



První generace Imprezy WRX STI se začala vyrábět v roce 1994. K pohonu sloužil dvoulitrový plochý čtyřválec přepínaný turbodmychadlem o výkonu 184 kW. Kromě klasického sedanu byla na vybraných trzích (například Velká Británie) k dispozici také verze s jedním párem dveří.



STI vycházelo z provedení WRX (u nás známého jako GT), proti kterému dostalo například silnější motor nebo upravený podvozek



V devadesátých letech minulého století patřily modrozlaté imprezy k ozdobám mistrovství světa v rallye. Typické válečné barvy vznikly díky sponzorství tabákové společnosti State Express 555. Po jejím odchodu se na bocích vozů Subaru objevil znak automobilky.



Interiér druhé generace nabízel vše, co řidič potřeboval

Foto archiv



Druhé provedení ze začátku třetího tisíciletí šokovalo tvarem přední části. Automobilka reagovala na kritiku a již po dvou letech uvedla na trh facelift.



Hvězda plakátů

Od premiéry první generace Subaru Impreza WRX STI uplynulo dvacet let. Za tu dobu se z japonského samuraje stala legenda a objekt touhy milionů malých i velkých kluků po celém světě.



Modrý lak a zlatá kola, přesně v této barevné kombinaci ji všichni chtěli mít. Z rallyeové legendy se stala modla všech příznivců aut. Vpravo druhý facelift.

První STI se představilo v roce 1994, historie tohoto provedení ovšem sahá hlouběji. Vratme se o několik let zpátky, konkrétně do roku 1992, kdy se představila úplně první impreza. Kromě běžných verzí s pohonem předních či obou kol s atmosférickými plochými čtyřválcí o objemech 1,6 l, 1,8 l a 2,0 litru se veřejnost dočkala také ostrého provedení WRX, které odkazovalo na působení japonské značky v mistrovství světa v rallye. Dnes již notoricky známá zkratka vznikla jako akronym slov World Rally eXperimental (některé zdroje zmiňují World Rally Cross), která dávala vědět, že pod ka-

potou se skrývá část techniky, již fanoušci znali ze světových soutěží.

V Evropě se v té době pro nejsilnější imprezu vžil přídomek GT. K pohonu sloužil přeplňovaný boxer o objemu 2,0 litru s označením EJ20G, který disponoval výkonem 155 kW. Semínko neřesti bylo tedy zasazeno, stačilo čekat, až vyklíčí. Tento okamžik nastal v roce 1994, kdy se do vývoje zapojila tovární divize Subaru Tecnica International. Ta byla založena o šest let dříve a jejím prvořadým úkolem byla příprava soutěžních speciálů (podobně jako britská společnost Prodrive). Písmena STI se skvěla také na kufru nového

vrcholu modelové řady Impreza.

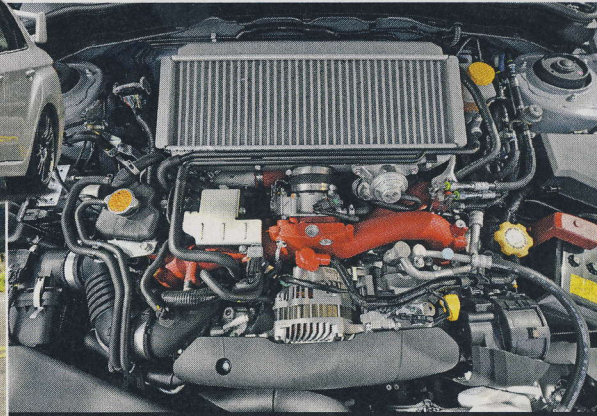
Jednalo se prakticky o sériové verze WRX, jež sjely hned po dokončení z linky a zaparkovaly u specialistů, kteří nahradili některé díly vlastními. Změnil se například mezichladič, speciální kované písty nebo karbonové vzpěry motorového prostoru. Výkon motoru narostl na 184 kW, díky čemuž se přiblížil například BMW M3, jež mělo o 26 kW více, ale také třilitrový šestiválec, ovšem bez turbodmychadla.

V první polovině devadesátých let se ještě jednalo o „kusovou“ výrobu, měsíčně nevzniklo více než 100 aut. Zajímavou variantou bylo provedení RA - o několik desítek kilogramů lehčí, zároveň ale výkonnější (202 kW). Ve standardu navíc nechyběl elektromechanický diferenciál s uzávěrkou, jež známe pod zkratkou DCCD.

První modernizace druhé generace měla za úkol především uhladit vzhled předku.



Tříprostorová karoserie se u této generace objevila až v druhé polovině roku 2010



Turbodmychadlem přeplňovaný boxer o objemu 2,5 litru se představil společně se třetím faceliftem druhé generace. Výkon 221 kW se musel potýkat s tvrdou konkurencí v podobě Fordu Focus RS nebo Audi RS3. Jednotka se dostala také do aktuálního provedení, liší se však přeprogramovanou řídicí jednotkou s lepším průběhem výkonu i točivého momentu.



Hatchback pravověrné fanoušky šokoval, během let si ovšem našel dostatek zákazníků



S nastavením celého auta si může řidič s trochou nadsázky hrát celý den. Na běžnou jízdu doporučujeme režim Intelligent, na ostřejší pak Sport. Poslední Sport Sharp pak využijete zejména na okruhu. Manuálně si také můžete zvolit, kolik síly půjde na jednotlivé nápravy.



V tu dobu se po světových tratích proháněly nám známé speciály s modrozlatým zbarvením, které se stalo symbolem automobilky na několik dalších let. Tehdejší sponzor, tabáková společnost State Express 555, se pod tento design výrazně podepsal. Subaru dokonce zmíněné válečné barvy používalo i po roce 2004, kdy firma se třemi pětkami ve znaku kolotoč rallye opustila.

Svět WRC měl na sériová auta velký vliv, působil totiž nejen jako technická laboratoř, ale také vynikající marketingový nástroj. Vždyť kdo by si nepamatoval na matadora Carlose Sainze nebo Colina McRae. Po druhém jezdcí byla v roce 1995 dokonce pojmenována limitovaná edice dvou set kusů Imprezy WRX, které byly určeny výhradně pro britský trh.

STI prodělavo prakticky každý rok nějaké modifikace. Většinou se zaměřily na výkon motoru, který postupem času narostl na 206 kW, hmotnost se přitom pohybovala okolo 1270 kilogramů. První generace završila život

v září 2000. Na rozloučenou připravilo Subaru třisetkusovou sérii s názvem WRX STI S201, jež dostala nejsilnější verzi dvoulitrového boxeru o výkonu 224 kW. Exteriér i interiér byly navíc vyšperkovány prakticky všemi příplatkovými doplňky, jež jste si mohli v té době objednat.

V našich končinách pravděpodobně známější druhá generace přišla na trh v „magickém“ roce 2000 a využívala služeb výrazně modifikované platformy předchůdce. Po stránce designu se nejednalo zrovna o nejkrásnější vůz, kvůli kulatým předním světlům se mu přezdívalo „Bug eye“ neboli Broučí oko. Nejsilnější provedení dostalo šestistupňovou převodovku, která nahradila kritizovaný pětistupňový manuál. Co ovšem nepotěšilo, byla hmotnost, která se mezigeneračně zvýšila o značných 200 kg. Kvůli přísnějším emisím byl nástupce paradoxně o něco slabší. V závislosti na trhu se výkon pohyboval od 195 do 210 kW.

První facelift z roku 2003 se snažil napravit kontroverzní vzezření přední

části. Změnil se také tvar nasávacího otvoru v kapotě, který se o něco zvětšil. Motor o výkonu 195 kW zůstal stejný. Více odlišností přinesl až druhý facelift (2005), který se zaměřil nejen na estetickou stránku (jiná přední světlá, nárazník, opět větší nasávací otvor v kapotě), ale též techniku. Předchozí dvoulitrový motor nahradila jednotka o objemu 2,5 litru, jež se pyšnila výkonem 206 kW, jímž navázala na pozdní verze předchozí generace. Délka karoserie se zvýšila o 50 mm (4465 mm), narostla také hmotnost, a to o 45 kilogramů. Svět WRC se nicméně začínal pomalu měnit. Ačkoliv v sezoně 2005 obsadil tovární jezdec Marcus Grönholm druhé místo za pozdějším suverénem Sébastienem Loebem, v hodnocení značek skončilo Subaru až čtvrté, o jedno místo za Škodou.

Největší revoluce se ovšem teprve chystala. Nadšenci, přívyklí sedanu, museli v roce 2007 skousnout velmi hořkou pilulku, japonský výrobce totiž dal této karosářské verzi vale a vsadil na klasické pětidveřové provedení

hatchback. Běžné verze měly soupeřit například s tehdejší Mazdou 3 nebo „pětkovým“ Volkswagenem Golf, zatímco ostré varianty WRX a WRX STI zase mířily na vrcholné pozice v kategorii hot-hatch. K pohonu sloužil posílený boxer 2,5 litru s továrním označením EJ257, který v tomto provedení produkoval velmi slušných 221 kW. Tím se stal nejvýkonnější jednotkou v historii modelu WRX STI, pokud nepočítáme speciální modely pro vybrané trhy.

Subaru tentokrát vsadilo na odlišnou taktiku a slabší provedení WRX přizpůsobilo tak, aby zaujalo širší spektrum zákazníků. Podvozek se na poměry značky dal s trochou nadsázky označovat jako pohodlný. Celkově příjemný, ale možná až trochu moc civilní projev sice zvedl prodejní čísla, objevovaly se však hlasy, které volaly po méně kompromisní verzi. Rozdíl mezi oběma vrcholnými variantami modelové řady Impreza byl totiž relativně velký. V Japonsku našťastí všechny připomínky vyslyšeli a pro modelové



Současnost vypadá velmi slibně, nyní už jen WRX STI se vrátilo k sedanu, který k němu pasuje nejlépe

TECHNICKÉ ÚDAJE	1. generace	2. generace	2. generace (od roku 2005)	3. generace	4. generace
Objem (cm ³)	1994	1994	2457	2457	2457
Výkon (kW/min)	202/6500	195/6000	206/5600	221/6000	221/6000
Točivý moment (N.m/min)	319/4000	343/4000	392/400	407/4000	407/400
Největší rychlost (km/h)	neuveдено	244	255	255	255
Zrychlení 0-100 km/h (s)	neuveдено	5,5	5,4	5,2	5,2

vý rok 2009 nadělili WRX mimo jiné silnější motor se 195 kW (+26 kW) a tužší podvozek, který byl podle odborné i laické veřejnosti u původního provedení příliš měkký. Dalším výrazným milníkem pro třetí generaci se stal návrat oblíbeného sedanu (modelový rok 2011), který si velká část fanouškovské základny doslova vymodlila. Při-

tom hatchback se v nabídce Subaru po počátečních kontroverzích úspěšně zabydlel. Společně s příchodem tříprstorové karoserie doznal model WRX STI několika úprav (tužší pružiny, širší pneumatiky nebo lepší tlumiče), které se podepsaly na vytříbenějších jízdnicích vlastnostech.

V té době už ovšem japonská automobilka uzavřela působení ve světě mistrovství světa v rallye, odkud se stáhla v prosinci 2008. Podle tehdejších vyjádření představitelů dosáhla značka všech sportovních i marketingových úspěchů, které si zadala. Dalším důvodem byla také finanční náročnost. Éra

devadesátých let a jezdců typu Sainze, Burnse nebo McRae pomalu končila, ať už přirozeně nebo v případě posledních dvou jmenovaných velikanů tragicky. Zatímco Richard Burns podlehl mozkovému nádoru, Colin McRae zahynul při nehodě vrtulníku.

Kromě standardních verzí byly na trhu i limitované, mezi něž patřily například WRX STI spec C, jež byla určena výhradně pro domácí trh, nebo R205. Toto provedení vzniklo za příspění zkušeností z 24hodinového závodu na Nürburgringu.

V současnosti můžeme na našich silnicích spatřit již čtvrtou generaci slavného modelu, který adoptoval pohonnou jednotku předchůdce, nicméně přišel s celou řadou vylepšení. Výkon 221 kW zůstal totožný, změnila se ovšem řídicí jednotka. Přeprogramovaný program nyní zajišťuje

lineárnější průběh výkonu. Lepším zážitkům z jízdy napomáhá též citlivější snímač polohy plynového pedálu. Čtvrtinová poloha nyní odpovídá 50 % u předchůdce. Výrazně lepší je také podvozek, jenž se může pyšnit například tužšími pružinami a silentbloky, zesílenými stabilizátory a vyztuženou nápravnicí. Nechybí stálý pohon všech kol se třemi diferenciály (vpředu planetový, vzadu Torsen a elektronicky řízený mezinápravový s označením DCCD s několika režimy) ani systém aktivního rozdělování točivého momentu (ATV).

Inspirací pro vzhled novinky bylo kombi Levorg, které se představilo minulý podzim na autosalonu v Tokiu. Změnou prošlo samotné označení, jež vypustilo název Impreza. **-05-**

Subaru WRX STI ustanovilo nový rekord, když projelo 60,66 km dlouhou trať na anglickém ostrově Man průměrnou rychlostí 187,29 km/h

