

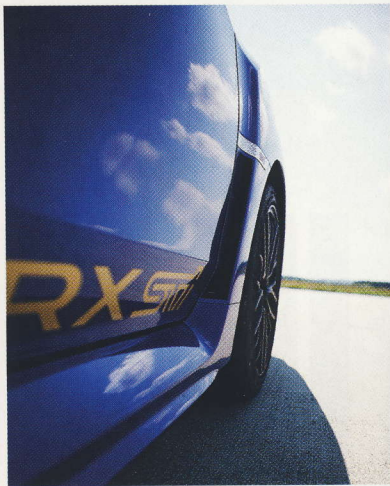




V ZAJETÍ rychlosti

Jen jsem to zkusil. Tlačítko stabilizace se krčí vlevo pod volantem, ale našel jsem ho. Přepínačem středového diferenciálu jsem si zvolil, že chci více výkonu na zadní kola. A pak jsem ji tam prostě poslal... Otevřená levá zatáčka, lehce do kopce, na dvojku!

Text: JAN ČERVENKA Foto: JAN SVOBODA



DRIFT? ANI NÁHODOU? NEDOTÁČIVOST? Tak ani ta už ne. Bylo jasné cítit, jak se Impreza zapřela do pravého zadního kola, jak povolilo řízení a pak už jen masivní přívál rychlosti. Stačilo mi jen několik kilometrů, abych zjistil, že nové STI hraje podle jiných pravidel. Je výrazně pevnější, má ryze silniční nastavení a v popisu práce má hlavně rychlost.

Jenže vy a fotograf toužíte po driftovacích fotkách. No to je super. Představa, že zkusím jet bokem na normální silnici, je stejně lákavá jako bahenní koupel. Zatímco předchozí generace se nechala vyprovokovat prudkou změnou těžiště a ty starší uměly přejít z nedotáčivého smyku do přetáčivého, tak tahle nová mi ze všeho nejvíc nastavením podvozku připomíná Audi RS4. Odstředivá síla vám v zatáče sice vytáhne nudle z nosu, ale jízda bokem se nekoná. A tak sjždíme ze silnice R4 směrem na Břežnici a potom nás čeká nádherná okreska č. 174. Cílem je letiště v Tchořovicích. Už jsem málem zapomněl, jak je tato silnice členitá. Charakter zdejší krajiny je proměnlivý jako jarní počasí a stužka asfaltu pečlivě kopíruje všechny terénní zlomy. Najdete tady ostré i rychlé zatáčky, ty hned se dvěma apexy i ty zrádné, které se znenadání utahují. Je tady několik horizontů, kde se zadek auta

může
půlka
špatně
pro p
tak d
drifto
jinéh
Lecco
„abso
jako p
a že p
předv
místě
moto
Někt
pořá
je dr
v 60
407
Nim
zjist
na to
otáč

Kdyby Mitsubishi nadále vyrábělo Evo, vypadalo by nejspíš velmi podobně.



Rychlý pohyb zápěstí a pak bez skrupulí pustit spojku. Škubne to, až to bolí. Trakce je ohromující, stejně jako samotný výkon.

může nepříjemně odlehčit, a pak pár míst, kde se sevřenými půlkami korigujete stopu a rychlost, protože jste to prostě špatně odhadli. Je to dvacetikilometrový dovednostní test pro podvozek, a jestli tady STI obstojí, pak už ani nebude tak důležité, jestli v Tchořovicích předvede spektakulární driftovací schopnosti, protože bude jasné, že jde o něco jiného.

Leccos naznačuje už samotná tisková zpráva. Pojem „absolutní rychlost“ je zde zmíněn hned několikrát, stejně jako připomínka, že auto bylo testováno na Severní smyčce a že při vývoji šlo zejména o „stabilitu vozu a vysoce předvídatelné chování“. Jinými slovy, rychlost je až na prvním místě a pohon všech kol je ideální způsob, jak dostat výkon motoru na silnici.

Některé věci se ale nemění. Čtyřválcový boxer 2,5 litru má pořád stejně chraplavý projev a šestistupňová převodovka je drsná, ale přesná. Výkon 300 koní je k dispozici v 6000 otáčkách, ale omezovač je ještě o 1200 otáček výš. 407 Nm točivého momentu pak najdete ve čtyřech tisících. Nicméně nemusíte ani studovat výkonové křivky, abyste zjistili, že nejvíce síly dostanete právě od čtyř do šesti tisíc, na to vám stačí párkrát nechat proběhnout bílou ručičku otáčkoměru od volnoběhu až k červenému poli omezovače,

Čtyřválcový boxer o objemu 2,5 litru má pořád stejně chraplavý projev a šestistupňová převodovka je drsná, ale přesná.

ideálně na dvojkou. A když už jsme u té červené... Červená je na STI všude. Červené jsou indexy na přístrojích, červená je niť na sedačkách, červený je střed hlavice řadicí páky a červená se dostala i na kožené čalounění sedadel. A červený můžete mít i lak, ale musíte si ho zadat do výroby. Nicméně ze sedmi nabízených barev je nejprodávanější klasická modrá, zlatá kola pak najdete v nabídce doplňkové výbavy.

Někteří fanouškové nové Impreze STI vyčítají, že zvenku vypadá trochu jako Lancer Evo, ale uvnitř je to jasné Subaru. Podle zvuku i podle vůně, stejně jako klasické ergonomie – s výjimkou ovládání navigace je všechno tak, jak má být. Kromě již zmíněného tlačítka stabilizace potřebujete k životu ještě další dva ovladače. Ten kruhový na středovém tunelu patří SI-Drive, kde si volíte mezi třemi mapami motoru v závislosti na jízdních podmínkách nebo vaší touze po rychlosti. A ten kolébkový hned vedle patří aktivnímu mezinápravovému diferencially DCCD, který umí přerozdělovat poměr výkonu mezi přední a zadní nápravu, a to ve třech automatických režimech nebo v šesti manuálních.

Nemusím ani projet celou silnici, abych pochopil, že filozofie se opravdu změnila. Impreza STI je ostrá jako

Křídlo je vykrojené nahoru pro lepší výhled ve zpětném zrcátku.

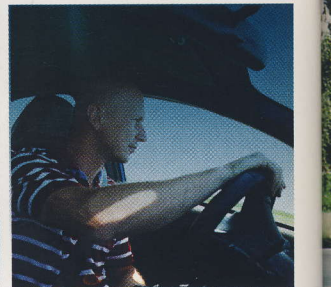




Rychlost, s jakou se Impreza pohybuje po okresech, bere dech. Je stabilní a nezáluždná.



Červená se dostala v kabině úplně všude. Červený můžete mít i lak karoserie.



Řízení je nyní ještě rychlejší a hlavně bez sebemenší vůle. I díky němu se změnil charakter auta.

skal
Likv
jedn
snad
do k
si př
Tak
za ž
před
co n
Vyse
a čt
v m
záp
bol
zatá
ohr
nov
kol
leh
řad
A p
obj
nab
hra
aut
Nel
Pří
na
poz
zkr
kol

skalpel a přesná jako ruce špičkového neurochirurga. Likviduje každou zatáčku s buldočí zarytostí a rovinky jednoduše polyká na trojku či na čtyřku, vyšší kvality snad ani nepotřebuje. Tenhle kus asfaltu jí báječně hraje do karet, a když tak nad tím zpětně přemýšlím, neumím si představit moc aut, která by tady mohla být rychlejší. Tak třeba tahle pasáž... Jen co se vyjede z Hudčic, tak za železničním přejezdem do kopce může motor naplnit předvést své schopnosti. Plná dvojka. Turbo plní sání, co mu síly stačí, a palivové čerpadlo jede na maximum. Vysoce výbušná směs zaměstnává šestnáct ventilů a čtyři válce, ale nemám čas ani pomyslet, co se asi děje v motoru, protože musím řídit trojku. Rychlý pohyb zápěstí a pak bez skrupulí pustit spojku. Škubne to, až to bolí. Koukám daleko před sebe, až na konec levotočivé zatáčky, připraven k dalšímu přeřazení. Ta trakce je ohromující, stejně jako výkon auta. Vzhledem k tomu, že nové STI váží 1575 kg (nezapomeňte, že má pohon všech kol a dva páry dveří, taková Carrera 4 je jen o 130 kg lehčí), přísahal bych, že motor má přes 300 koní. Čtyřku řadím na horizontu, ale nemám už čas sledovat tachometr. A pak prostě uberu, protože se na silnici lemované javory objevuje traktor. Naštěstí. I přes rozbitý povrch asfaltu nabírala Impreza rychlost takovým způsobem, že to hraničilo se schopnostmi mnohem dražších a placatějších aut.

Nebo ten zrádný můstek hned 1,5 kilometru za Březnici. Přifřičte si k němu na trojku, pak musíte ůknout na brzdy, podřadit o stupeň dolů a počkat si na hodně pozdní apex. Zatímco stará Impreza by se tady buď zkroutila, nebo by se rovnou smýkla po předních kolech (tedy pokud byste ji tam schválně nehodili), tak



Technické údaje:

SUBARU IMPREZA STI

Motor: přeplňovaný čtyřválec, boxer
Objem: 2457 cm³
Výkony: 300 koní
 v 6000 ot./min.,
 407 Nm
 v 400 ot./min.
Zrychlení 0-100 km/h:
 5,2 s
Maximální rychlost:
 255 km/h
Spotřeba:
 10,4 l/100 km
Cena: 1 179 000 Kč

teď si pravé přední kolo intuitivně najde stopu mířící přímo k vrcholu zatáčky a zbytek auta ho následuje s neochvějnou přesvědčivostí. Karoserie Imprezy STI je tužší o celých 40 procent, ale ještě markantnější je snad změna v uložení zavěšení. Tohle není rallyové, ale ryze silniční auto! Bylo tu potlačeno naklánění a je ještě zvýrazněn grip.

Celkovému charakteru auta odpovídá i řízení, které má rychlejší převod, konkrétně 13:1 namísto předchozích 15:1. O čtyři sta procent je také vyšší tuhost pouzder úchytné převodky řízení, takže volant reaguje okamžitě. Což je skvělé, protože je menší a hlavně poprvé v historii dole zploštělý. Ale protože nemusíte vůbec přehmatávat, může vám to být jedno.

Po tomhle všem asi tušíte, že ty driftovací fotky na letišti byly vykoupeny krví, potom a v neposlední řadě i zásahy ruční brzdy. Zkoušel jsem skandinávský švih, zkoušel jsem to přes brzdy, ale nové STI je zarputilá a odmítá se nechat sklouznout bokem. Dá se ale na milimetry přesně ovládat, a když chtěl fotograf, abych mu zkusil olíznout špičky, ani mi to nepřišlo moc troufalé. Já se smál, on zahrnědl.

Cestou domů už jsem nepokoušel limity auta ani své štěstí, co se policejních radarů týče. Impreza STI s tím neměla problém. Jako by to předchozí napětí někam zmizelo. Pevnost jde ruku v ruce s poddajností a nikdo soudný nemůže říct, že by měla uskákaný podvozek. Nechte motor, ať pracuje okolo dvou tisíc otáček, uvolněte mezilopatkové svaly i předloktí a zjistíte, že STI je vlastně docela kultivované auto.

Ano, Impreza se změnila. Doby Colina McRae a jeho rozevlátých driftů jsou definitivně pryč, ale nikdy nebylo lehčí jet opravdu rychle. ●

Pevnost jde ruku v ruce s poddajností a nikdo nemůže říct, že by měla nová Impreza uskákaný podvozek.

