

Dravec s jestřábíma očima

Subaru Impreza WRX STi

Vypadá jako závodní speciál, který se omylem dostal mimo trať. Nemá k němu daleko. Nejen vizáží, ale i schopností extrémně rychle polykat serpentinky. Modří už vědí...

Provokativní ospoilerovaný sedan je nejčastěji vidět v neobvyklé kombinaci modrého laku a zlatých kol. V tomto „válečném zbarvení“ jezdí i rallyový tým značky Subaru. Jeho závodní verze imprezy

se té sériové až podezřele podobá.

Letošní (modernizovaná impreza) se pozná především podle nové přídě s agresivnějšími světlomety. Údajně byly inspirovány jestřábíma očima a spolu s pozměněným tvarem chladiče mají evokovat trup letadla z čelního pohledu. K zadním světlům se tiskové materiály už tak květnatě nevyjadřují. Více než dravec však světlá připomínají úpravy přízniců tuningu.

Podstatnějším vylepšením je několik aerodynamických úprav a nenápadné křídélko



Interiér má již svá nejlepší léta za sebou, ale vše důležité je po ruce a nic zásadního mu nechybí. Řidiče podrží anatomické sedáčky, volant Momo padne dobře do ruky.

nad zadním oknem, pomáhající nasměrovat proud vzduchu pod velmi nápadný zadní spoiler, který zlé jazyky přirovnávají k poličce na knihy. Ať vypadá, jak chce, křídlo a spoiler je zde mají smysl. Vlastně jde o „tovární“ tuning. STi je zkratka pro „Subaru Technica International“, sportovní oddělení značky Subaru.

Impreza STi byla vždy tak rychlá, aby svou vizáž obhájila. Nyní má vůz větší, a to dvouapůllitrový motor. Největším přínosem není samo zvýšení výkonu, nýbrž využitelnější charakteristika motoru. Dříve se do nějakých tří a půl tisíce otáček nic nedělo, načež po přehoupnutí ručičky otáčkoměru přes čtyřku Impreza STi prudce vystřelila vpřed. Při rychlé jízdě jí bylo třeba držet ve vysokých otáčkách, jinak po přefazení motor spadl do otáček, kde rozvášněného řidiče rychle zchladily mrzké výkony ještě nepřepřehnaného dvoulitru. Leckdy to mohl být problém. Nový motor je jen o půl litru objemnější, ale jeho charakter se úplně změnil. Mnohem lépe táhne odspodu, spektrum využitelných otáček je širší a nárůst síly po „rozohnění“ turbodmychadla plynulejší. STi se zbavilo své největší slabiny. Novému motoru se přizpůsobilo delší zpřevodování šestistupňové převodovky.

Charakteristickou vlastností vozů značky Subaru jsou ploché motory, označované pojmem „boxer“, vystihujícím protiběžný chod pístů. Pro ně je typický nejen bručivý zvuk, ale hlavně nízké těžiště. STi k téměř nadpozemským jízdám vlastnostem pomáhá také vyspělý pohon všech kol se samosvornými diferenciály na přední i zadní nápravě a nyní i sériový mezinápravový diferenciál DCCD. Ten za normálních okolností rozděluje sílu: jedenačtyřicet procent na přední nápravu a devětapadesát na zadní, ale po přepnutí na

Ve zkratce



KLADY

Impreza STi se zbavila svých největších slabín. Větší motor má dostatek síly od nízkých otáček, je sladěný s inovovanou převodovkou a nastavitelný mezinápravový diferenciál vyhoví hravým řidičům. Stále je autem s praktickou karoserií a špičkovými jízdními vlastnostmi.

Tvrký podvozek není vhodný pro každodenní použití. S extrémní žíznivostí po Naturalu 98 se počítá; udávaná spotřeba je však nereálná. Zdánlivou malíčkostí jsou chybějící hlavové opěrky na zadních sedadlech, v tak rychlém autě by však bezpečnost neměla být zanedbávána.

ZÁPORY





Impreza s novou přídílí vypadá dravěji. Nastavitelný mezinápravový diferenciál DCCD je nyní standardem; díky tomu lze otočením ovladače proměnit STI v přetáčivý vůz.

Konkurence

Nejpřímějším soupeřem Imprezy STI je od jejich počátků japonská **Mitsubishi Lancer Evolution**.

Původně vzniklo jako silniční verze rallyového speciálu. Nedávno se u nás začala prodávat devátá gene-

race. Jediný další „sportovec“ s pohonem všech kol, rozměrově spadající do nižší střední



Mitsubishi

trždy, je německý **Volkswagen Golf R32**. Mitsubishi se drží dvoulitrového objemu čtyřválce, který je stejně jako dvouapůllitr v subaru přepínávaný turbodmychadlem. Volkswagen pohání nepřepínávaný šestiválec 3,2 litru. Rozdílné jsou i systémy pohonu všech kol. Rozdělení sil mezi nápravami z lanceru nelze plynule měnit jako u imprezy,

Volkswagen



jeho mezinápravový diferenciál má tři dané režimy (asfalt,

šotolina, sníh) a v zatáčkách mu také pomáhá aktivní zadní diferenciál, přenášející více síly na vnější kolo. Díky tomu má v zatáčkách Lancer EVO stejně „nadpozemské“ schopnosti jako Impreza STI. Volkswagen používá mnohem jednodušší systém Haldex: zadní kola se připojují přes mezinápravovou spojku. Za japonskými vozy výkonnostně zaostává. Není tvrdým sportovním nářadím, ale rychlým a dobře vybaveným vozem pro každodenní použití. Je technicky jednodušší, komfortnější a o více než čtvrt milionu levnější.

manuální režim lze STI plynulým otáčením ovladače proměnit v auto, které se chová skoro tak, jako by mělo pohon zadních kol.

Nejrychlejší impreza již není tak hravá, ale lépe vyrovnává případné řidičské chyby. Řízení má nový tlumič, o citlivost však nepřišlo. Podvozek je stále tvrdý a brzdy od renomované firmy Brembo je třeba probudit vehementním šlapáním na pedál, za což se odmění progresivním nástupem účinku. Všechny zmíněné změny jsou jednoznačně pozitivní, ale podvozek je nyní velmi tvrdý. To je další důkaz, že se STI nesklonilo ke kompro-

misům. Ano, je to čtyřdvěřové auto s použitelným zavazadlovým prostorem, ale takové, které na zakroucených silnicích ujede několikanásobně dražším sportovním vozům věhlasných značek. S nimi se může měřit i sportěbou, jež se při ostré jízdě umí vyšplhat daleko přes dvacet litrů na sto kilometrů. Na rozdíl od nich však provoz není spojen s extrémními servisními náklady. Impreza STI je spolehlivá. A na cestu si konečně může posvítit xenony.

Jan Stacha ■

	Subaru Impreza WRX STI	Mitsubishi Lancer Evolution IX	Volkswagen Golf R32
délka (mm)	4465	4490	4246
šířka (mm)	1740	1770	1759
výška (mm)	1440	1450	1465
rozvor (mm)	2540	2625	2578
zavazadelník (l)	395	430	275
max. výkon (kW)	206	206	184
max. točivý moment (Nm)	392	355	320
max. rychlost (km/h)	255	250	250
0-100 km/h (s)	5,4	5,7	6,5
prům. spotřeba (l/100 km)	10,9	10,6	10,7
základní cena (Kč)	1 228 800	1 199 900	932 700