

# Čistá práce

Nejezdí bokem jako dříve a nesrazí vám vaz v první zatáčce. Nová Impreza WRX STi je kosmicky rychlá a cení tesáky na všechny über-sedany a supersporty.



Text: Jan Červenka



# A

SI BYCH SE VÁM MĚL HNED NA ZAČÁTKU PŘIZNAT, ŽE I KDYŽ SE mi předešlé generace Imprezy STi líbily, obzvláště japonská specifikace C, a i když jsem doposud hluboce přesvědčen, že Evo bylo lepší, s napjatým očekáváním jsem se tiše těšil na nové auto. Všichni jsme si velice snadno zvykli na myšlenku třšsetkoňového sedanu ze závodních tratí, ale zabalit stejnou sílu do kompaktního hatchbacku s pohonem všech kol? Celkem novinka.

Měl bych se hned také přiznat, že se mi, navzdory všeobecným narážkám na kontroverzní vzhled, líbí, jak nové STi vypadá. Jediné, co v duchu řeším, je, jestli

bych byl spíše pro původní zlaté disky, nebo se mi víc líbí nové stříbrné osmnáctky.

Tváří v tvář jsem se s novou Imprezou STi už jednou setkal. Dokonce jsem ji řídil, ale jen mrzkých dvacet minut, přesně ve chvíli, kdy se počasí zmítalo mezi suchem a totální průtrží mračen. Bylo to téměř frustrující. Obrovská rychlost, rozpolcené dojmy z řízení a maniakálně rychlý podvozek, ve kterém jsem ovšem nenašel ani špetku zábavnosti. Slogan „maximální rychlost pod maximální kontrolou“ vyplněný do posledního písmene. Teď, o měsíc později, ji mám znovu. A mám ji pro sebe na celý týden...

V porovnání s předchozím modelem se změnil styl karoserie, důležitá a typická věc ale zůstala: velký zlý nádech na kapotě. Tradiční identifikační znak, který v kombinaci s vytaženými a svalnatými blatníky v nezaměnitelném modrém laku propůjčuje novému STi vizáž a říká: „Myslím to sakra vážně!“ A který dává Impreze neuvěřitelnou sílu – objeví-li se ve vašem zpětném zrcátku, polyká nejen hektolitry vzduchu, ale hrozí, že vás sežere. A ať už je vám přerod ze sedanu na hatchback po vůli nebo ne, jedno je jisté – čísla nelžou a podle stopek je nová Impreza v porovnání s předchozím modelem mnohem rychlejší.

Jestliže je snad exteriér diskutabilní, tak interiér si zaslouží pochvalu. Cítíte, že je nezníčitelný, ale na dotek vnímáte kvalitu látek, plastů a drobných detailů. Není to Audi, to fakt ne, ale v tomto jednoduchém a poctivém prostředí se budete okamžitě cítit pohodlně, možná až nezúčastněně. Zapadnete do sedaček a díky volantu nastavitelnému ve dvou směrech rychle najdete tu nejlepší pozici. Kufr také ujde, pokud byste to vážně chtěli řešit, takže nové STi je stejně praktické jako všechna předchozí.

Pohledem „estéřka“ předchozí generace je nová Impreza STi doslova našlapaná výbavou. Na trhu figurují dvě výbavy a už v té základní najdete mimo jiné třeba xenony, CD přehrávač s changerem na šest disků, čelní, boční a hlavové airbagy nebo tempomat. A v neposlední řadě také skvělé sedačky. Specifikace TOP pak doslova šokuje všechny ortodoxní subaristy bezklíčovým otevíráním, startovacím tlačítkem, rozhraním Bluetooth, mlhovkami, satelitní navigací nebo DVD přehrávačem.

To nejdůležitější se ovšem, jako vždy u STi, ukrývá hluboko pod rozklebenou kapotou. Známý plochý čtyřválcový dvouuplňitr Subaru.

#### PROČ HATCH?

Protože je rychlejší. Testy ukázaly, že na průměrné erzetě MS zhruba o vteřinu.



V TĚCH NĚKOLIKA OKAMŽICÍCH,  
KDY JELO STi BOKEM, JSEM  
PŘÍSAHAL, ŽE UŽ TO  
NECHCI ZAŽÍT.



#### TECHNIKA

2,5litrový přeplňovaný boxer s důrazem na průběh točivého momentu. Aktivní středový diferenciál.

S turbem, mezichladičem a variabilním časování ventilů má 300 koní a 407 Nm točivého momentu. Nejde už tak ochotně do otáček jako dříve, šest tisíc je hranice, při které budete nevyhnutelně řadit, i když do omezovače bude scházet ještě slušný kus cesty. Nicméně je to impozantní motor s drtivě pružnou silou ve středních otáčkách, spojený s přesnou šestistupňovou převodovkou s krátkými drahami řazení. Subaru tvrdí, že maximálka je 250 km/h a čas potřebný k dosažení stovky 4,8 vteřiny. Na auto za milion docela slušný výkon, ne?


Novinkou u Imprezy je SI-Drive, díky němuž můžete volit mezi třemi různými režimy motoru – mění se odezva plynu a jízdní vlastnosti. A také spotřeba. Když jedete pilu, spotřeba se neřeší, ale v klidu není problém jezdit za nějakých deset litrů. Také tu máte ovládání středového diferenciálu DCCD, ale pokud jste na tom stejně jako já, nebude trvat dlouho, než zjistíte, že nejlepší možností je ostré nastavení Sport Sharp a diferenciál v manuálním režimu. Je tady i stabilizační systém VDC, který může být částečně nebo kompletně vypnutý. Nebo zapnutý. Ne že by překážel, ale když ho vypnete, můžete zjistit, co všechno šasi Imprezy umí. A umí toho hodně, to mi věřte, škoda jen decentní neochoty informovat přes přední kola a volant o aktuálním dění na silnici. Největšími a jedinými průšvihy nového STi je tedy nedotáčivost a náklony větší, než byste od něj čekali i v tom nejbližším snu. Je to daň jeho širšímu využití, ale zatímco u staré Imprezy jste vyřešili nedotáčivost ubráním plynu, kterým jste vrátili zadek zpátky do hry a krásně si narovnali zatáčku, tady to prostě nějak moc nejde. Pro opravdovou a čistou rychlost se prostě musíte držet v ideální stopě, mít ideální nájezdovou rychlost, přesně trefit apex a pak pod plynem vyrazit dál. Chová se víc jako okružové než silniční auto, ale s tím nějak nekorespondují již zmiňované náklony. Na druhou stranu, díky měkkému nastavení z vás auto nevykdepe duši po prvních padesáti kilometrech nekvalitních okresek.



Pokud chcete jít tak daleko, že chcete Scooby urrhout bokem, doporučuji spoustu místa. Rychlost, ve které se tak stane, je šlená. Přesto jsem se stůj co stůj rozhodl poslat nové STi dveřmi napřed. A už deset kilometrů před místem, které se mi pro to zdálo jako stvořené, jsem se ujišťoval, že to vážně chci udělat. Letěl jsem totiž rychlostí, jež by mi sice udělala pěkný průvan na bodovém kontě, nicméně kterou auto stále nevnímalo jako předeheru pro boční surfing a pískající kola. A pak to přišlo – horizont, odlehčená zadní kola, volant doprava a plný plyn. V těch několika málo okamžicích, kdy STi skutečně hodilo za hlavu svou přísahu absolutní přilnavosti a sportovní Dunlopy 245/40 R18 klouzaly zatáčkou, jsem si uvědomil, že tohle už vážně nikdy nechci zažít. Nejsem žádný závodník, ale se starým Evem i Imprezou jsem jezdil bokem víceméně hravě, tak nějak automaticky – a tady se mi to nějak nedařilo. Ech, nebo že by chyba byla na mém přijímači?

O poznání lepší, než byly u předchozí generace, jsou čtyřkanálové brzdy s ABS řízeným mikroprocesorem. Na okruhu dostanou sice pořádně na frak, protože jedním ze způsobů, jak dostat z Imprezy nejlepší časy a alespoň trochu si rovnat zatáčky, je pomoci si brzdami.

Ovšem na okrese nic podobného nezaznamenáte. Tam nebudete mít s rychlostí problém, díky stabilizaci a náklonům se nemusíte bát, auto vás hlídá rovnou dvakrát. A pokud definitivně opustíte myšlenku na drifování a vezmete si k srdci radu o jízdě v ideální stopě, budete rychlí.

Nepředstavitelně rychlí. Tak rychlí, že pokud zrovna nepotkáte v Lanceru Evo IX právě trénujícího šampiona Pocha, budete nejrychlejší široko daleko. Tak rychlí, že dokážete prohnat i několikamilionové a mnohasetkoňové supersporty. Důkaz je na straně 42. 

### STi na trati



Plochý přeplňovaný čtyřválec, výkon omezený na 300 koní, točivý moment 650 Nm, šestirychlostní převodovka, mechanické diferenciály. Na novou Imprezu čekal tým Subaru WRC po neúspěšných sezónách s velkým očekáváním. První nasazení na Rallye Akropolis a Petter Solberg dosáhl na stříbrnou příčku.

### POTŘEBUJETE VĚDET

<b>Motor:</b> čtyřválec, boxer, turbo
<b>Objem:</b> 2457 cm <sup>3</sup>
<b>Výkon:</b> 300 koní v 6000 ot./min.
<b>Točivý moment:</b> 407 Nm v 4000 ot./min.
<b>Zrychlení 0-100 km/h:</b> 4,8 s
<b>Maximální rychlost:</b> 230 km/h
<b>Hmotnost:</b> 1505 kg
<b>Cena:</b> 1 148 900 Kč



### Linie rodu



**1995**

První ostrá Impreza. GT s dvoulitrem o výkonu 211 koní a bez elektronických pomocníků.



**2001**

Doba kontroverzního designu začíná, rivalita s Mitsubishi roste. 265 koní a na mušce Evo VII.



**2005**

Scooby dostalo dvouapůllitrový motor s výkonem 280 koní a symetrickými výfukovými svody.



**2006**

Rychlá náhrada předchozí, opět designově nepochopené verze. Poslední sedan.