



Z rallye na silnici

I v letošním roce přišla japonská značka Subaru s novou Imprezou WRX STi. Tentokrát se nový model dočkal nejen zcela jiných tvarů tříprostorové karoserie, ale především výkonnější techniky pod kapotou!

To je nová Impreza, že jo? Ta je vychytaná! – tak reagovala většina dospívající mládeže, kterou jsem za ten týden potkal. Nové Subaru Impreza WRX STi svou silu umí dát pořádně najevo a doslova ji křičí i v momentě, kdy stojí zaparkovaná 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 viku 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 jim třeba malý střešní spoiler umístěný nad zadním oknem, který pomáhá usměrňovat proudění vzduchu na již zmíněné zadní křídlo. To daleko lépe pomáhá stabilizovat a přitlačovat zadní část vozu při extrémní jízdě, stejně jako nově dodávaný difuzor pod zadním nárazníkem. V tomto automobilu jste tak chtěli nechtě vždy centrem pozornosti. Zasvěceným to však připomínat rozhodně nemusím...

Po otevření bezrámových dveří se tak můžete uvelebit ve skvělých anatomických sedadlech potažených alcantarou, jež vás opravdu

podrží, sevřít kůží potažený volant a se zavřenými očima si třeba promítnout zběsilou jízdu v rychlostní zkoušce, kterou dávali především 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 bezzbytku dostát 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 po novu objem 2,5 litru.

Po otevření přední kapoty se je opravdu na co dívat. Plochý motor s přeplňováním a mezichladičem se totiž neukrývá pod nějakými pla-



stovým krytem, takže změň trubek a hadiček působí i na laika trochu exotickým dojmem. Znalec však jen přikyvuje a nemůže se vynadřovat. Navíc tabulkové hodnoty objemnějšího agregátu také mluví sami 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 plochu) a lépe pracující mezinápravový diferenciál DCCD.

Posledně jmenovaný prvek symetrického pohonu všech kol AWD najdeme výhradně u špičkového modelu WRX STI. Tento inovovaný systém řídicím ovládaného mezinápravového diferenciálu spolu s mechanickým diferenciálem s omezovačem prokluzu (LSD) rozděluje obvyklým způsobem točivý moment mezi přední a zadní kola (v poměru 41% a 59%).



▲ Červené podbarvení přístrojů v noci působí spíše rušivě

▶ U motoru se zvýšil zdvihový objem na 2,5 litru, vzrostl výkon i točivý moment, nicméně při „civilizované“ jízdě jej není třeba tolik vytáčet, takže je celkově hospodárnější

▼ Na středovém tunelu lze ovládat rozdělení točivého momentu na přední a zadní kola podle potřeby



◀ Brzdová soustava Brembo svou práci odvádí dokonale. V extrémních případech je jí ale třeba pomoci podržovaním



WWW.SUBARUBRNO.CZ



Think. Feel. Drive.



SUBARU

C & K, a.s.
Videňská 100
619 00 Brno

543 254 873, 602 487 429

www.subarubrno.cz

OK

