

STIHAČKA

Od roku 1990 je značka Subaru stálíci ve světě mistrovství světa automobilových soutěží. Za tu dobu získala tři tituly mistra světa v hodnocení značek a stejný počet v individuálním hodnocení jezdců. Díky úspěchům v motorsportu si získala obrovskou popularitu. Její vrcholný model Subaru Impreza WRX STI je pak pro mnohé modlou.

Sen mnoha fanoušků japonské automobilky se pro nás na několik dní stal realitou. Týden s Imprezou WRX STI byl rychlý, chvílemi nebezpečný, kvůli spotřebě paliva poměrně drahý, ale přesto výjimečně příjemný.

Začátek bychom věnovali teorii. Dvouapůllitrový čtyřválcový zážehový agregát s protilehlými válci a přeplňováním disponuje výkonem 280 koní, který je samozřejmě přenášen na všechna čtyři kola. Aktivní mezinápravový diferenciál DCCD nabízí automatický nebo manuální režim. V tom automatickém se o optimální přenos výkonu na všechna kola stará elektronika. Ta pracuje na základě informací o poloze škrtků klapky, natočení volantu a velmi aktivně se diferenciál zajímá také o rychlost otáčení kol. Všechna získaná data jsou vyhodnocena řídicí jednotkou, která rozhodne, zda má být diferenciál otevřen, či uzavřen. V manuálním režimu rozhoduje o přenosu výkonu řidič sám. Buď je spravedlivý a oběma nápravám dá stejně, anebo rozhodne o tom, že více výkonu je přenášeno na zadní nápravu. Na vynikajících jízdních vlastnostech se kromě mezinápravového podílejí ještě samosvorné diferenciály vpředu a vzadu.

Byť kdekdo považuje

Imprezu za jedno z nejhezčích aut, my si ztělesnění krásy představujeme jinak. Ale pokrok je znát. Designér, který několik let rýsoval křivky v italské Alfě Romeo a později ve španělském Seatu, dal po příchodu k Subaru impreze svěžího ducha. Stačilo jenom přepracovat přední partii a vůz vypadá úplně jinak než předchozí generace. Zádi jednoznačně dominuje obrovské křídlo, bez kterého by STI bylo poloviční. U nové generace přibýlo ještě jedno křídélko nad zadním oknem, které optimalizuje proudění vzduchu kolem vozu. Tradičními barvami pro Subaru Impreza WRX STI jsou modrá a zlatá. Modrá karoserie a zlaté ráfky kol. Zlatá kola jsme měli, ale karoserie byla sněhobílá, aspoň při předávání. Na bílou jsme si nemuseli nijak dlouho zvykat, líbila se nám mnohem více než tradiční modrá.

Interiér imprezy je stejný už řadu let. Je z něj cítit svěží duch druhé poloviny osmdesátých let. Ale na to se tady vůbec nehraje. Všechno, co je potřeba ke sportovní jízdě, uvnitř vozu nechybí. Tak

jaképak zde hledat nedostatky. Palubní desce dominuje otáčkoměr, který je u Imprezy WRX STI určitě důležitější než rychloměr. Řidič se spolujezdcem jsou zapadlí ve vynikajících sportovních sedačkách a ve výbavě vozu nechybí pořádný sportovní volant. Řidičova poloha za volantem je vynikající. Nepamatujeme si, že by se nám v nějakém jiném autě sedělo tak dobře jako v impreze. Přesto nám v interiéru pár věcí kazilo dojem. Tak například podsvícení palubní desky. Budíky svítí červeně a zbytek palubní desky zeleně. Moc to neladí. Rozumíme sice tomu, že sportovní auta mívají červené podsvícení budíků, ale pokud, není možné, aby červeně svítilo všechno, pohodlně bychom se spokojili s jednotným zeleným podsvícením. Veškeré nedostatky jsou ovšem zapomenuty ihned po nastartování vozu.

Ze začátku jsme se s vozem jenom ořukávali. Nejprve jsme jej nechali zahřát a až pak došlo na první pořádné sešlápnutí plynového pedálu. Přeplňovaný dvouapůllitr na rozdíl od svého dvoulitrového předchůdce zabírá o trochu dříve a nevyskytuje se u něj tak výrazný turbo kopanec. Spolujezdcům se



proto začne dělat špatně hned v momentě, kdy ručička otáčkoměru překročí hranici 2000 ot./min. Auto pak velmi ochotně zrychluje ještě na šestku v rychlostech okolo 200 km/h. I ve vysokých rychlostech je cítit obrovská síla a ani po překročení dvousetkilometrové rychlosti se ručička tachometru nijak nevláská. Velmi rychle se sune dál. Podařilo se nám ji dostat až na hranici 240 km/h. Tuto skutečnost nám zkazil pouze fakt, že jsme v ten moment předjížděli policejní mondeo. Možná jsme ani na dálnici neměli raději jezdit. Na okreskách jsme užili více zábavy a policejní hlídku jsme nepotkali ani jednu.

Subaru Impreza WRX STi je autem, které budí respekt. Mysleli jsme si, že rychlá auta máme v ruce, ale na ostrou imprezu se nesmí jít moc zhurta. Mnohem bezpečnější je postupné ořukávání. STi se chová úplně jinak než naprostá většina aut. Při razantním sešlápnutí plynového pedálu se dokáže i vprostřed zatáčky pěkně roztancovat. Jakmile se řidič lekne, je na cestě do pekel. Na chování vozu je nutné reagovat s klidem. Teprve pak je možné lehké klouzání zadní nápravy vychutnávat plnými doušky. Zní to krásně, ale na silnici jsme se k tomuto kroku neodvážili. Na to máme moc rádi sami sebe i svoje úspory. Na uzavřené dráze to šlo mnohem lépe. Jakmile v bezprostřední blízkosti nejsou vidět svodidla a lesní dřeviny, je za volantem každý z nás mnohem šikovnější. Tak už to ale bývá. Moc bychom si přáli mít Imprezu WRX STi na půl roku s otevřeným účtem v pneuservisu a u čerpací stanice. Jeden týden je na zkrocení tohoto výjimečného auta málo. Budete-li mít s novou Imprezou WRX STi tu čest, doporučujeme jezdit v automatickém režimu, kdy se s nástrahami silnic i vaší dovedností vypořádává mezinápravový diferenciál sám. Jakmile budete mít pocit, že auto ovládáte a nikoliv

naopak, užijete si velký kopec zábavy, pokud na voliči mezi předními sedačkami otočíte kolečkem a větší porci výkonu přesunete na zadní nápravu. Už tak přetáčivá impreza se stane ještě přetáčivější a to je potom rodeo.

Týden se Subaru Impreza WRX STi byl týdnem poměrně drahým. Čerpací stanice jsme navštěvovali mnohem častěji, než jsme zvyklí. Spotřeba v případě STi hodně závisí na stylu jízdy. Pokud se vůz pohybuje v mantinelech rychlostních limitů, bez ztřeštěné akcelerace, neřekne si více než o 11 litrů benzínu. Takové kratochvilí jsme se ale moc nevěnovali. Raději jsme naplno využívali potenciálu motoru. Pak průměrná spotřeba překročila hranici 20 l/100 km. Čtyřválcový přeplňovaný boxer navíc vyžaduje to nejlepší, co u benzinky objeví. Je potřeba jej hýčkat benzinem, jehož oktanové číslo je minimálně 98. Na každodenní dojíždění do práce by to tedy asi nebylo.

Subaru Impreza WRX STi si nás získalo. Drobné chyby, především v interiéru, jsme mu rychle odpustili. Nakonec nám nijak nevadila ani obrovská spotřeba, vůz jsme měli jenom na týden a to se dá vydržet. Doslova jsme se ale opijeli obrovským zátahem a chvíle na uzavřené dráze s Imprezou WRX STi patří k jedněm z nejhezčích, jaké jsme kdy za volantem zažili. Škoda jen, že auto bylo na zimních gumách, které mizeli před očima a extrémní zátěž jim dávala zabrat víc než je zdravé. Takové sluky by impreze slušely o poznání více.

Text Petr Lutonský

Foto Mila Janáček a archiv



> U PUMPY JE STi JAKO DOMA.

CENY

Základní cena	1 228 800 Kč
ABS + EBD	<input checked="" type="checkbox"/>
Airbag řidiče/spolujezdce/boční	<input checked="" type="checkbox"/> / <input checked="" type="checkbox"/> / <input checked="" type="checkbox"/>
Elektricky nastavitelná a vyhřívána zrcátka	<input checked="" type="checkbox"/>
Samočinná převodovka	<input type="checkbox"/>
Elektrické ovládání oken	<input checked="" type="checkbox"/>
Centrální zamykání	<input checked="" type="checkbox"/>
Samočinná klimatizace	<input checked="" type="checkbox"/>
Tempomat	<input type="checkbox"/>
Elektricky nastavitelné sedadlo řidiče	<input type="checkbox"/>
Vyhřívání přední sedadla	<input type="checkbox"/>
Kožená sedadla	<input type="checkbox"/>
Xenonové světlomety	<input checked="" type="checkbox"/>
Navigační systém	<input type="checkbox"/>
Ráfky z lehkých slitin	<input checked="" type="checkbox"/>
Metallický lak	<input checked="" type="checkbox"/>
Elektricky ovládané střešní okno	<input type="checkbox"/>



jízdní vlastnosti
výkon motoru

www.ioffroad.cz



spotřeba PHM a pneumatik



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Impreza WRX STi

MOTOR

Typ	zážehový ležatý čtyřválec s přeplňováním
Zdvihový objem	2457 cm ³
Výkon	206 kW/280 koní při 5600 ot./min
Točivý moment	392 N.m při 4000 ot./min

Hliníkový blok motoru, hliníková hlava válců, rozvod DOHC, čtyři ventily na válec, přeplňování turbodmychadlem, mezichladič stlačeného vzduchu

PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Převodovka	6MT
Pohon	stálý 4 x 4
Redukce	-

Stálý symetrický pohon všech kol AWD, aktivní mezinápravový diferenciál DCCD, rozdělení výkonu mezi přední a zadní nápravu v poměru 49:51 až 30:70, samosvorný zadní diferenciál, Super Sports ABS + EBD

KAROSERIE

Rozvor	2540 mm
Délka x šířka x výška	4465 x 1740 x 1140 mm
Zavazadlový prostor	-
Palivová nádrž	60l

HMOTNOSTI

Pohotovostní	2176 kg
Celková	2760 kg
Max. hmotnost přívěsu	3200/750 kg
Max. zatížení koule	90 kg
Nosnost střechy	50 kg

PODVOZEK

Standardní rozměr pneumatik	225/45 R 17
Brzdy P/Z	kotoučové s vnitřním chlazením
Pneumatiky testovaného vozu	Dunlop SP
	Winter Sport 3D

Nezávislé zavěšení všech kol, vpředu vzpěry McPherson, vícepříčkové zavěšení zadních kol, odpružení vinutými pružinami

JÍZDNÍ VÝKONY

0 – 100 km/h	5,4 s
Maximální rychlost	255 km/h

SPOTŘEBA PALIVA

Město	15,3 l/100 km
Mimo město	8,3 l/100 km
Kombinovaná	10,9 l/100 km
Průměrná při testu	21 l/100 km

ZÁRUKA

Technika	3 roky nebo 100.000 km
Prorozivění	12 let
Lak	3 roky
Mobilita	Subaru Asisstance

