



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 najavo a doslova ji křičí i v momentě, kdy stojí zaparkované 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 rozumně přítlačné 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 jím 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 automobilem jste tak chtě 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 zavřenýma očima si třeba promítout zběsilou jízdu v rychlostní zkoušce, kterou dávali předevčírem na Eurosportu. Ale konec snění. Po otevření očí si totiž můžeme prohlédnout japonsky jednoduchý a ergonomicky velice dobré 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 problíknutím bude hlásit moment, kdy máte přeřadit. 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, využívají ji však standardně dodávané xenonové světlomety. Ty se u japonské značky objevují vůbec poprvé. Na cestu tedy vidíte o poznání lépe, takže už zbyvá jen otočit kličkem ve spínací skříni a vyrazit. Subaru Impreza WRX STi totiž umí bezezbytku 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 neukryvá pod nějakými pla-



▲ Červené podbarvení přístrojů v noci poslouží spíše rušivě

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

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



◀ Brzdrová soustava Brembo svou práci odvádí dokonale. V extrémních případech je jí sice třeba pomocí podzavěšení



WWW.SUBARUBRNO.CZ

Think. Feel. Drive.



SUBARU

C & K, a.s.
Videnská 100
619 00 Brno

543 254 873, 602 487 429

www.subarubrno.cz





TECHNICKÁ DATA

MOTOR

Typ motoru	zážehový přípravový	Počet válců/ventili
vzdívý objem	4/16/2457 cm ³	
Vstřikování	el. řízené víceobodové	
Vrtání x zdvih	99,5 x 79 mm	
Kompresní poměr	8,2:1	
Výkon	206 kW (280 k) při 5600 1/min	
Torčivý moment	392 N.m při 4000 1/min	

PŘEVODOVÉ USTROJI

Systém pohoru: mezinápravový diferenciál s možností plynuleho rozdílení točivého momentu (DCD); vpředu i vzadu samosamotný diferenciál
Převodovka: šestistupňová ručně řazená

PODOVOZEK

Výhledová výška: nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení
Odpuzení: vinuté pružiny
Brzdy p/z: kotoučové výtrance/kotoučové výtrance
Kola/pneumatiky: 8Jx17/225/45 R17 (Bridgestone Potenza B06)

KAROSERIE

Typ/dveře/sedadla: samonosné/4/5
Délka x šířka x výška: 4465 x 1740 x 1440 mm
Rozvor/rzechod kol p/z: 2540/1490/1495 mm
Průměr zatažení: 12,4 t
Závazadelník: 0,395 m²
Pohotovostní/celková hmotnost: 1495/1900 kg
Brzdový prívěs: 1200 kg

JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlosť: 255 km/h
Zrychlení 0-100 km/h: 5,4 s

SPOTŘEBA (EU 99/100)*

Město	15,3 l/100 km
Mimo město	8,3 l/100 km
Kombinovaná	10,9 l/100 km
Průměr v testu	13,9 l/100 km
Palivová nádrž/dojezd	60 lcca 610 km

* Bezpočtu benzín (minimální oktaové číslo 98)

NÁKLADY

VÝBAVA

Alu disky čelní/boční/člávkové/sofífix	2/2-J/S
ABS/ESP/DCCD	S/N/S
Klimatizace/vyhřívání sedadel	S (aup./N)
Audiósystém/MC/CD/repro	S/S/G
Dálkové/centrální zamýkaní	S/S
Sklopná zadní sedadla	N
Xenonová světla/s osvětlení vrátků	S/S
Kola z lehkých slitin	S (17")
Přední mlhovky	N
El. okna/zrcátka (s výhříváním)	S/S
Palubní počítač/termometr	N/N
Sportovní sedadla	S

SERVIS

Výměna oleje: 15 000 km
Záruka: 3 roky nebo dle 100 000 km

CENA 1 243 600 Kč

HODNOCENÍ

	Pohon, podvozek, řízení, brzdy... S ohledem na výkony celkem prakticky Image
	Výšší spotřeba druhého (98) benzínu Příliš hrudný odpružení



► Standardní obutí nové Imprey WRX STI doporučujeme pro ostrou jízdu při teplotách nad 10° C

► Difuzor za zadní nápravou přispívá k dokonalé stabilitě ve vysokých rychlostech

▼ Přístrojová deska špičkového provedení je spíše konzervativní a dominuje jí do ruky výtečně padnoucí tříramenný volant



► Radici páka šestistupňové ručné řazené převodovky má velmi krátkou dráhu

▼ Útulné místečko za volantem, které vám bude kolekdo závidět...



Navíc ve spojení se snímačem natočení volantu je systém schopen lépe přizpůsobit svou činnost momentálním podmínkám. Jeho funkce je tak zejména pro zkušeného řidiče doslova k nezaplacení.

To zjištujeme už po prvních kilometrech, kdy se s modrým dravcem teprve seznamujeme. Oproti minulému dvoulitrovému modelu se s novinkou dá jet velice civilně a zároveň svížně. Objemnější motor má totiž úžasnou silu již v nízkých a středních otáčkách, takže ho pro běžnou jízdu stačí vytáct do nějakých 3000 1/min a přitom neopouštět levý pruh dálnice. My jsme takovou jízdu absolvovali za nějakých 11 l/100 km, což je v porovnání s pověstmi o spotřebě tohoto vozu doslova

pohádková hodnota. Pověsti se ale lehce naplní v případě, že je za volantem horká hlava, která má ráda světlo turbodmychadla a ručičku otáčkoměru ve vztýčené poloze. Impreza WRX STI totiž v tomto režimu dokáže bez problémů spotřebovat šedesátilitrovou palivovou nádrž vyskokontanového benzínu za nějakých dvěstěpadesát kilometrů „jízdy“. No spíše nízkého letu na všech druzích povrchu, kdy se bemení zaváhání řidiče může být potrestáno velkou ránou!

Proto bych jízdu na běžných komunikacích shrnul asi takto: Pokud budete při řízení tohoto vozu používat alespoň trochu citu, bohatě se vám odmění ojedinělými jízdními výkony i v místech, kde byste

to rozhodně nečekali. Pakliže však budou ve vašem řidičském stylu převládat emoce, nečekajte kromě finanční zátěže vaši peněženky a mnoha korekci volantem nic více. Impreza STI totiž příliš chyběvání rozhodně neodpouští!

Pokud narazíme na konkurenci tak se dá na našich zeměpisných šírkách mluvit pouze o jednom voze, a tím je devátá generace Mitsubishi Lancer EVO, se kterou si nové Subaru Impreza WRX STI srovnáme. Ale to už trochu předbíhám...

■ **Text:** Jaroslav Vavera

■ **Foto:** Jiří Kaloč a archív