



▲ Šestistupňová ručně řazená převodovka je v modelové řadě Impreza vyhrazena pouze modelu WRX STI



STI  
IMPREZA



# SILNÁ TURBO INDIVIDUALITA

Rok se s rokem sešel a my zase držíme v ruce klíčky od produkčního Subaru Impreza 2,5 WRX STI. Poslední model je postaven na základě dvouprostorové karoserie hatchback a disponuje lepší technikou. V každém případě trochu zcivilněl, stejně jako jeho největší rival od Mitsubishi.

**N**ejvýkonnější produkční Impreza WRX STI už svou silu nedává najevo tak, jako tomu bylo u předcházejícího provedení, které vycházelo z klasického sedanu a bylo ozdobené rozměrným přitlačným křídlem na zádi. Novinka ovšem dokáže účinně těžit z praktičnosti pětidveřové karoserie o délce 4415 mm a díky homologaci N1 se také na našem trhu nabízí jako velmi rychlý čtyřmístný montážní vůz s přepážkou v zavazadlovém prostoru a cenou bez DPH již od 986 219 Kč. Nevím, jak s touto nabídkou zákazníci této japonské značky naloží, jisté je jen to, že díky karoserii sedanu Mitsubishi Lancer EVO tuto úpravu mít nemůže. Klasický řemeslník si asi takové vozidlo stejně nekoupí, protože technika pod kapotou nabízí spíše výjimečné jízdní zážitky než vytrvalost a nízkou spotřebu, jež se očekávají od klasické minidodávky.

I když se vám snad zdá stará Impreza WRX STI zcela „cool“, novinka si vás svým vzhledem časem také získá. Svalnaté „tělo“ její ospojlerované karoserie, posazené na efektních osmnáctipalcových kolech BBS obutých do zbrusu nových pneumatik Nokian ZG2 o rozměru 245/40, která mohou

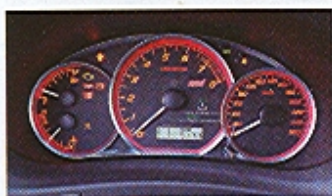
mit na přání také klasickou zlatou barvu, zakončuje výrazná záď s deflektorem a čtveřicí koncovek výfukového systému. Zepředu zase nejvýkonnější provedení Imprezy poznáte podle charakteristického loga STI a otvoru pro přívod vzduchu pro přeplňovaný motor. Oproti minulé generaci se například změnil i rozchod kol – vpředu o 40 mm, vzadu pak o 45 mm. Změnou je také zmenšení předního i zadního převisu a uložení motoru o celých 22 mm níže, což bude v součtu významnou měrou přispívat k ještě lepším jízdním vlastnostem.

Nechoďme ale kolem horké kaše a podívejme se pod přední kapotu. Každého totiž hned zajímalo, jak je na tom novinka s výkonem. Navíc plochý motor s přeplňováním a mezichladěčem se totiž neukrývá pod plastovým krytem, takže změř trubek a hadiček působí i na laika trochu exotickým dojmem. Znalec však jen přikyvuje a nemůže se vynadávat. Dvaapůllitrový přeplňovaný čtyřválec disponuje úctyhodným výkonem 221 kW, tedy rovných 300 k při 6000 1/min, nejvyšší točivý moment pak dosahuje hodnoty 407 N.m při 4000 otáčkách. Vůz o celkové hmotnosti 1480 kg tak má zajištěno zrychlení z klidu na 100 km/h za pouhých 5,2 s a

► Přístrojovému štítu dominuje centrální otáčkoměr

►► Systém SI-DRIVE a nastavení mezinápravového diferenciálu je v jednom bloku ovládacích panelů

▼ Hliníkové děrované pedály jsou neodmyslitelnou součástí této verze





v tomto tempu umí pokračovat až ke svému maximu 250 km/h. Kouzlo nového STI spočívá ale také v něčem jiném, a to v dávkování výkonu pomocí ovladače systému Si-drive, které výrazně upravuje charakter pohonné jednotky a nabízí tři režimy jízdy. V podstatě získáte pouhým otočením ovladače na středové konzoli tři různé charakteristiky Intelligent, Sport a Sport Sharp.

To zjišťujeme už po prvních kilometrech, kdy se s modrým dravcem teprve seznamujeme. Oproti minulému modelu se s novinkou dá jet velice civilně a zároveň svižně. Plochy motor má totiž úžasnou sílu již v nízkých a ve středních otáčkách, takže ho pro běžnou jízdu v režimu Intelligent stačí vytáčet do nějakých 3000 1/min a přitom neopouštět levý pruh dálnice. My jsme takovou jízdu absolvovali za nějakých 10,5 l/100 km, což je v porovnání s pověstmi o spotřebě tohoto vozu doslova pohádková hodnota. Pověsti se ale lehce naplní v případě, že za volantem sedí horká hlava, která má ráda svištění turbodmychadla a ručičku otáčkoměru ve vztyčené poloze. Impreza WRX STI totiž v režimu Sport Sharp dokáže bez problémů spotřebovat šedesátilitrovou palivovou nádrž vysokootanového benzínu Natural Super Plus za nějakých 250 km „jízdy“.

Nová je také šestistupňová manuální převodovka, která disponuje krátkými drahami řazení a potřebnou přesností. Obě poháněné nápravy (standardní

▲ Až na střed volantu se kokpit výrazněji neliší od verze WRX

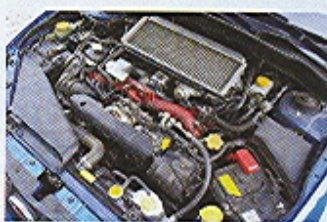
▼ Přední sedadla s integrovanými opěrkami perfektně drží tělo v zatáčkách



▲ Zavazadlový prostor je stejný jako u ostatních modelů, v nabídce je i verze N1 s pevnou přepážkou

► 2,5litrového přeplňovaného boxeru s mezichladičem je pod přední kapotou plno

▼ Ani na prašné silnici neztrácí nová Impreza přilnavost



▲ Chlazení motorového prostoru umožňují také otvory v blatnicích za předními koly

▼ Čtyři výfuky dodávají STI patřičný „sound“, tvarovaný difuzor zvyšuje přítlak zadních kol





poměr přenosu výkonu 41/59) disponují diferenciálem s omezenou svorností, středový diferenciál pak navíc systémem DCCD (Driver's Control Center Differential), který umožňuje podle přání řidiče posílat více výkonu na přední nebo zadní nápravu podle aktuálních podmínek, resp. požadavků. Propracování se dočkal také systém jízdní stability VDC s třemi módy (normal, traction a off). Pro lehké driftování si ho ale nesmíte zapomenout nastavit do režimu off (tlačítko se nachází vlevo pod volantem). Pak se tento vůz chová naprosto předvídatelně, i když se tu bavíme o rychlostech, které česká vyhláška o provozu na pozemních komunikacích rozhodně

nepovoluje. Takže zběsilá jízda s Imprezou WRX STI s vypnutou stabilizací vyžaduje zkušenosti, a především pevnou ruku. Seběmenší zaváhání se totiž trestá, a pokud budete mít pouze zpocená záda, tak jste měli i trochu štěstí.

Pojďme, ale raději zpomalit. Podobně jako u minulé generace vsadilo Subaru u brzdného systému na firmu Brembo. Výkonné brzdy za normálních provozních podmínek neví, co je to fading, při extrémní zátěži zase pomohou podřazování a brzdnému účinku plochého čtyřválce. Celý systém spolupracuje se systémem DCCD a umí nezávisle brzdit jednotlivá kola podle aktuálních podmínek a jízdní situace.

Proto bych jízdu s Imprezou 2,5 WRX STI 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 řídicím stylu převládat emoce, nečekejte kromě finanční zátěže vaší peněženky a mnoha korekcí volantem nic více. Impreza STI totiž přílišné chybování rozhodně neodpouští a navíc si je nechá zaplatit v podobě spáleného vysokooktanového benzínu, opotřebované spojky či pneumatik.

■ **Text:** Jaroslav Vavera  
 ■ **Foto:** Jiří Kaloc

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### MOTOR

Typ motoru	zážehový přeplňovaný boxer
Počet válců/ventilů	4/16
Zdvihový objem	2457 cm <sup>3</sup>
Vstřikování	nepřímé el. řízené vícebodové
Vrtání x zdvih/kompr. poměr	99,5x79 mm/9,2:1
Výkon	221 kW/300 k při 6000 1/min
Točivý moment	407 N.m při 4000 1/min

### PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Systém pohonu	stálý předních kol (př. 50:50) mezinápravový diferenciál s měnitelným rozdělením točivého momentu
Převodovka	šestistupňová ručně řazená

### PODVOZEK

Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení/nezávislé zav.
Opružení p/z	vinuté pružiny/vinuté pružiny
Brzdy p/z	kotoučové ventilované/kotoučové vent.
Kola	8,5Jx18
Pneumatiky	245/40 R18 93W (Nokian ZG2)

### KAROSERIE

Typ/dveře/sedadla	samonosná/5/5
Délka x šířka x výška	4415 x 1795 x 1475 mm
Rozvor/rozchod kol p/z	2625/1530/1540 mm
Průměr zatáčení	11,6 m
Zavazadlový prostor	0,901-1,216 m <sup>3</sup>
Provozní/celková hmotnost	1600/1980 kg
Palivová nádrž	60 l

### JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlost	250 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	5,2 s
Spotřeba	město 13,8 l/100km mimo město 8,2 l/100km kombinovaná 10,3 l/100km

## NÁKLADY

### VÝBAVA

Airbagy čelní/boční/hlavové/ISOFIX	2/2/4/2
ABS+EBD/VDC	S/S
Tempomat	S
Imobilizér/alarm	S/N
El. otevírání oken p/z	S/S
Vyhřívání vnější zrcátka	S
Audio/CD/repro/ovládání na volantu	S/S/S
Centrální zamykání/dálkové ovládání	S/S
Xenonové světlomety/s ostřikovači	S/S
Samočinná klimatizace	S
Vyhřívání sedadel	S
Výškově/podélně nastavitelný volant	S/S
Metalický lak	11 800 Kč
Palubní počítač/ukazatel vnější teploty	S/S
Hliníkové spotovňové pedály	S
Sportovní volant/sedadla STI	S/S
Kola z lehkých slitin 18" (stříbrné)	S
Střešní/přední/prahový spoiler	S/S/S
Přední mlhovky	za příplatek
Pevná/posuvná přepážka (H1)	Ano

### SERVIS

Výměna oleje	15 000 km nebo každý rok
Záruka	3 roky nebo do 100 000 km

**CENA 1 148 800 Kč**

## HODNOCENÍ

😊	Neskutečně přilnavost Projev přeplňovaného boxeru... ...a jeho dvě rozdílné povahy
😞	Pouze na benzín Super Plus Extremně tuhé opružení, což ovšem může být také plus