

Impreza WRX STI budí emoce na první pohled...

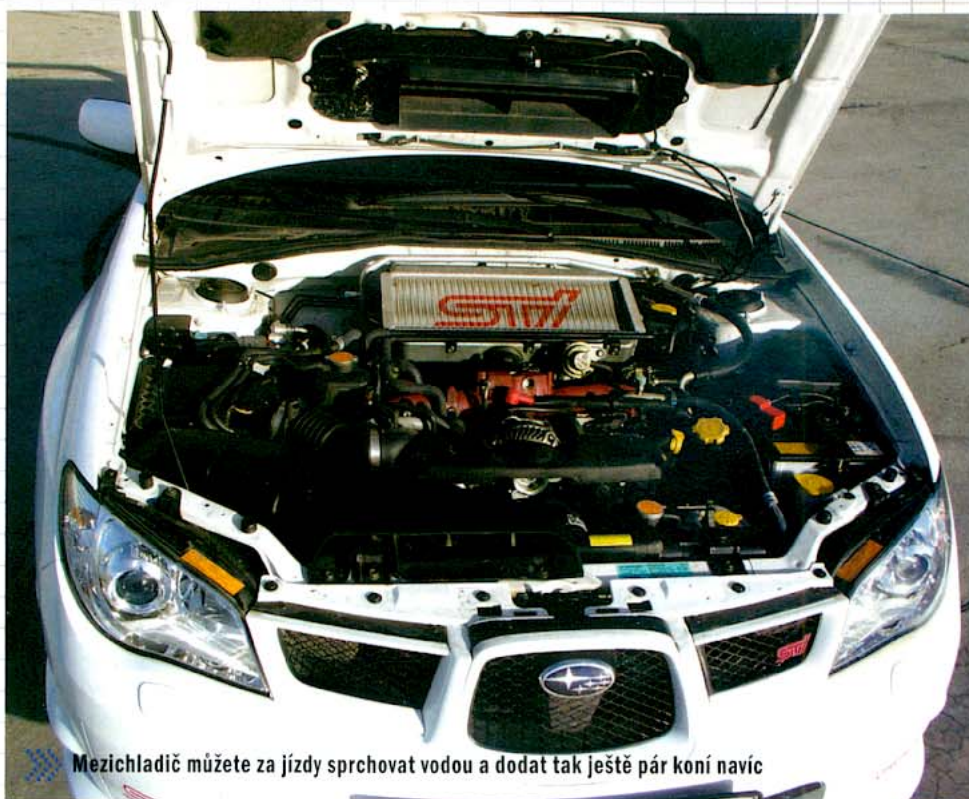


SOLBERGOVY SANĚ

PŘÍLEŽITOST POVOZIT SE V TAKOVÉ STŘELE, JAKO JE IMPREZA STI, NEMÁ ANI REDAKCE MOTORISTICKÉHO ČASOPISU KAŽDÝ TÝDEN. VYCHUTNAT SI TENTO MALÝ SVÁTEK PATŘÍ K TĚM NEJPŘÍJEMNĚJŠÍM STRÁNKÁM NAŠÍ PRÁCE.

Jezdit s Imprezou v létě po suchých silnicích má něco do sebe, ale na dokonalém povrchu při ideální teplotě gum nezažijete tolik legrace jako v poslední týden roku na umrzající březce, ve sněhu, na ledu... Tam teprve oceníte to, co udělalo z vozů se šesti hvězdami ve znaku kulturní záležitost. Jsou to dokonalé vlastnosti podvozku při podmínkách, kdy jsou už ostatní na konci s dechem. Takhle by se to asi dalo napsat o běžné Impreze, co ale s nejvyšší motorizací v kombinaci se sportovním podvozkem? To samé. Možná ještě lepší, tohle auto totiž dodává řidiči o situaci pod koly tolik informací, že se po několika kilometrech za volantem stanete znalcem různých směsí asfaltu.

Odkud ale začít vlastní test? Nejlépe možná od karoserie nové generace, která jezdí již rok po našich silnicích. S Imprezou se na stránkách našeho časopisu nesetkáváte poprvé, tak to vezmeme stručně. Asi nejvýraznější změny proti minulému STI se odehrály na předí, která dostala modernější design masky s logem a světlá, která se protáhla do boků. Třídílná maska chladiče má svým tvarem připomínat dravce v letu - mřížka má u STI hustší síťování a je z kovu, pro snazší identifikaci je v levém rohu všerikající



Mezichladič můžete za jízdy sprchovat vodou a dodat tak ještě pár koní navíc

SUBARU IMPREZA WRX STI

Motor	přepínaný zážehový čtyřválec, DOHC/4
Zdvihový objem	2457 cm ³
Vrtání x zdvih	99,5 x 79 mm
Kompresní poměr	8,2:1
Max. výkon	280 k (206 kW)/5600 ot./min.
Max. točivý moment	392 Nm/4000 ot./min.
Náprava vpředu/vzadu	McPherson/víceprvková
Převodovka	šestistupňová
Pneumatiky	225/45R17
Délka x šířka x výška	4465x1740x1440 mm
Rozvor	2540 mm
Světla výška	155 mm
Pohotovostní hmotnost	1495 kg
Nádrž	60 l
Zavazadlový prostor	395 l
Maximální rychlost	255 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	5,4 s
Kombinovaná spotřeba	10,9 l/100 km

CENA od 1 228 800 Kč



logo Subaru Tecnica International. Další výraznou změnou proti předešlé generaci je malý střešní spoiler nad zadním oknem usměrňující proud vzduchu před rovněž nové zadní křídlo. Bavíme-li se o aerodynamice, je třeba zmínit difuzor pod zadním nárazníkem zlepšující proudění pod vozem. Vezmeme-li v úvahu ještě další drobné vnější úpravy, jako je nižší násos chladicího vzduchu mezichladiče, jiné zadní lampy apod., můžeme výčet externích změn ukončit.

TECHNIKA POD DROBNOHLEDEM

To asi nejzajímavější se odehrálo pod plechem. Vpředu uložený boxer opustil zaběhnutý objem dvou litrů a vydal se cestou větších pístů a delšího zdvihu - 99,5 x 79 mm proti 92 x 75 mm dřívějším, aby tak posílil z celém rozsahu otáček. Motoráři se dostali až na 280 koní výkonu

a dosáhli téměř čtyřsetnewtonmetrové hranice točivého momentu. Svůj díl na těchto hodnotách má proměnné časování ventilů AVCS, sodíkem plněné výfukové ventily, kované ojnice i hliníkové písty, systém sekundárního spalování nebo turbo IHI (tlak 1 bar).

Motor by sám o sobě nebyl nic platný bez dokonalé spolupracující spojky a převodovky. Spojka je u STI hydraulicky ovládaná, jde po sportovnu pěkně ztuha a zabírá v krátkém intervalu. Šestikvart dostal karbonové synchrony pro IV., V. a VI. stupeň. Dráhy řadicí páky mezi jednotlivými rychlostmi jsou pekelně krátké a přesné. Točivý moment pak pokračuje na všechna kola přes mezinápravový diferenciál DCCD, který dělí přenos mezi přední nápravu se samosvorným diferenciálem Hellical a zadní se samosvorem Supertrac. Z této skupiny je nejzajímavějším

kouskem právě DCCD. Jde o nastavitelný diferenciál, který standardně rozděluje moment v poměru 41% a 59% mezi přední a zadní nápravu. Diferenciál pracuje ve dvou režimech - automatický a ruční. V automatickém řídí distribuci síly elektronika snímající úhel natočení volantu, otáčky kol, boční zrychlení, polohu škrťací klapky apod. a kalkuluje změry řidiče pro optimální nastavení. Koho přestane bavit spoléhat se na elektronický mozek, může zkusit nastavit si diferenciál sám za pomoci ovladače na středové konzoli. Tím lze měnit jeho míru uzavření v šesti stupních od polohy zcela otevřeno (35:65) po zcela zavřeno (50:50), kterou ocení každý milovník powerslidů.

Tou poslední nezminěnou, ale neměně důležitou součástí dokonalých vlastností je podvo-



zek. Nezávislé zavěšení vzpěrami McPherson vpředu a víceprvkové vzadu pracuje s tuhými pružinami a sportovními tlumiči. A nakonec zastavit rozjeté Subaru umí velké ventilované kotouče vpředu (320x30 mm) se čtyřpístky, vzadu (310x20 mm) s dvoupístky od Bremba.

VYSOKÁ ŠKOLA OVLADATELNOSTI

Konečně se dostáváme k tomu, co každého zajímá asi nejvíc – jak jede. První seznámení s nastartovaným vozem nepřináší žádné překvapení, možná až příliš utlumený boxer nedává na místě znát, kolik toho ze sebe dovede vyždímat. Po chvíli čekání na ohřev důležitých kapalin, ztuhla zapadá jednička, chvíli trvá, než si zvyknete na tvrdou spoj-

ku, ale jen chvíli, protože na tohle si budete zvykat rádi. Rozjezd s rozumným dávkováním otáček je naprosto bez problémů, řazení jde přesně a rychle. Jízda městem je nutně zlo, tvrdý podvozek přenáší všechny rány do kokpitu a STI řidiče zaraženého do anatomu svírajícího zpcenými dlaněmi kožený volant naklepává jako řízek, ani cukání v kolonách přes spojku není, jak asi tušíte, to pravé.

To totiž přijde ve chvíli, kdy město opustíte a poprvé zkusíte prošlápnout plynový pedál hlouběji. Za to se Impreza odmění syrovým barytonem motoru, svistem turba a nekompromisním nástupem odsouvajícím ostatní účastníky silničního provozu do role statistiků a nudných kulís. První kilometry z města vedou na dálnici. Tam ale po chvíli zjistíte, že sice zřídka potkáte soupeře, ale pro auto s geny soutěža nejsou rovné dlouhé úseky žádná výzva a kralování v levém pruhu zanedlouho omrzí.

Je čas sjet na okresku nejlépe v řídce osídlené oblasti, kde teprve poznáte, co znamená pohon všech kol v kombinaci

masivním výkonem plochého motoru. Po zkušenostech s STI už lze těžko označit jízdní vlastnosti jiného auta slovem dokonalé, STI totiž čte pilotovy myšlenky a dělá přesně to, co dělat má. Stačí mu jen dát ten správný pokyn. Když už dojde na nějakou chybu, je to vždycky chyba vaše, poslali jste Imprezu jinam a jinak, než jste měli. Neutralita způsobená rozdělením pohonu na všechna kola se odráží na časech, o kterých si můžete při průjezdu s autem s jednou hnanou nápravou jen nechat zdát. Nejvíce adrenalinu užijete, když budete boxer držet nad 4000 ot./min, v intervalu 4000-7000 se totiž ručička otáčkoměru pohybuje neobyčejně ochotně a řidič zažívá ryzi radost z dávkování výkonu.

Výrazná odezva, kterou STI zprostředkovává, dodává na jistotě, a pokud pozorně vnímáte, co

vám auto vysílá, dokážete využít i jeho obrovský potenciál. Řidič zhyčkaný přeposilovanými novými vozy bude překvapen tvrdostí s jakou Impreza ke svému pánovi přistupuje. Na brzdy je potřeba pořádně šlapat, žádné lehké tukaní do pedálu, spojka jde hodně tvrdě a volant také nedá nic zadarmo, ale všechno dohromady utváří dokonalý celek, se kterým, když si na něj zvyknete, se stanete neporazitelnými.

Ač to asi nikdo nečekal v testu, který začal 27. prosince a končil 2. ledna, jsme dostali příležitost vyzkoušet STI na mokré, namrzlé, zasněžené i na úplně suché a prohráté české silnici – svatý Petr asi jezdil s námi. Původní obavy ze zrádnosti kluzkých povrchů STI s přehledem rozdrtilo, jistota řízení je za všech okolností neuvěřitelná. Ve chvíli, kdy se auto na takovém povrchu utrhne, je většinou neutrální, na namrzlém asfaltu lehce nedotáčivé. Nejlepší zábavu zažijete na sněhu, tam se dokonale projeví uzavření mezinápravového diferenciálu a následně efektivní slidy. Naopak vysoké rychlosti lze bezpečně okusit až na suchém povrchu, kde zjistíte, že STI se drží asfaltu jako pověstné h... košile a vy se s každým ujetým kilometrem přibližujete pocitu, že s tímhle byste si troufli i na domácí mistrák.

Když po celodenní jízdě konečně neradi auto opouštíte, dostaví se typický pocit zmláceného těla jako z jízdy na motorce – STI není pro bábovky, vyžaduje sílu, přesnost a hlavně už nějaké ty najeté kilometry, protože jinak se snadno může stát hodně nebezpečnou neřízenou střelou.

AUTO PRO VYVOLENÉ

Subaru Impreza WRX STI není auto pro každého, pro drtivou většinu obdivovatelů je limitním faktorem jeho cena a značně nákladný provoz. K základní cenovce 1 228 800 Kč totiž musíte připočítat i spotřebu pohyblivě nezřídka přes dvacet litrů 98oktanového naturalu. Další výdaje čekají na majitele při výměnách obložení namáhaných brzd a spojky, pneumatik, oleje, brzdových kotoučů... Kdo si ale tohle auto koupit chce a může, pro toho se STI stane tím nejlepším kamarádem pro každou volnou chvíli nebo dobrým základem pro soutěžák.

A rada na závěr: zapomeňte na náhražky v podobě počítačových her, ty se jízdě v STI nepřibližují ani na dohled.