

PRVNÍ JÍZDA

V RYCHLOSTI

Cena od 1 148 000 Kč
V prodeji nyní



Subaru Impreza 2.5 WRX STi

10. 7. '08 Púchov (SK) Je nová Impreza STi tím nejuniverzálnějším Subaru?

PRVNÍ DOJEM

Rychlejší auto za takovou cenu budete hledat těžko. V porovnání s předchůdcem velmi praktické.

★★★★☆

NENÍ TO VĚTŠINA, ale velmi podstatná část. Mluví o zákaznících a fanoušcích Subaru, kteří na tohle auto čekali. Nová Impreza je z gruntu nová, to už všichni víme. Jak se to ale dotkne STi? To je to, co všechny zajímá. Teď je legendární foukaná čtyřkolka s chytrým podvozkem tady a znovu předvádí praktické popírání fyzikálních zákonů. Subaru použilo nový obal, jenže základ je stále stejný. Mluví o léty prověřeném systému symetrického pohonu všech kol a plochem přeplňovaném motoru s nízkým

těžištěm. Jenže tohle je STi, takže vpředu i vzadu jsou samosvorné diferenciály. Středový diferenciál je elektronicky řízený a řidič má možnost ovládat míru jeho svornosti. Kromě šesti stupňů manuálního nastavení je k dispozici i trojice automatických režimů, upřednostňujících buď přední, nebo zadní nápravu. A to je to hlavní. Když necháte všechno na automatickém režimu, je STi na limitu citelně nedotáčivé. Při jízdě to znamená pekelně rychlé, ale málo zábavné. Pro řidiče i vzorek předních kol. Sílu tří stovek koní je ale díky elektronice možné posunout více dozadu. Ne že by se z Imprezy potom stala čistokrevná zadokolka, ale pocit nedotáčivosti se hlavně na uprášeném povrchu vypaří jako pára nad hrncem. Na šotolině nebo mokrému povrchu už potom musíte

plyn dávkovat s velkou rozvahou. Tedy pokud chcete zabránit neustálému nasazování kontra a vyrovnávání smyky. Jinak má nové STi až nadpozemskou přilnavost a na suchém asfaltu se utrhe až při velmi ostrém šklubnutí volantem a odstavení plynu. Když to zkoušíte na okruhu, je to fajn. Na okresce je ale tato zábava vyhrazena pouze těm nejzkušenějším hráčům. Všem ostatním postačí mnohem jemnější zacházení s plynem i s volantem. Protože i pokud začnete plynule, opakují plynule, zrychlovat ještě před dosažením apexu, volantem a plynem můžete donutit auto k lehkému smyku. Při prozkoumávání hranic přilnavosti STi si také nelze nevšimnout, že v porovnání s předchozím modelem se trochu více naklání. Novinka už zkrátka není tak ne-

kompromisně tvrdá. To určitě prospělo jízdovému komfortu. Podvozek má také neustálou snahu kopírovat terén, takže i na rozbité okresce se všechna kola snaží většinu možného času držet silnice a hnát vás velkou rychlostí vpřed. Kdyby byl podvozek tvrdší, auto by se dalo určitě častěji donutit ke ztrátě přilnavosti. Ladiči podvozků ze Subaru ovšem očividně dali rychlosti přednost před okázalou zábavností. Ale pozor, určitě si to nevysvětluje tak, že tohle auto není zábavné. Je, a hrozně moc. Už jenom kvůli tomu, jak brutálně se v každé situaci žene vpřed a také jak ochotně reaguje na pokyny volantu. Řízení by možná mohlo mít ještě o něco větší odpor, nicméně dokáže zprostředkovat poctivou mechanickou vazbu a v řidiči vzbuzuje velkou důvěru.



Roztažené blatníky, čtyři výfuky, velký spoiler... Dokonalý vzhled nového STI kazí jenom tunerská světla.

TECHNIKA VELMI CHYTRÝ OVLADAČ

Systém SI-DRIVE se objevil už v Legacy, v Impreze je ale poprvé. Inteligentní systém řízení motoru nabízí v podstatě tři auta v jednom. Otočením malého ovladače na středovém tunelu můžete měnit mapy řídicí jednotky motoru, a vybrat si tak charakter jízdy. Režim Intelligent představuje základní jízdní režim, vhodný pro plynulou jízdu bez nároků na výkon. Tomu potom odpovídá i nižší spotřeba paliva. Druhým výkonovým stupněm je režim Sport, který poskytuje citelně silnější odezvu na plyn. Motor má také příjemně lineární zátaž, a tento režim se tak dobře hodí například na dálnici. Maximální využití schopností motoru ale zajišťuje pouze režim Sport Sharp. Jeho reakce na plyn jsou takřka okamžité.



Jednoduchá cesta ke složitým věcem...



I tentokrát platí starý známý argument, že o interiér u STI nejde. Jeho ponorost proto nikomu nevádí.



Pod logem STI jsou důležité údaje.

LÍBÍ SE NÁM

- Síla a zvuk motoru
- Xenonové světlomety v základní výbavě
- Spotřeba 10 litrů při klidné jízdě

NEMŮŽEME VYSTÁT

- Řízení by mohlo mít větší odpor
- Trochu tužší tlumiče by neškodily

Velkou a důležitou novinkou v porovnání s předchozím modelem je bohatá základní výbava, která zahrnuje například šest airbagů, automatickou klimatizaci, elektricky sklopná zrcátka, xenony nebo tempomat. Subaru nabízí i příplatkovou výbavu Top, ve které máte ještě hlubší sedačky Recaro, bezklíčový přístup a startovací tlačítko, audiosoustavu s DVD přehrávačem a satelitní navigaci, bluetooth handsfree sadu, mlhovky, zatmavená zadní skla a osmnáctipalcová kola BBS. Cenový rozdíl je 130 tisíc. To není málo. Optikou nadšeného řidiče jsou navíc všechny tyto příplatkové věci především dalšími kily navíc, takže většina zákazníků stejně zůstane u základní verze a udělá dobře. Za základní cenu

1 148 000 Kč je k mání třisetkové auto s brutálním motorem a kouzelným hravým podvozkem, který z každé zatáčky udělá rovinu. Na pozemní přesun z bodu A do bodu B zkrátka nenajdete rychlejší dopravní prostředek. V porovnání s předchozím modelem navíc nemusíte trpět při jízdě po městě a při běžném každodenním ježdění se dočkáte i rozumné spotřeby okolo deseti litrů vysokooktanového benzínu. Nové STI už není tak nekompromisní, ale stále dokáže oslovit skupinu sportovně vyhraněných řidičů. A teď nově i ty méně talentované, kterým poslouží jako bezproblémový každodenní dopravní prostředek. Nejnovější STI se zkrátka vydalo správným směrem. **Honza Černý**

FAKTA

TO NEJDŮLEŽITĚJŠÍ	
SUBARU IMPREZA 2.5 WRX STI	
Cena	1 148 000 Kč
Nejvyšší rychlost	250 km/h
0-100 km/h	5,2 s
Spotřeba	10,3 l/100 km
Emise CO ₂	243 g/km
Hmotnost	1580 kg
Motor	plochý čtyřválec, 2457 cm ³ , turbo
Umístění	vpředu podélně
Poháněná kola	všechna
Výkon	300 koní v 6000 ot./min.
Toč. moment	407 Nm při 4000 ot.
Převodovka	6stupňová manuální
Palivová nádrž	60 litrů
Kufr	301 litrů
Kola	18 palců
Pneumatiky	245/40 R18 Nokian