V driftu se impreza cítí nejlépe a užívat si jízdu bokem můžete i několik desítek metrů.

# Krasojízda

**Nové Subaru Impreza WRX STI má uvnitř více inovací, než by se mohlo při pohledu zvenčí zdát. Na silnici s ním zažijete nevídané, ale jeho skutečné predispozice odhalíte až na uzavřené trati.**

## INSPIRACE VE WRC

Subaru je už dlouhodobě aktivní v motoristickém sportu, konkrétně v rallye. Značka na svých úspěších postavila svou sportovní image. I když je model WRC skutečným závodním speciálem, který má jen minimum sériových prvků, je Impreza WRX STI jeho civilním klonem. Jen s málokterým autem zhomologovaným pro běžný provoz zažijete to, co s „estéčkem".

„Pojď, nejdřív vyfotíme detaily. Ale bacha, ať se nenatáhneš," těmito slovy jsem přivítal našeho fotografa na závodním okruhu v Sosnové. Celá trať byla pokryta ledem, na kterém se nedalo ani stát. Možná to zní paradoxně, ale skutečně bylo mnohem bezpečnější sedět za volantem. Impreza WRX STI je koneckonců na takové podmínky připravená, ba dokonce - čím větší extrém, tím více ji to vyhovuje.

Impreza WRX STI má novou přední masku, dálniční „rychlíci" bezesporu ocení i xenonové světlomety (konečně!) a nad zadním oknem přibyl menší spoiler, který optimalizuje proudění vzduchu k rozměrnému zadnímu křídlu, které je jedním z hlavních poznávacích znamení toho brusu. Jinak zvenku imprezu od předchozího vydání odhalí jen znalec. Také uvnitř zůstává víceméně vše při starém, přesto se

Foto: Jan Dvořáček

v útrobách auta skrývají významné technické inovace.

Hlavní změnou je nový motor u této vrcholné verze. Dosavadní dvoulitr (265 k) vystřídal čtyřválcový boxer 2,5 litru přeplňovaný turbem s výkonem 280 k. Vzhledem k tomu, že se zdvihový objem zvětšil o pětinu a výkon sotva o sedm procent, je jasné, že se pohonná jednotka trochu „uklidnila". Motor je výrazně elastičtější v nižších otáčkách a oproti předchozímu modelu umožňuje i poměrně klidnou civilní jízdu. Čtyřválec se do tempa dostává postupně. Mezi otáčkami 2000--3000 1/min se chová jako běžný dvouapůllitr, poté již o sobě dává vědět o poznání více a nástup točivého momentu ve 4000 1/min je doprovázen výbušným „nakopnutím" směrem vpřed. A pak už motor táhne a táhne až do 6500 1/min, poté začíná trochu vadnout. V těchto „vypjatých" chvílích přijde vhod kontrolka a akustický signál, které upozorňují, že je na čase přeřazovat. Hodnotu otáček, při které chcete být upozorněni, si můžete sami nastavovat.

Šestistupňová převodovka je zpřevodovaná dost nakrátko, takže motor jde rychle do otáček. Také odstupňování je dobré, protože při rychlém přeřazování při sportovní jízdě se nedostanete s otáčkami do „díry" a auto je stále připraveno k akci. Převodovka má krátké dráhy, které mají bohužel trochu vůle v kulise. Manipulace s řadičkou vyžaduje rázné a silové zacházení. To

**Závodní okruh v Sosnové byl pokryt ledem, který kvůli teplotám kolem nuly začal tát. Voda a led jsou skutečně ideální adhezní podmínky. ☺**

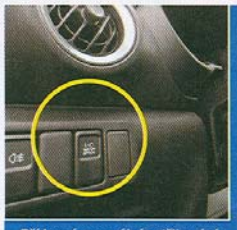
**ZASTAVIT, STÁT!**

**Pod zlatými litými sedmnáctipalcovými koly jsou ukryty brzdové kotouče Brembo. Brzdová soustava je dostatečně účinná, vyžaduje (stejně jako celé auto) trochu silovější přístup. STI je vybaveno sportovně naladěným systémem ABS, který nikterak neomezuje řidiče v jízdě na limitu.**

## AERODYNAMIKA

Četné spoilery difuzory a sání nejsou v případě Imprezy WRX STI jen tak na okrasu, ale u tohoto auta plní i svůj účel. Impreza má krátký rozvor a poměrně velkou světlou výšku, což může u takto výkonného auta (maximálka 255 km/h) na dálnici či při vyloženě rychlé jízdě způsobovat neklid. O lepší optimalizaci proudění vzduchu, a tím i větší přítlak zejména na zadní nápravu se proto stará hned několik aerodynamických „vychytávek". Cílené zvýšení odporu vzduchu se ale samozřejmě negativně podepisuje na spotřebě paliva. Inu, něco za něco.

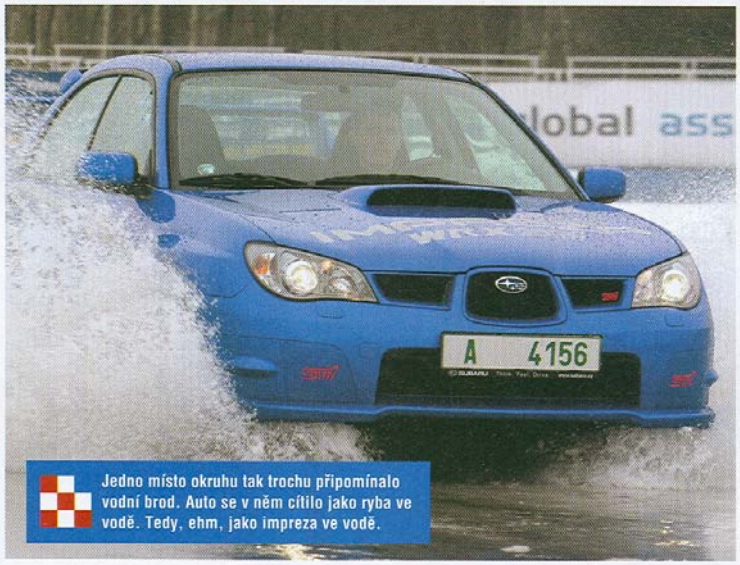
## UŽIVATELSKÁ NASTAVENÍ



Přídavné manuální ostřikování chladiče vodou přijde vhod zejména v letních měsících, když se rozhodnete dát imprezе pěkně „pokourit".

Otočným ovladačem na palubní desce si můžete sami nastavit hodnotu otáček, při nichž vás má signál upozornit na blížící se nutnost přeřazení.

Aktivní mezinápravový diferenciál DCCD patří k hodně machýrkovským vychytávkám. Ovladačem na středové konzoli můžete rozdělovat hnací sílu mezi obě nápravy, aktuální stav distribuce točivého momentu pak schematicky zobrazuje ukazatel na palubní desce.




Jedno místo okruhu tak trochu připomínalo vodní brod. Auto se v něm cítilo jako ryba ve vodě. Tedy, ehm, jako impreza ve vodě.

same platí i o spojce, která u takovéhoto auta prostě musí být tuhá. Co se ovládacích sil týče, impreza potřebuje pevnou ruku. Auto vás rádo poslechne, ale svou pokoru nedá zadarmo. Osobně mi tento přístup u takového speciálu vyhovuje, někteří kolegové by upřednostnili více lehkosti (jako např. u Mitsubishi Lancer EVO). Tohle je prostě otázka individuálních preferencí.

Výkon ale není u sportovního auta všechno. Musíte ho být schopni také přenést bezpečně na vozovku a musíte vědět, co se pod vámi děje. Nové STI má zesílené perování a vylepšené závěsy, přesto se auto v zatáčkách trochu naklání. Stopu ale drží ukázkově. Aktivní mezinápravový diferenciál umožňuje kromě automatického módu i manuální distribuci točivého momentu mezi nápravy. Z imprezy tak uděláte více či méně přetáčivou, o její základní neutrální charakteristiku ji však nepřipravíte. V zatáčkách projížděných pod plynem cítíte, jak obě nápravy pracují – jedna tahá, druhá tlačí - a auto jede zakousnuté do povrchu pod koly. Podvozek dává čitelné impulzy o tom, je-li auto už na mezi adheze, při dalším zrychlení již začne přecházet do smyku. Ten je v závislosti na stylu jízdy buď nedotáčivý, či přetáčivý. Tady hodně záleží na tom, jak jste si auto před zatáčkou připravili. Přechod do smyku je vzhledem k dosahovaným rychlostem svižný, ale přesto plynulý, řidič má dost informací od podvozku a řízení k tomu, aby správně reagoval. Kromě toho auto jako by samo napovídalo, co se bude dít. Prostě paráda. Dostat s imprezou hodiny znamená hrubou jezdeckou chybu nebo podcenění situace a svých schopností. Tohle auto se totiž při správných reakcích dostane i z driftů, z kterých není pro drtivou většinu ostatních aut (čtyřkolky nevyjímaje) návratu.

Na změnu zatížení v zatáčce reaguje impreza odlehčením zádě a přechodem do přetáčivosti, což je opět jev u takto pojatého auta vítaný. Je to další atribut, který imprezu

Výfuková soustava nedává potenciál auta nikterak okázale najevo. V tomhle ohledu by ji trumfnul kdejaký vytuněný golf. Až na to, že by mu impreza hodně rychle ujela.

### TECHNICKÉ ÚDAJE — SUBARU IMPREZA WRX STI

| | |
|---|---|
| Největší výkon | 206 kW/5600 ot. |
| Největší točivý moment | 392 Nm/4000 ot. |
| Nejvyšší rychlost | 255 km/h |
| Zrychlení (0–100 km/h) | 5,4 s |
| Kombinovaná spotřeba | 8,3 l/100 km |
| Dojezd na plnou nádrž | 723 km |
| Základní cena | 1 228 800 Kč |
| Cena verze | 1 228 800 Kč |

### CO SE NÁM LÍBILO

U auta tohoto ražení jsme ocenili ovladatelnost v mezních podmínkách. Pochvalu zaslouží i pohonná jednotka, a to i přesto, že se oproti předchozí generaci trochu zklidnila. Zapomenout nemůžeme ani na spoustu vychytávek (např. aktivní centrální diferenciál), které dále přibližují toto výjimečné auto závodním speciálům. Vzhledem k aktuálnímu zlevnění se nám líbí i příznivá pořizovací cena.

### CO BY SE NÁM LÍBILO

Líbilo by se nám, kdyby bylo možné dosáhnout výrobcem udávané kombinované spotřeby. O něco sportovnější by mohla být i sedadla a řízení by mělo být o fous přesnější. Také řazení by nemuselo mít takové vůle v kulise.

Přeplňovaný dvouapůllitr dává k volnému použití 280 koní. Jak s nimi naložíte, je jen a pouze na vás.

Nad hranicí 4500 otáček se impreza mění v civilní WRC. Signál upozorňuje na nutnost přeřazení.

U nové imprezy se magická zkratka STI (Subaru Tecnica International) píše nově s velkým I na konci. Doposud byla tato zkratka uváděna jako STi.

Řazení je krátké, ale má trochu vůle. Počítejte i s většími ovládacími silami.

odlišuje od většiny ostatních aut, u kterých konstruktéři vymýšlejí první poslední, aby tyto „nešvary" svých aut eliminovali. Jenže často se pak jejich auta chovají téměř až nepřirozeně.

A tak je jediným slabším článkem řízení. Je sice dostatečně strmé (2,5 otáčky), volant má však moc velký průměr a lze ho nastavit pouze výškově. Přesnost řízení je dostatečná, ale ne špičková.

Sportovní sedadla v sobě mají integrovány boční airbagy a jsou v této třídě spíše komfortní než sportovní. Dlouhá cesta tak sice neskončí bolestmi zad, ale větší profilace bočního vedení by jistě neuškodila jak praktičnosti, tak efektu.

Dobrá rada pro ekologické aktivisty – tenhle odstavec nečtěte! Jen tak okrajově se totiž otřeme o spotřebu paliva. Na okruhu si impreza řekne o zhruba 30 l/100 km, jízda po okreskách vezme z nádrže 13–18 l/100 km, totéž platí při jízdě po dálnici, kdy všechny aerodynamické prvky dokazují svou funkčnost právě zvýšením spotřeby. Téměř masochistickému údaji výrobce o kombinované spotřebě 8,3 l/100 km jsme se nepřiblížili ani náhodou. Tolik snad impreza „žere" jen tehdy, když ji vezete na podvalníku.

Zdá se vám také, že u tohoto testu téměř až nekriticky vyzdvihuji přednosti auta a že jsem zatajil spoustu minusů, které tak bedlivě sledujeme u jiných vozů? Máte pravdu, u tohoto testu více než kdy jindy záleží na úhlu pohledu. Pokud k Impreze WRX STI přistoupíme jako k sedanu střední třídy, tak se nám hned vyrojí spousta negativ. Interiér působí stroze a zastarale, vzadu je málo místa, kufr má malý vstupní otvor a jeho víko nemá vnitřní čalounění, motor je hlučný a má velkou spotřebu. A tak bychom mohli pokračovat. Jenže to by byla tak trochu nuda, ne?

Tohle auto si prostě takový pohled nezaslouží. Musíte ho hodnotit srdcem, a čím blíže má vaše srdce světu rallye, tím více STI docenite.

*Jan Blažek*

Interiér auta je prost jakýchkoliv módních výstřelků. Na řidiče nečekají žádné záludnosti v podobě změti ovládacích prvků. Tady je prostě všechno účelné a praktické.

Impreza je i na náročném povrchu hodně dlouho neutrální. Tedy v případě, že se nezaleknete a pojedete zatáčku hezky pěkně pod plynem.