

Text: Ondřej Böhík Foto: Josef Záček

## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

## MOTOR A PŘEVODOVÉ USTROJÍ

Zážehový čtyřválec typu boxer přepříložený turbodmychadlem, objem 2457 cm<sup>3</sup>. 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 CO<sub>2</sub> 243 g/km. Nejvyšší rychlosť 250 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,2 s.

Spotřeba paliva (místo/mimo město/kombinace) 13,8/9,2/10,3 l/100 km (benzin minimální 98 oktanů). Stálý pohon všech kol se třemi diferenciály. Šestistupňová přímo fázovaná převodovka.

## ROZMĚRY A Hmotnost

Rozvor náprav 2625 mm. Délka x šířka x výška 4415 x 1795 x 1475 mm. Pohotovostní/užitková 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 neprozívání karoserie. Cena základního testovaného vozu: 1 148 800 Kč

## KONKURENTI

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

\* Váš odhad, cena nebyla v době uvedení známa, 2. Cena po aktuální stavě.

## VÝBAVA

Arabay (6)	✓	Rádio s CD	✓
Stabilitační systém	✓	Tempomat	✓
Klimatizace aut.	✓	Hliníkové pedály	✓
Xenony	✓	Metalaža	11 800 Kč

## POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

Nejlepší zrychlení z 0-100 km/h:  
Subaru Impreza WRX STI 5,2 s

## Impreza nejlepší

Nejnižší kombinovanou spotřebou:  
VW Golf R32 4MOTION 8,2 l

## Impreza 10,3 l – o 26 % horší

Nejlevnější:  
VW Golf R32 4MOTION 881 400 Kč

## Impreza 1 148 800 Kč – o 30 % horší

2. Cena po aktuální stavě

## HODNOCENÍ

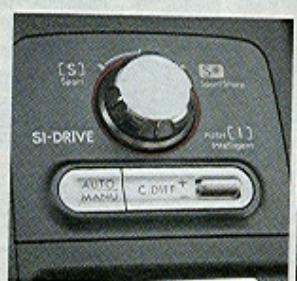
Cena a výbava	2,25
Design a zpracování	2,00
Prostor a pohodlí	2,00
Motor a převodovka	1,50
Jízda	1,25
Výsledná známka	1,80

Známka se učítají od 1 do 5 ve vztahu ke konkurenčním

## 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 jízdých režimů, pod ním se nastavuje centrální diferenciál. Stav obojího řidiče sleduje v rámci budíku otáčkoměru.



# Vysoká škola

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

**S**tojíme před lesem kuželek. Jednička, hned dvojka. Plný plyn. Chvíli nic. Pak exploze sily a už blízká červené světlo upozorňující na blízkost omezovače. Uber plyn. Pravá, přidej, uber, levá, přidej, uber, pravá...

Rízení jde dost ztuhá, navíc se „estéjčko“ nakládá. Čtete dobré, tahle ikona rallye se fakt kolibá jak bárka na mýrně

zvlněném moři! Plyn se těžko dávkuj, 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 čísíčka na úsek simulující úzkou okresku. Dvojka, trojka, ručička na sto třiceti. Mozek kříčí na ruce a nohy: Plná brzda! Trhni volantem do zatačky! Plný plyn! Pozor, hrne se ven! Uber! Srovnala se. Ted přidej! Trhni na druhou stranu! Zase jde nedotáčivě ven! Uber, přidej, bič a prýč!

Projíždět úseky školy bezpečné 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 řidičák 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 výkonom 300 koní někdy přijde nesnositelně liné.

Za druhé bychom nevěřili, že jde imprezou projet některé zatačky dvojnásobnou rychlosťí než s jinými hatchbacky.



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

A teď postupně.

### Sedan, nebo hatchback?

Impreza prošla revoluci. Ze čtyřdveřového sedanu se stal pětidveřový hatchback velikosti Mazdy 3.

Je to dobré? Těžko říct, zvlášť u provedení STI, jehož majitel většinou neřeší, jestli se jim do kufru vejde kočárek. Zavazadelník u Imprey je navíc kvůli složité zástavbě stálého pohonu všechna kol a zadní nápravy zouflale malý (menší než u Fabie, která patří o třídu niž).

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 zatačkou pod plným plynem získalo výrazně nedotáčivější charakteristiku než dřív. Zapomeňte na efektní průjezdy dveřmi bohem. Měli jsme problém zadek utrhnuti i na šotolině, natož na asfaltu.

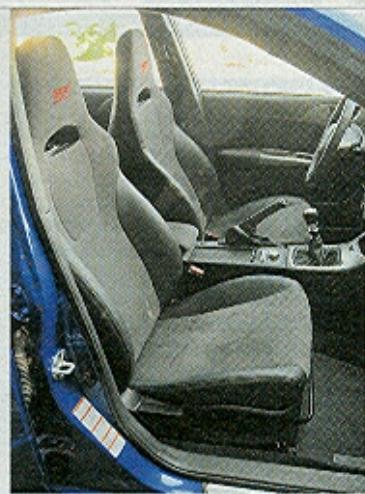
Křivitete pusu a jedete radši do bazaru pro předchozí generaci? Ještě vydržte. Pokud potkáte na své oblíbené trase někoho se starším STI, chvíli za vámi bude vlát jako prapor, a pak to vzdá. Ujedete mu. V jakémkoliv terénu.

Přesto tu máme další „ale“. Při práci za volantem jsme to nevnímali tak, že když jsme uviděli fotky z nejprudších zataček, zdělili jsme se. Auto na nich jede skoro po ráfku, protože se dost nakládá. 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 zavrhnout? Jenže ona je i přes ty náklony neuvěřitelně rychlá a hodně dlouho jede zatačkou jako po kolejích. Zmiňovaná nedotáčivost přichází až v extrému.



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



**Komfortní sedadla s integrovanou opěrkou v prudkých zatačkách tělo nepodrží ideálně**

V provozu jsme tak kombinovali režimy „J“ 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#“, podfadiili, vystřelili, během pár deseti vteřin absolvovali bezpečný předjížděcí manévr, klepli do tlačítka zpátky na „J“ a z trashmetalové vysvětly se zase stala rocková balada. Docela zábava... Navíc bezpečná. Výsledná spotřeba s takovým stylem jízdy? 11,8 l kvapalinějšího 98oktanového naturalu.

### Shrnutí

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

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

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

Tak co, troufnete si na ni?

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

**Nestůj a jed!**

**YUKI**

**NOVINKA 2008**

**250 SM**

**69.990,- Kč  
a nebo 2.320,- Kč**

ADVANCE  
Cetel elem

**NOVINKA 2008**

**250 TR**

**69.990,- Kč  
a nebo 2.320,- Kč**

\* 36 splátek, akorátce 10% čtvrté částky, RPSN: 20,5%

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