

1. 6. 2006

Subaru Impreza WRX STI: energetická bomba (test)

Autor: [Reilek Jakub](#) | [formát pro tisk](#)

Automobilka Subaru je specialistou na pohon všech kol. Její vozy se vyznačují špičkovou kvalitou, mimořádnou spolehlivostí a bezkonkurenčními schopnostmi. Japonský výrobce má však v zásobě ještě jedno eso, kopii závodního speciálu WRC, Imprezu WRX STI v provedení pro rok 2006.

Legenda, která žije dál

Legendou se ve většině případech stává člověk, který již nežije nebo věc, která již není běžně k sehnání. Jde o něco, co všichni obdivujeme nebo po čem všichni toužíme.

Podobně je na tom právě i Subaru Impreza WRX STI. Jediným rozdílem je však to, že patří mezi legendy žijící a ještě nějakou dobu patřit bude, což je velmi dobře. Impreza WRX STI je legendou světových rally, přitahuje všechny fanoušky speciálů WRC a je ryzím, mimořádně nekompromisním sportovním automobilem. Každým rokem a s každou novou generací se chce stále více přiblížit závodnímu speciálu. Výhodou je i jediný opravdový konkurent, se kterým se každoročně předhání o to, kdo je lepší, hezčí a samozřejmě rychlejší. Impreza WRX STI a Lancer EVO IX jsou sedany střední třídy, které nehledí na praktičnost, ale především na sportovní notu a dodávku maxima adrenalinu svému řidiči. Oba stojí mimo ostatní konkurenty střední třídy, jsou totiž podstatně výkonnější a jízdní vlastnosti mají na úrovni sportovních vozů. Mnohdy dokáží soupeřit i s daleko výkonnějšími supersporty. Prostudujme tedy novou generaci Subaru Impreza WRX STI pořádně z blízka.

Tak málo stačí

Nejvýkonnější verze modelu Impreza přichází každoročně v novém provedení. Impuls k tomu dává závodní verze, která se neustále vylepšuje. Nové poznatky a vychytávky získané v průběhu závodní sezóny se poté využívají do sériového modelu pro běžné ježdění. Proto se vždy po skončení závodní sezóny na sklonku roku můžeme těšit z nové varianty. Doteď šlo však většinou o drobný facelift s větším zásahem především do útrobu vozu a technického zázemí. Letos nás ale Subaru opravdu překvapilo.

„Estéičko“ 06' je úplně o něčem jiném. Má nový výraz, který proměnil trochu nudně vzhlížejícího zaobleného Japonce v atraktivní modrozlatou střelu, za kterou se každý otočí. Tím velkým překvapením je, tedy alespoň pro mě, minimální množství úprav, které postačilo k tak radikální změně. Když to vezmu z globálu, přední světlomety a mřížka chladiče zařídily všechno. Ano, novou elegantní mřížkou, která připomíná dřívější působení firmy Subaru v leteckém průmyslu, byla osazena celá modelová řada Impreza. Podobné je to se světlomety. Ty jsou nyní užší, s decentním zvlněním a ostřejšími rysy. Drobnou



obměnou prošel také přední nárazník s mohutným nasávacím otvorem a spodní hranou, nyní výrazně protaženou vpřed. Boky nárazníku doplňují maličkaté flosničky, usměrňující proudění vzduchu kolem vozu. S mřížkou chladiče také souvisí nový tvar kapoty, s výrazným prolisem ve tvaru písmene V. U Imprezy STI nemůže samozřejmě chybět tradiční kaplička, zásobující čerstvým vzduchem mezichladič stlačeného vzduchu. Její výšku Subaru pro tentokrát o něco omezilo. Nová Impreza WRX STI vypadá zepředu mimořádně atraktivně a především hodně dravě. Proměna designu ji hodně pomohla v boji o další nerozhodné zákazníky.

Impreza 06 ale není pouze o přední části, Subaru si tentokrát dalo mimořádně záležet na aerodynamice. Mohutný přitlačný spoiler dnes ještě doplňuje strešní křídélko usměrňující vzduch k velkému přitlačnému křídlu a difuzor na podvozkové části, zajišťující stabilitu ve vysokých rychlostech. Zadní část nakonec doladilo jiné uspořádání zadních světlometů. Když bych měl srovnávat loňskou a letošní verzi po stránce designové, musím se jednoznačně přiklonit k ročníku 06. Je to subjektivní názor, který však sdílí i většina příznivců japonské značky Subaru.

Vše pro řidiče

Interiér Imprezy STI 06 představuje pravý opak exteriéru. Neprošel téměř žádnou změnou, pouze minimalistickým doladěním. Můžete spekulovat, ale Subaru moc dobře ví, že není potřeba měnit to, co je dobré a vyzkoušené. Interiér je v tomto směru maximálně strohý a minimálně praktický, ale na druhou stranu výtečně funkční a jednoduchý. Dle stylu auta je striktně zaměřen na řidiče, trošku také na spolujezdce a minimálně už na zbyvajících dva cestující na zadních sedadlech. Velmi dobře lze však Imprezu využívat jako rodinný sedan. Dvě i tři děti si vzadu užijí dostatek prostoru a dovoluje to také vcelku příjemných 395 l objemu zavazadlového prostoru. Ve srovnání s konkurenty ve třídě je to slušná hodnota. Po usednutí za volant vás potěší naprostá jednoduchost. Tělo obejmou modré výrazně anatomické sedadla s vynikajícím bočním vedením. Jediným neduhem je jejich vyšší usazení a také malé rozmezí výškového nastavení. Souvisí to také s nastavením tříramenného kůží obšitého volantu, který disponuje pouze výškovým seřízením. Někomu se tak nemusí podařit najít úplně ideální posaz za volantem.

Impreza WRX STI není prošpikovaná elektronikou, a proto se vám před očima objeví klasické analogové přístroje bez palubního počítače. U sportovního vozu se to ale naopak vyžaduje, přímo před sebou máte otáčkoměr. Ostatní ukazatele jsou při ostré jízdě pouze informativní drobnosti. Za dobrou vychytávku považuji nastavitelný akustický signál, oznamující nutnost přeřazení dalšího rychlostního stupně. Záleží jen na vás, jestli chcete řadit ve čtyřech, pěti a půl nebo až v sedmi tisíc otáčkách. Mohu vám doporučit hodnotu okolo 5500 otáček, která dovoluje neztrácet výkon. Ovládání Imprezy STI je jinak velmi příjemné, musíte si sice na začátku zvyknout na tužší chod spojkového pedálu a řadící páky, ale to už tak nějak k Impreze patří. Navíc jakmile zrychlíte, vše se zlepší a daleko více padne do ruky. Impreza je opravdovou reálnou kopií závodního vozu.

Ještě vám dlužím informaci, jaké to je na zadních sedadlech. Já sám jsem menšího vzrůstu, takže jsem problémy neměl. Pravdou je, že cestující vyšší postavy mohou mít problémy s prostorem pro kolena a hlavu, ale myslím si, že mnoho dospělých na zadních sedadlech nestráví více času. Rozhodně doporučuji, pokud nechcete mít „omláčenou hlavu“, se vzadu nezdržovat při rychlé a agresivní jízdě.

