



Radost

Povodit si imprezu nejen na asfaltu, ale i na šotolině je prostě radost. Podvozek je čitelný, auto reaguje přesně na povely řidiče. Jen ta rychlost, při které se auto dostává ke svým hranicím, je prostě... vysoká.

Nepodří

Pokud budu STI hodnotit z ryze sportovního pohledu (tedy tak, jak si zaslouží), tak považuji za největší slabinu sedačky s nedostatečným bočním vedením.

Kompaktní

Kvůli karoserii pětidveřového hatchbacku se STI v provozu ztrácí určitě více než předchodzí sedan. Výhodou jsou naopak kompaktnější rozměry.



Jak je libo

Ovládání systému SI-DRIVE a aktivního centrálního diferenciálu umožňuje řidiče nastavit si STI podle vlastní chuti.

Přeřazuj!

Červená kontrolka upozorní řidiče, když otáčky přesáhnou stanovenou mez. Hodnotu otáček pro upozornění lze nastavit.



Blaničtí rytíři

Stejně jako je v bájně hoře ukryto vojsko, které je připraveno pomoci, až bude národu nejhůře, dřímá i v Impreze WRX STI potenciál, jenž dokáže jako mávnutím proutku **ROZEHNAT ŘIDIČOVY CHMURY** a vykouzlit na jeho rtech široký úsměv... anebo vystrašenou grimasu.

STI nevypadá v pětidveřovém hatchbacku už tak drsně jako dříve, a objektivně vzato, auto se umínilo i svým projevem – stále sice dokáže být až nadpozemsky rychlé, přitom ho ale zvládne řídit i vaše manželka (tedy pokud má silné lýtkové svalstvo na levé noze) cestou s dětmi do školky. Jenže jistá univerzálnost asi není ten důvod, proč by měl člověk zaplatit 1,2 milionu. Impreza WRX STI je kult, je to auto pro fajnšmekry, kteří spíše než k silným sportovním modelům prémiových značek inklinují k drsněji pojatým vozům.

STI bylo vždy specifické tím, že s ním buď pojedete v klidu nebo mu pořádně naložíte. Nic mezi tím mu nevyhovuje. Pokud totiž zvolíte takový

rádobysportovní styl, zjistíte, že je auto nedotáčivé a do zatáček ho musíte nutit. „Tak tohle že je ta slavná sportovní impreza,“ honí se vám hlavou. Ano je, jenže potřebuje vládnout hod-

ně pevnou rukou – nic vám nedaruje, ale na druhou stranu vám ze sebe dá úplně všechno. Její hlavní kvality vystoupí na povrch až tehdy, když jí dá-

STI vám nic nedaruje, ale na druhou stranu je připraveno vám ze sebe dát úplně všechno. Stačí si o to jen drsně říct.

te pěkně do těla. Pak se bude držet v zatáčce asfaltu jako klíště (jen ji musíte pořád držet pod plynem), dá vám vědět o přechodu do smyku a pro jeho korekci vyžaduje jen plynulý, v pod-

statě pouze jemné pohyby volantem, motor si bude spokojeně výt ve vysokých otáčkách, co chvíli na vás šibalsky problkne kontrolka signalizující blížící se nutnost přefazení (hranici otáček lze nastavovat) a vám se zřejmě vinou dosahovaného bočního přetížení z hlavy po chvíli vytráti ty méně podstatné věci, jako je bodový systém či spotřeba paliva. Tak tohle je to pravé STI – jedno z mála současných aut, které je opravdu radost řídit a které hlavně musíte stále řídit.

I dvouapůllitrový přeplňovaný čtyřválec jako by žil ve dvou rozdílných světech. V nižších otáčkách téměř nejeví známky života, elasticita jako by pro něj byla cizím slovem, když však odřadíte o pár stupňů níže a pořádně ho přislápnete, auto se všemi čtyřmi zaryje do silnice a vyrazí vpřed jako střela. Jeho spontánnost lze umocnit ještě přepnutím ovladače SI-DRIVE do režimu Sport či Sport Sharp, což způsobí ještě bezprostřednější reakci na plynový pedál a v případě Sport Sharp i velmi výrazné zvýšení otáček motoru. Pohrát si můžete i s mezinápravovým



TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Impreza 2.5 WRX STI

ROZMĚRY & HMOTNOSTI

Délka (mm):	4416
Šířka (mm):	1795
Výška (mm):	1475
Rozvor (mm):	2625
Objem kufru (litry):	301/1216
Pohotovostní/užit. hm. (kg):	1580/400

MOTOR & PŘEVODOVKA

Motor (palivo/počet válců):	benzín/84
Zdvihový objem (cm³):	2457
Nej. výkon (k (kW)/ot.):	301 (221)/6000
Nej. točivý moment (Nm/ot.):	407/4000
Převodovka (typ/počet st.):	manuální/6

DYNAMIKA & SPOTŘEBA

Nelvyšší rychlost (km/h):	250
Zrychlení 0-100 km/h (s):	5,2
Kombinovaná spotřeba (l/100 km):	10,3
Emise CO ₂ (g/km):	243

VÝBAVA: WRX STI

Sériově 6x	Sériově
Sériově	Sériově
Sériově	Sériově
Sériově	Sériově
Sériově 4x	-

CENY & SERVIS

Cena testovaného vozu **1 148 800 Kč**

Základní cena **1 148 800 Kč**

CENA V RÁMCI MÓDELOVÉ RADY

1.5 R Active	2.5 WRX STI TOP
498 800,-	1 278 800,-

Povinné ručení 8933 Kč

Cena hodiny v servisu 1176 Kč

Záruka na auto/řak/proti prorezivění 3/3/12 let

www.subaru.cz

KLADY & ZÁPORY

- jízdní vlastnosti, dynamika, široké možnosti nastavení vozu, pořizovací cena
- sedadla s malým bočním vedením, vysoká spotřeba paliva i při klidné jízdě, malý kufr

AUTO 7 VERDIKT

I přes změnu svého charakteru není STI vyloženě uživatelsky přívětivé auto – vyžaduje drsnější zacházení a vládnutí pevnou rukou, pak ale ze sebe odevzdá úplně všechno a ještě něco navíc. Za příznivé peníze získáte auto se silnou image, které zejména na okresech jen tak nenajde přemožitele.

Pohonné ústrojí	■■■■■■■■■■
Jízda	■■■■■■■■■■
Komfort	■■■■■■■■■■
Cena/užitná hodnota	■■■■■■■■■■

BODOVÉ HODNOCENÍ

8/10

diferenciálem, u něhož můžete měnit blokovací sílu, a v důsledku toho jízdní vlastnosti vozu v mezních situacích.

Při orgiích počítejte se spotřebou kolem 20 l/100 km, jízdní styl plný odříkání pak znamená zhruba poloviční spotřebu, městský provoz odčerpá z nádrže kolem 15 l/100 km. Ano, máte pravdu, údaje to jsou hodně orientační, ale má to své opodstatnění – stačí totiž dvakrát třikrát sešlápnout plynový pedál a průměrná spotřeba je hned o litr vyšší.

A nedostatky? Pokud Imprezu WRX STI zhodnotíme podle klasických měřítek nižší střední třídy, můžeme jí vytknout malý kufr, velmi tuhou spojku, odpor kladoucí řazení... jenže taková kritika je úplně mimo mísu. Co ale považují za opravdu relevantní výtku, to se týká sedadel, která jsou na hony vzdálena tomu, co bych si do takového auta představoval. Mají nevýrazné boční vedení, v zatáčkách tedy moc nepodrží a jejich lepší tvar by určitě přispěl i k lepšímu citění vozu.

Jan Blažek

Foto: Michael Kudela