve než čtyřtiskoňový Jaguar XKR a rovinky mezi zatáčkami likviduje rychlostí přepadového komanda. Už nemusíte podřazovat o dva stupně dolů při každém předjíždění, solidně zrychluje už od dvou a půl tisíc otáček, klidně i na pětku. Převodovka už je povolnější, a když se olej zahřeje na

správnou teplotu, už dokonce funguje tak, jak potřebujete. Jenže abyste z ní dostali to nejlepší, dostali se až na samou dřevěnou podstatu, musíte riskovat svůj řidičák. Tak jako já teď. Při snaze o politicky korektní jízdu mě doslova ničil prokletý tvrdý podvozek, ale teď, na bohem zapomenuté silnici kdesi na Vysočině, opět zjišťuji, jak je to zatraceně dobré auto. Aktivní středový diferenciál je nejlepší nechat v automatickém režimu nebo v poloze „Lock“, v obou případech se auto chová tím nejvybranějším způsobem. V kombinaci s pružnějším a silnějším motorem to znamená jediné – je rychlejší než předchozí verze. A už ta byla prokletě rychlá... I systém pohonu všech kol prošel dalším vývojem a téměř radikální změna se dotkla předního a zadního diferenciálu, které byly upraveny pro ostřejší reakce a větší stabilitu při změně povrchu silnice. Ten prostředník, aktivní, má alespoň nový software, což mi předvádí v každé ostře projeté zatáčce.

NASTARTUJTE

Ze zadu se nezměnilo téměř nic, zato přední maska konečně vypadá k světu. Důležitější ale je, jak jede!



V první polovině posílá většinu výkonu na přední kola, pak plynule mění poměr, aby na výjezdu ze zatáčky bylo maximum síly na zadních pneumatikách. V praxi to vypadá tak, že při běžném způsobu jízdy nemusíte udělat nic jiného než podřadit, zabořit plyn do koberečku a pokusit se neodmlít, až budete na vrcholu zatáčky. Znervózňuje mě, že Impreza STi už nechce jezdit bokem tak ochotně, jako tomu bylo před několika lety, kdy stačilo jen sundat nohu z plynu, ale na druhou stranu přiznávám, že teď je to určitě bezpečnější. Nyní se musíte připravit spíš na to, že estéčko občas odmítne

zatočit – a to pak nezbude než se spolehnout na obrovské a účinné brzdy Brembo. Ale nemyslete si, že Impreza přišla o všechno své nadání pro jízdu smykem. Jen ji do něj musíte tvrdě poslat! Zhoupnout, zamířit a držet. Osvědčený recept, jak všem kamarádům ukázat, že byste z fleku mohli obléknout závodní kombinézu. Problém je v tom, že to auto má tolik přilnavosti, že jde do driftu až v rychlostech, které byly před nemnoha lety vyhraněné jen supersportům. A to jsem měl auto na zimních gumách, bůhví, jak ostré bude na polozávodních bridgestonkách RE070, což jsou v podstatě prořezané sličky...



A když už se vám náhodou stane, že se vám estéčko utrhne na obyčejné silnici a ne někde na letištní ploše, stačí jen lehce odlepit, povolit volant, aby vám proklouzl mezi prsty, a auto se srovná samo jako mávnutím kouzelného proutku. Řízení jde za všech okolností zlehka a z volantu vám při rychlé jízdě proudí do konečků prstů

celá řeka informací, pedály byste si sami nerozmístili lépe a řazení je extrakrátké, to asi aby jednomu nevadilo, že na interiéru už jsou znát roky. Nedivte se mi, že jsem si vzpomněl na první Imprezu Turbo... Byla hladší, plavnější a určitě o kus pohodlnější. Ale ještě nikdy nebyla žádná Impreza tak rychlá jako tahle! ■



Řazení má zkrácené dráhy a keramické synchrony na čtyřce, pětce a šestce.



TECHNICKÉ ÚDAJE

SUBARU IMPREZA STi

Motor: přeplňovaný boxer, 2457 cm³
Výkon: 280 koní v 6000 ot./min.
Točivý moment: 393 Nm v 4000 ot./min.
Hmotnost: 1495 kg
Zrychlení 0–100 km/h: 5,4 s
Maximální rychlost: 255 km/h
Průměrná spotřeba: 10,9 l/100 km
Cena: 1 228 800 Kč

CELKOVÉ HODNOCENÍ ★★★★★