

Text: Ondřej Běhal Foto: Josef Začek

ZÁKLADNÍ ÚDAJE

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec typu boxer přepřelovaný turbodmychadlem, objem 2457 cm³. Max. výkon 221 kW při 6000 ot./min, max. točivý moment 407 N.m při 4000 ot./min. Čtyři ventily na válec s variabilním časováním. Rozvod DOHC. Emise CO₂ 243 g/km. Nejvyšší rychlost 250 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,2 s. Spotřeba paliva (mesto/mimo mesto/kombinace) 13,8/8,2/10,3 l/100 km (benzin minimálně 98 ct/litr). Stálý pohon všech kol se třemi diferenciály. Šestistupňová přímo řazená převodovka.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2625 mm. Délka x šířka x výška 4415 x 1795 x 1475 mm. Pohotovostní/úžitková hmotnost 1505/475 kg. Objem kufru 301/1216 l. Objem nádrže paliva 60 l. Pneu a kola 245/40 R18, litá.

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky, nebo 100 000 km, 12 let na neprozřevitelnou karoserii. Cena základní i testovaného vozu: **1 148 800 Kč**

KONKURENTI

Audi S3 Sportback quattro	2.0 TFSI/195 kW	1 004 000 Kč²
Mitsubishi Lancer Evolution SMT CSR	2.0 Turbo/217 kW	1 149 900 Kč
VW Golf R32 4MOTION	3.2 V6/184 kW	881 400 Kč²

¹ Váš odhad, cena netvrdí v době uzávěrky zprávy, ² Cena po aktuální slevě

VÝBAVA

Airbagy (6)	✓	Rádio s CD	✓
Stabilizační systém	✓	Tempomat	✓
Klimatizace aut.	✓	Hliníkové pedály	✓
Xenony	✓	Metalíza	11 800 Kč

POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

Nejlepší zrychlení z 0-100 km/h:

Subaru Impreza WRX STI 5,2 s

Impreza nejlepší

Nejnižší kombinovaná spotřeba:

VW Golf R32 4MOTION 8,2 l

Impreza 10,3 l – o 26 % horší

Nejlevnější:

VW Golf R32 4MOTION 881 400 Kč²

Impreza 1 148 800 Kč – o 30 % horší

² Cena po aktuální slevě

HODNOCENÍ

Cena a výbava	2,35
Design a zpracování	2,00
Prostor a pohodlí	2,00
Motor a převodovka	1,50
Jízda	1,25
Výsledná známka	1,80

Známka se uočtuje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

TESTOVALI JSME

Subaru Impreza 1.5 R Active SM 45/07

Na pohledném volantu najdete tempomat i ovládání rádia, vše ve standardu



SI Drive je volič jízdních režimů, pod ním se nastavuje centrální diferenciál. Stav obojího řidič sleduje v rámci budíku otáčkoměru.



Vysoká škola

Nové Subaru Impreza WRX STI má být podle papírových údajů nejžhavějším hatchbackem. Na mosteckém polygonu jsme zkoumali, zda je to tak.

Stojíme před lesem kuželek. Jednička, hned dvojka. Plný plyn. Chvilí nic. Pak exploze síly a už bliká červené světlo upozorňující na blízkost omezovače. Uber plyn. Pravá, přidej, uber, levá, přidej, uber, pravá...

Řízení jde dost ztuha, navíc se „estéčko“ naklání. Čtete dobře, tahle ikona rallye se fakt kolíbá jak bárka na mírně

zvlněném moři! Plyn se těžko dávkuje, ale stejně se mezi kuželkami smýkáme tak o dvacet procent rychleji než s většinou ostatních hatchbacků. Jenže radost to není. Pryč z nich!

Jedeme do zakrouceného esíčka na úsek simulující úzkou okesku. Dvojka, trojka, ručička na sto třiceti. Mozek křičí na ruce a nohy: Plná brzda! Trhni

volantem do zatáčky! Plný plyn! Pozor, hme se ven! Uber! Srovnala se. Teď přidej! Trhni na druhou stranu! Zase jde nedotáčivě ven! Uber, přidej, bič a pryč!

Projíždět úseky školy bezpečně jízdy na mosteckém polygonu s novým Subaru Impreza WRX STI, to je hodně adrenalinová hra. A člověk se při ní docela zapotí... Ale zase nepřijde o fidičák a může auto bezpečně vyzkoušet do totálních extrémů.

Test plný překvapení

Hned na úvod netradičně prozradíme několik point:

Za prvé jsme nečekali, že nám auto se zrychlením z 0 na 100 km/h během 5,2 s a výkonem 300 koní někdy přijde nesnesitelné líné.

Za druhé bychom nevěřili, že jde impregzou projet některé zatáčky dvojnásobnou rychlostí než s jinými hatchbacky.



Za třetí nechápeme o to víc, když cítíme náklony karoserie. A teď postupně.

Sedan, nebo hatchback?

Impreza prošla revolucí. Ze čtyřdvěřového sedanu se stal pětidveřový hatchback velikosti Mazdy 3.

Je to dobře? Těžko říci, zvláště u provedení STI, jehož majitelé většinou nečesají, jestli se jim do kufru vejde kočárek. Zavazadelník u Imprezy je navíc kvůli složitě zástavbě stálého pohonu všech kol a zadní nápravy zoufale malý (menší než u Fabie, která patří o třídu níž).

Ale pojďme k tomu, co potenciálního zájemce o STI zajímá.

Hatchback působí v zakroucených pasážích rozhodně hbitějším dojmem než delší sedan.

Na druhou stranu auto při průjezdu zatáčkou pod plným plynem získalo výrazně nedotáčivější charakteristiku než dřív. Zapomeňte na efektní průjezdy dveřmi bokem. Měli jsme problém zadek utrhnout i na šotolině, natož na asfaltu.

Křívíte pusou a jedete radši do bazaru pro předchozí generaci? Ještě vydržte. Pokud potkáte na své oblíbené trase někoho se starším STI, chvíli za vámi bude vlát jako praporek, a pak to vzdá. Ujete mu. V jakémkoli terénu.

Přesto tu máme další „ale“. Při práci za volantem jsme to nevnímali tolik, jenže když jsme uviděli fotky z nejprudších zatáček, zděsili jsme se. Auto na nich jede skoro po ráfku, protože se dost naklání. Podvozek rozhodně nepůsobí dojmem rallyeového speciálu, však se s ním také nemusíte bát jezdit po pražské dlažbě. Je hodně komfortní.

Takže přece jen novou Imprezu STI zahrnout? Jenže ona je i přes ty náklony neuvěřitelně rychlá a hodně dlouho jede zatáčkou jako po kolejích. Zmiňovaná nedotáčivost přichází až v extrému.

Navic si můžete vlastnosti auta trochu přizpůsobit vlastnímu stylu jízdy. Ovladačem z místa řidiče lze totiž měnit nastavení mezinápravového diferenciálu a použít na zadní kola tolik síly, kolik chcete, ač pouze v rozmezí 45-55 procent. Nedotáčivost se tím úplně nezbavíte.

Jenom chválu si zaslouží systém jízdní stability. Na rozdíl od jiných aut totiž šoferovi do práce nezasahuje brutálně, ale pouze jemně a ve chvíli, kdy je to opravdu potřeba. Takže nás v zatáčkách prakticky nezpomalil. A jestli si myslíte, že vás ano, tak ho můžete klidně deaktivovat.

300 koní. Kde jsou?

Přesně takhle jsme se ptali, když jsme do Imprezy STI sedli poprvé a sešlápli plyn. Plochý čtyřválcový boxer s obřím objemem 2,5 l (totéž jako u předchozí generace) je totiž v nízkých otáčkách marný. A platí to dvojnásob, pokud z ciferníků svítí zelené I = Intelligent. Nově si totiž můžete volit ze tří jízdních režimů a ten inteligentní se stará o to, abyste se nezhroutili při pohledu na ukazatel průměrné spotřeby. Moc se mu to ale nedaří, protože i s ním se jen těžko dostanete pod deset litrů. Na dálnici při 130 km/h pojedete i s volnoběžnou šestkou za dvanáct. A pokud nepřepnete na „S“ nebo „S#“, vystoupíte z nové Imprezy STI s tím, ať si ji nechá domov duchodců jako služebák.

Nebudeme zdržovat popisem vlastností prostředního režimu označeného jako sportovní, protože každého stejně zajímá jen ten poslední - ostrý sportovní. A v něm v okamžiku, kdy se začne ručka otáčkoměru zvedat ke čtyřce, konečně najdeme těch 300 koní a 400 newtonmetrů. Přiznou se tak rychle, že ty méně vnímavé okamžitě ztrapní omezovač otáček. Nirvána je prchavá a zasloužit si ji musíme neustálou dřinou s tuhou spojkou, která pořádně zabírá až u podlahy, a řadící pákou.



Maska dává jasně na vědomí, s jakou verzí Imprezy máte tu čest

V provozu jsme tak kombinovali režimy „I“ a „S#“. V tom prvním jsme jeli prakticky neustále v rytmu rychlejšího ploužáku. A ve chvíli, kdy jsme dojeli pomalejší auto, otočili jsme volič doprava na „S#“, podřadili, vystřelili, během pár desetin vteřiny absolvovali bezpečný předjížděcí manévry, klepli do tlačítka zpátky na „I“ a z trashmetalové vsuvky se zase stala rocková balada. Docela zábava... Navíc bezpečná. Výsledná spotřeba s takovým stylem jízdy? 11,8 l kvalitnějšího 98oktanového naturalu.

Shrnutí

Impreza WRC STI je nejrychlejší hatchback současnosti. Ve sprintu z 0 na 100 km/h navíc trumfne svou předchůdkyni i nový Lancer Evolution. Pro britský trh se dokonce uvažuje o verzi se 380 koními, která magickou stovku zvládne jen o něco málo pomaleji než za čtyři vteřiny...

V zádech má však spoustu konkurentů (a to nejen s pohonem všech kol), kte-



Komfortní sedadla s integrovanou opěrkou v prudkých zatáčkách tělo nepodřít ideálně

ří za nižší cenu nabízejí jen mírně slabší dynamické zážitky dostupné v mnohem širším spektru otáček. Někteří z nich poskytnou zábavnější a prakticky všichni méně náročné jízdní vlastnosti. Impreza STI totiž není autem pro řidiče, který právě vyšel z autoškoly. Sice vábí masy typickou evropskou karoserií a bohatou výbavou s komfortem, tím ale jen klame tělem. Dostat z ní to nejlepší vyžaduje pořádnou dávku kumštu.

Tak co, troufnete si na ni?

P.S. O zlatá kola Impreza STI nepišla. Dostanete je k výbavě TOP za 1 278 000 Kč.

250 SM

NOVINKA 2008



69.990,- Kč
a nebo **2.320,- Kč**

250 TR

NOVINKA 2008



69.990,- Kč
a nebo **2.320,- Kč**

*36 splátek; akorátace 10% převé částky, RPSN: 20,5%

www.yuki.cz | tel.: 267 751 111

Nestůj a jed!

YUKI