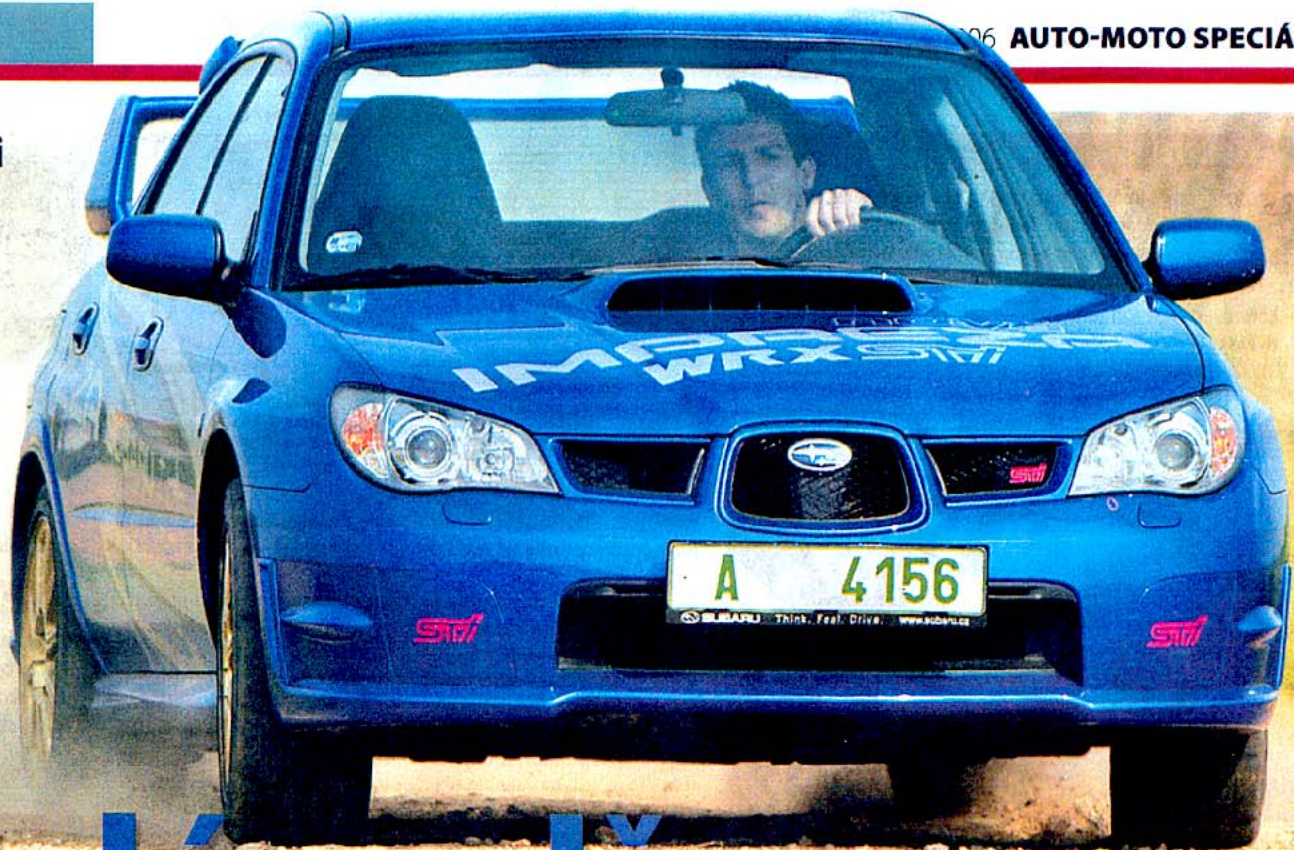


SUBARU IMPREZA WRX STI

Impreza STi umí řádně zaútočit na emoce, ale i peněženku. Nabídne svezení jako v rallyeovém speciálu, je však nutné počítat se spotřebou okolo dvaceti litrů. Zážitky jsou ale k nezaplacení ...



Pro otrlé nadšence

PETR BENZL

Tepová frekvence atakující číslo sto padesát, vytřeštěné oči, chvějící se hlas, roztřesené ruce i nohy a koláče potu v podpaždí. Tak přesně jsem vypadal po testu nového „es-té-í“. Ptal jsem se, zda mi to za to stojí. Odpověď je jasná: ano! Vrcholné provedení imprezy, nápadně se podobající rallyeovému speciálu, totiž každého příznivce aut

rokem, mně se do rukou dostala koncem letošních prázdnin a až doteď jsem vstřebával téměř nepopsatelné zážitky. Jen krátká vzpomínka na modré žihadlo s mohutným křídlem a zlatými koly mě opět natolik rozruší, že tep z obvyklé šedesátky vystoupá někam ke stovce. Pchá, řekne si asi většina z nás při pohledu na nabroušenou imprezu. Auto určitě nenadchne svým vzhledem, rozplývat se budou

cem elegantněji a tak nějak nějak civilizovaněji. Koho ale u tohoto auta zajímá, jak vypadá? V tomto případě totiž není vůbec důležité jestli mohutné křídlo, spoiler, difuzor a sací otvor vypadají dobře. Důležité je, že mají své opodstatnění.

Ani mi nevadí, že kabina nekopíruje poslední módní trendy, oči přimhouřím i nad méně místa na zadních sedadlech, i nad podprůměrným

důkladněji seznámit, stejně jako s aktivním mezinápravovým diferenciálem DCCD.

Zatímco předchůdce pod přední kapotou ukrýval dvoulitr, u současného provedení najdeme přeplňovaný čtyřválec typu Boxer o objemu 2,5 l. Letmý pohled na jeho parametry nenechá nikoho na pochybách. Výkon 206 kW a točivý moment 392 N.m hovoří totiž jasně. K tomu je nutné přičíst

LÍBÍ, NELÍBÍ

- + přesnost řízení, přesný a tuhý chod páky šestistupňového manuálu, přední sedačky, výkon a pružnost motoru, akcelerace, přítlumený zvuk, komfortnější podvozek, příjemně tuhé pedály
- vysoká spotřeba paliva, méně prostoru vzadu, chudší bezpečnostní výbava (oproti předchůdci má ale boční airbagy), nutno počítat s vysokými provozními náklady

si vystačil s režimem Auto, dostane vůz do ruky, čeká ho takže nadvládu nad vozem jízda, na niž jen tak nezapomenem. Jestli teď si vybavuji, jak



totálně dostane.

Pohledem nenadchne

Impreza WRX STi se na českém trhu objevila před

snad pouze vylepšovateli svých motorových ratolestí, tedy „tuneři“. Na druhou stranu ale musím uznat, že poslední „es-té-í“ vypadá ve srovnání s před-

chůdci a kolik to „žere“ ... Co naplat, já jsem ale spokojen. Výrazně tvarovaná sedadla přinášejí dokonalou oporu celého těla, trojramenný



TECHNICKÉ ÚDAJE

SUBARU IMPREZA WRX STi

Typ: sedan střední třídy

MOTOR

Zážehový čtyřválec boxer, turbo, 16V, DOHC

Zdvihový objem válců (cm³): 2457

Největší výkon (kW/min⁻¹): 206/5600

Největší točivý moment (N.m/min⁻¹): 392/4000

PROVOZ

Pohon všech kol, šestistupňová manuální převodovka

Maximální rychlost (km/h): 255

Zrychlení 0–100 km/h (s): 5,4

Spotřeba paliva (l/100 km): město 15,3

mimo město 8,3

kombinace 10,9

ROZMĚRY

Délka (mm): 4465

Šířka (mm): 1740

Výška (mm): 1440

Rozvor náprav (mm): 2540

Objem zavazadelníku (l): 395

Objem palivové nádrže (l): 60

CENA (Kč)

Základní (2,0R Active): 598 800

Základní testovaná verze (WRX STi): 1 228 800

Testovaný vůz včetně doplňků: 1 228 800

sportovní volant padne přesně do ruky, stejně tak hlavice řadicí páky. Seřídím zpětná zrcátka a startuji. „Es-té-í“ už tak neburácí jako jeho předchůdce, přesto i tlumenější zvuk dává okolí jasně najevo: Dej si bacha! Sešlapuji spojku a řadím jedničku. Jak pedál, tak samotné řazení jsou příjemně tuhé. S velikou přesností řadím na dvojkou a sešlapuji opět tužší plyn. Auto vystřelí vpřed s takovou razancí, při níž bych se při nejbližší příležitosti někde rozmázl nebo přišel o papíry. Nejdřív se s přeplňovaným dvouapůlitrem musím

minimální turboefekt a oproti předchůdci i silnější záťah v nižších otáčkách. K dosažení opravdového „STi zážitku“ tak už není nutno motor tolik vytáčet, rozhodně mu to ale nevádí. Díky jeho pružnosti není tředa ani příliš řadit, častěji jsem po řadicí páce sahal jen v klikatých úsecích a na polních cestách, kde jsem si zkoušel hrát na Solberga.

Druhou nejzajímavější novinkou po motoru je aktivní mezinápravový diferenciál DCCD. Ten za normálních podmínek přerozděluje výkon mezi přední a zadní kola v poměru 51:49. Systém kromě automatického režimu nabízí i šest manuálně nastavitelných režimů včetně kompletního uzavření diferenciálu. V běžném provozu jsem



Motor 2,5 není nutné tolik vytáčet, živý je i dole Foto P. HOMOLKA

ŽLUTÁ KARTA

Výrobce udávaná kombinovaná spotřeba je k smíchu. Sice i mě se podařilo jezdit v průměru za 11,4 litru, ale při takovém stylu jízdy jsem byl k smíchu zase já. Z výčtu aut, jež mě předjela budu jmenovat například Škodu 120 a avii. S koňským povozem a kombajnem souboj dopadl nerozhodně. V realu si impreza řekne asi o 18 litrů benzínu na 100 km jízdy.

ČÍM SE CHLUBÍ

Maximální výkon:	206 kW
Maximální rychlost:	255 km/h
Točivý moment:	392 N.m
Zrychlení 0–100 km/h:	5,4 s

jen má překvapilo, že impreza už není takovým „zabijákem“. Daleko lépe drží přímý směr a v zatáčkách při akceleraci již tolik neprojevuje sklony k nedotáčivému smyku. S trochou nadsázky se s ním dá tedy jet jako s normálním autem, počítat je však nutno s neustálým drobným poskakováním (nastavení podvozku). Ani na sekundu se ale nesmí zapomenout, že to není normální auto.

Jízdu vás dostane

Stačilo totiž vyjet na klikaté okrsky nebo polní cestu, přepnout DCCD do polohy Lock, nebo alespoň jí co nejbližší a spoléhat se na své řidičské umění. Impreza v tomto nastavení totiž chyby neodpouští. Pokud ale člověk, jak se říká,



Zadní difuzor usměrňuje proudění vzduchu pod vozem Foto P. HOMOLKA

jsem na prátě cestě projížděl zatáčky bokem napřed, abych z ní následně vystřelil takřka stejnou rychlostí, kterou jsem do ní najížděl. To tam je natřásání z dálnice, auto sedí jako v peřinách, podvozek a závěsy kol se se všemi výmoly perou s naprostou bravurou. Výjimečnou přesností vynikalo kromě řazení i strmé řízení a brzdy značky Brembo.

Kdo se rozhodne pro Subaru Impreza WRX STi, nekupuje si pouze auto. Kupuje si zároveň určitý životní styl a image. Na „es-té-í“ se totiž ostatní dívají jinak než na jiné řidiče. Buď jim závidí, anebo je nechápu. Třeba proč si za 1,2 miliónu korun koupili auto, které nevyniká výbavou ani vnitřním prostorem. Nechápu, že můžou jezdit v tak nenápadném a užraném autě (já jsem v průměru jezdil za 18,2 litru, při radovánkách na polních cestách a při rychlé jízdě na dálnici pak za 23,4, při plazivém tempu chvílemi i za 11,4). A to ještě nevědí, že vysokou spotřebou provozní náklady jenom začínají. A ti, co závidí, se zřejmě v STi už svezli, a tak moc dobře vědí, že je co závidět!



Tuhé pedálové, sportovní volant a přesné řazení

Foto P. HOMOLKA