

### ZÁKLADNÍ ÚDAJE

#### MOTOR

Přepínávaný zážehový čtyřválec boxer uložený vpředu napříč. Zdvihový objem 2457 cm<sup>3</sup>. Největší výkon 206 kW při 5600 ot./min, největší točivý moment 392 N.m při 4000 ot./min. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec.

#### PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Pohon všech kol. Šestistupňová manuální převodovka.

#### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Celkové vnější rozměry 4465 x 1740 x 1440 mm. Rozvor náprav 2540 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1490/1495 mm. Pohotovostní/úžitková hmotnost 1495/420 kg. Objem zavazadlového prostoru 0,395 m<sup>3</sup>. Objem palivové nádrže 60 l. Standardně pneumatiky 225/45 R17 90W na hliníkových ráfcích.

#### PROVOZNÍ VLASTNOSTI

Největší rychlost 255 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,4 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) 15,3/8,3/10,9 l/100 km.

#### ZÁRUKY

Celková 2 roky, na lak 12 let, na neprozrezivěni karoserie 12 let.

#### CENA

Základní provedení **1 228 800 Kč**  
Testované provedení **1 228 800 Kč**

#### KONKURENTI

BMW 330 xi/190 kW **1 182 600 Kč**  
Mitsubishi Lancer EVO IX/206 kW **1 199 000 Kč**  
Volvo S60 R/220 kW **1 499 000 Kč**

#### TESTOVALI JSME

Subaru Impreza WRX STI **13/02**

### HODNOCENÍ

Subaru Impreza WRX STI představuje kategorii samu pro sebe. Konkurovat mu může pouze Mitsubishi Lancer EVO IX. Žádné jiné vozy totiž nenabídnou takovou kombinaci brutálního výkonu, jízdních požitků a praktičnosti jako Impreza STI (nebo EVO). Ve světle těchto kládů se jeví minusy typu méně místa vzadu, občasné pazvuky v interiéru nebo vyšší spotřeba jako absolutně malicherné.

Cena a výbava	2-
Design a zpracování	2-
Prostor a pohodlí	2-
Motor	1
Jízda	1
Výsledná známka	2

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

**Měli jsme možnost prožít tři dny za volantem nové imprezy STI.**

**Bylo to hodně rychlých 72 hodin plných adrenalinu a nezapomenutelných zážitků.**

**V**yslovte mezi alespoň trochu zasvěcenými slovní spojení Impreza STI a všichni zpozorní. Tento civilní závodák se prohání po silnicích již téměř 10 let, když se objevil poprvé v Japonsku. V jeho nejnovějším vydání, jenž přišlo na náš trh na konci roku 2005, jsme zažili pocity pilota rallye na běžných silnicích.

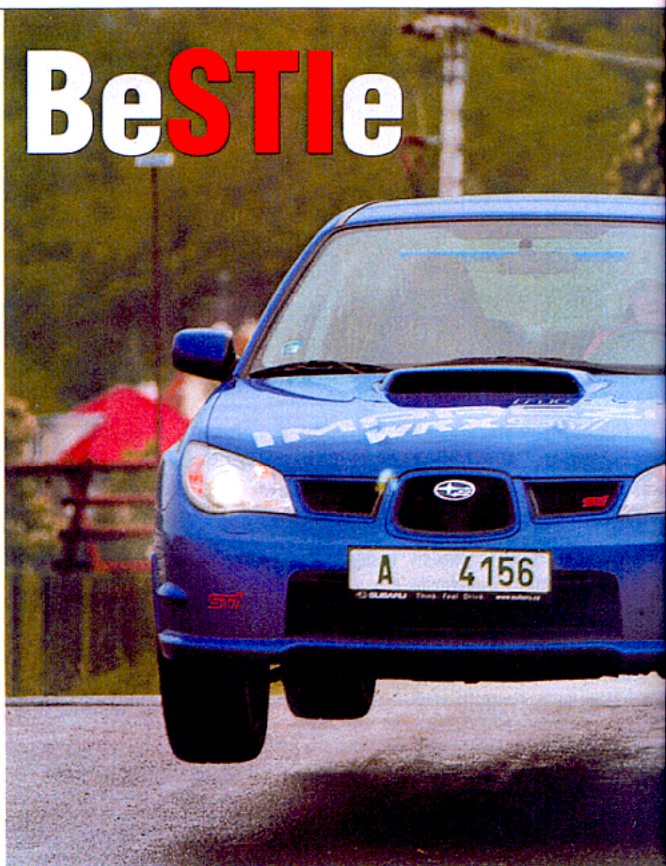
#### Víci roucho

Zadívejte se na nové „es-té-čko“ a hned vám musí být jasné, s kým máte tu čest. Tradiční modro-zlatá kombinace, gigantický zadní spoiler nebo mohutný nasávací otvor pro dokonalé zásobování motoru vzduchem. Vše vypadá perfektně „akčné“, ale hlavní je to, že každý z těchto prvků má svůj přesný význam a nic není jen tak „na oko“. No, když máte na tachometru 260, tak spoilery a difuzor pracují o stošest a drží vás zuby nehty na cestě.

#### Kokpit

Ještě než otočíme klíčkem a rozeznáme specifický zvuk boxeru, pojďme se mrknout na místo řidiče (pardon, v případě tohoto „subárka“ vlastně pilota...). Po zapnutí zapalování se rozžáří perfektně čitelné přístroje rudou barvou. K ergonomii nemáme výhrad, ani nevadí, že skvěle tvarovaný volant nejde seřadit podélně. Anatomy čalouněné neklouzavou alcantarou vás drží jako židovská víra. Velmi důležitý detail pro sportovní řádění – pe-

# BeSTie



Jednoduchému a přehlednému kokpitu vévodí výborný tříramenný volant



Stačí jeden pohled a máte jasno: stojíte před vámi polozávodní nářadí

**STI**  
**IMPREZA**

dály – mají skvělou polohu a nekloužou. Razení s meziplynem stylem „pata-spička“ jde pak jedna radost.

### Adrenalinový STImulátor

Když píšu tyto řádky, zpětně se mi vybavují řídicí orgie, jaké mi impreza nabídla. Opojení jízdní euforií nevnímáte nic jiného než silnici před vámi, která ubíhá sakramentsky rychle. Jednička, plný plyn, všechna kola obutá do lepivých bridgestonek se zakousnou do asfaltu a subaru vyráží vpřed rychlostí hodnou supersportu. Otáčkoměr v mžiku obletí

celou stupnici, signalizace přefázení zapípá, hned tam padá dvojka, na kterou za 5,4 sekundy „dáte stovku“, za tři, stále plný plyn, 150 na tachometru...když v tom máte před sebou zatáčku. Nevadí, přichází plně brzdy neznající pojem vadnutí. Díky přesnému řízení ostrému jako břitva si auto rozhodíme a efektní průjezd zatáčkou „po dveřích“ přichází skoro samozřejmě. Impreza je na limitu neuvěřitelně hravá a čitelná, ale zaslouhuje pevnou ruku a tvrdé zacházení. Nic pro „ženský“, chtělo by se říct. Při tvrdé a sportovní jízdě se cítí jako ryba ve vodě (řazení by ale mohlo být o něco přesnější), mnohem lépe než při popojíždění ve městě, kde vás napoprvé překvapí hodně tvrdá spojka. Na spotřebu se raději neptejte, při neustálém využívání brutálního zátahu motoru hravě přeskočí dvacetilitrovou hranici. Dá se však jezdit i kolem 12 litrů, ale chce to veliké sebezapření. Ještěže nemá STI palubní počítač s průměrnou spotřebou...

### Resumé

Pokud se na Imprezu STI díváte chladným okem uživatele octavie, bude vám vadit tvrdý podvozek, méně místa vzadu, nečalouněné viko kufru, menší zavazadelník či místy drnčící plasty uvnitř. Pokud vám ale v krvi koluje také trochu benzínu, věrte, že tyhle detaily nebudete vůbec řešit.



Úžasné tvarovaným sedadlům by neškodil delší sedák



Zadní dva přítlačné spoilery a difuzor na spodku nejsou pro parádu, ale čistě účelově. A navíc vypadají dokonale.



Ve zmeti kabelů se skrývá fantasticky výbušný turbomotor