



HARDCORE NA DRUHOU

Po odchodu Mitsubishi Lancer Evo nám zůstane jediný stroj, který se dokáže alespoň částečně přiblížit zážitkům závodníka rallye. Subaru WRX STI se sice v nové generaci zdá být po stránce parametrů totožné s generací minulou, ale skutečnost je zcela jiná. Honza Markovič si ze Švédska přivezl důvody, proč tomu tak je.

Foto: Subaru, autor

KDYŽ ZVEDNETE kapotu nového Subaru WRX STI, možná budete zklamaní. Vždyť nová verze tohoto drsnějšího modelu má stejný motor jako ta minulá! Jde o 2,5litrový čtyřválec typu boxer s přeplňováním a výkonem rovných 300 koní. Jenže jestli něco nové „estéčko“ potřebovalo, rozhodně to nebyl výkon. A tak se prostě vylepšovalo jinde.

Inženýři se zaměřili na jízdnicí vlastnosti za extrémních podmínek. Zvyšovala se hlavně tuhost jednotlivých komponentů. Tužší je přední i zadní zavěšení, tužší je řízení, převodovka, karoserie, a dokonce jsou tužší i použítá kola. Výčtem všech detailních vylepšení bych zaplácal zbytek tohoto článku, ty nejdůležitější proto najdete v příloženém boxu.

VĚRNÉ TRADICI

Raději se soustředím rovnou na jízdu a pocit, který řidič má, když do nového WRX STI poprvé usedne. Není potřeba zdůrazňovat, že novinka se po stránce vzhledu drží tradice. Navzdory úpravám karoserie, jako je nová přední nebo A sloupky posunutě o pár milimetrů vpřed kvůli lepšímu výhledu ven, tu najdete charakteristické prvky. Jde

o typický modrý lak, nasávací otvor v kapotě, plátok i masivní přítlak na zádi, které vám při pohledu do zpětného zrcátka okamžitě připomenou, že jste v autě sedíte. WRX STI v této verzi vypouští hatchback jenom sedan.

Uvnitř se vaše ruce zaboří do volantů s tlakem, vlněným středem a možná trochu nešetrně seříznutou spodní částí. Rallye atmosféru má, ale ne tak natyčeně červeně svítící pedály nebo páka s červenou hlavou. Deska je postavena podobně jako u Subaru XV, vypadá trochu jinak než dřív. Prémiovka není. Velkou výhradou



Sportovní sedadla jsou fajn, pokud nemáte rozměry přerostlého Evropana. Ten při řízení sedí vysoko a musí se v zatáčkách pevně držet



o typický modrý lak, obrovský nasávací otvor v kapotě a za příplatek i masivní přítláčné křídlo na zádi, které vám při každém pohledu do zpětného zrcátka okamžitě připomene, v jakém autě sedíte. WRX STI navíc vypouští verzi hatchback. Bude jenom sedan.

Uvnitř se vaše ruce hezky zaboří do volantu s tlustým věncem a možná trochu zbytečně seříznutou spodní hranou. Rallye atmosféru mají připomínat sytě červeně svítící budíky, hliníkové pedály nebo řadicí páka s červenou hlavicí. Palubní deska je postavena podle vzoru Subaru XV, vypadá tedy lépe než dřív. Premiovka to ale pořád není. Velkou výhradu mám



Červeně zářící rychloměr má husté cejchování. Prohřeškem proti dobrému vkusu je dekor z plastu, který ne příliš dobře předstírá uhlíkové vlákno

k navigaci, která na dotyky reaguje tak pomalu, že je rychlejší se na cestu švédskými lesy zeptat kolemjdoucího japonského turistu.

Ale kdo by tohle řešil, když se hřeb večera skrývá pod tlačítkem START a před vámi se vine úzká zakroucená okeska se zatáčkami jako při erzetě? To abych si svůj stroj patřičně nastavil. Stejně jako v minulé generaci je k dispozici systém

SI-Drive nastavující ve třech krocích reakce motoru. Složitý pohon všech kol řešený mezinápravovým diferenciálem se základním převodem 41:59 a se dvěma samosvory je také nastavitelný, ale to už je vyšší dívčí. Raději nechám režim „auto“.

ROZJEZD PRO HVĚZDY

Přidat plyn až na zem znamená u WRX STI přepnout i sebe sama do závodnického režimu.

Malý moment trvá, než se turbo nadechne, ale pak mocně foukne a auto vystřelí vpřed. Od téhle chvíle ho držím už jen ve vysokých otáčkách, kde turbo hvízdá a blikající kontrolka na otáčkoměru udává tempo řazení jako metronom. Šest rychlostí se přehazuje samozřejmě manuálně po ostře krátkých drahách s tuhým chodem i vzdornou spojkou. Z tohoto auta tryská s každým ujetým

„MOŽNOST NASTAVIT SI DIFERENCIÁL JE UŽ VYŠŠÍ DÍVČÍ“



AUTO4x4.CZ // KVĚTEN 2014

ČÍM TUŽŠÍ, TÍM LEPE

- Tuhost zkrtné tyče řízení
- Tuhost pouzder úchytů přer
- Tuhost pružin přední nápra
- Boční tuhost přední nápra
- Celková klopná tuhost pře
- Tuhost pružin zadní nápra
- Boční tuhost zadní nápra
- Celková klopná tuhost zad
- Standardní kola jsou tužší
- Tuhost karoserie vůči ohyb

metrem obrovská dávka testosteronu.

Do každé sebeužší zázáhodno vletět pod plyn a pak přesným hydraulickým řízením volit správný útaženějšímu převodu (se z 15:1 na 13:1) je reak okamžitá a ručkovat neba ani v serpentínách. A to náhodou potřeba byla stabilizaci. Pod nekomp


SUBARU
Confidence in Motion

15%



SUBARU

ti do vyprodání zásob pro vozy MF

BARU EMIL FREY STOD
BARU EMIL FREY ČERN

) let v Evropě



ČÍM TUŽŠÍ, TÍM LEPŠÍ

Tuhost zkrtné tyče řízení zvýšena o	25 %
Tuhost pouzder úchytů převodovky zvýšena o	400 %
Tuhost pružin přední nápravy vyšší o	22 %
Boční tuhost přední nápravy plus	14 %
Celková klopná tuhost přední nápravy o	24 %
Tuhost pružin zadní nápravy o	6 %
Boční tuhost zadní nápravy narostla o	38 %
Celková klopná tuhost zadní nápravy zvýšena o	24 %
Standardní kola jsou tužší o	15 %
Tuhost karoserie vůči ohybu zvýšena o	30 %

metrem obrovská dávka testosteronu.

Do každé sebeužší zatáčky je záhodno vletět pod plynem a pak přesným hydraulickým řízením volit správný úhel. Díky utaženějšímu převodu (zkrátil se z 15:1 na 13:1) je reakce vozu okamžitá a ručkovat není potřeba ani v serpentínách. A kdyby to náhodou potřeba bylo, zrušte stabilizaci. Pod nekompromisně

sešlápnutým plynem a ještě lépe na šotolině se WRX STI plynule transformuje do dokonalé driftujícího stroje. Přesnost kontroly vozu v takovém stavu je tak opojná, že dostanete chuť zajet si nějakou pekelně obtížnou trať gymkhany. Ti nezkušení by se ale měli raději krotit. Proto tu jsou ještě silné brzdy s překvapivě přesným dávkováním.

Subaru WRX STI je pekelně rychlé, až se mi nechce věřit, že podle tabulky dokáže na stovku zrychlit „jen“ za 5,2 sekundy. Správný pocit z jízdy zaručuje hlavně bezprostřednost celého vozu i to, jak výrazně jsou slyšet některé zvuky, ať už jde o motor, převodovku, nebo typické rachtání šterku o podběhy. Tohle je to správné auto, které vás dokáže vtáhnout do hry,

INZERCE



SUBARU
Confidence in Motion

EMIL FREY ČR, s.r.o.

SUBARU FORESTER



Autorizovaný prodejce a servis

15%



SUBARU OUTBACK

SUBARU XV

-15%

atí do vyprodání zásob pro vozy MR 2013

SUBARU EMIL FREY STODŮLKY
SUBARU EMIL FREY ČERNÝ MOST

Pekařská 638/5, 155 00 Praha 5, tel.: 255 720 111
Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14, tel.: 281 000 561

0 let v Evropě

www.emilfrey.cz

22 let v ČR



PROHLÉDNĚTE
SI DALŠÍ FOTKY
Z TESTU

[WWW.AUTO4X4.CZ/
KATALOG/](http://WWW.AUTO4X4.CZ/KATALOG/)

„SUBARU SE PLYNULE PROMĚNÍ NA DRIFTOVACÍ STROJ“



SUBARU WRX STI

MOTOR | zážehový přeplňovaný čtyřválec, 2457 ccm, 300 k/6000 ot.min⁻¹, 407 Nm / 4250 ot.min⁻¹

PŘEVODOVKA | šestistupňová manuální, pohon všech kol – mezinápravový diferenciál

JÍZDA | 0–100 km/h za 5,2 s, 255 km/h, kombinovaná spotřeba 10,4 l/100 km

ROZMĚRY | 4595 × 1795 × 1475 mm, rozvor 2650 mm

ZAVAZADELNÍK | 460 l

PŘEDBĚŽNÁ CENA | 1 120 000 Kč

Pod kapotou je stejný 2,5 l velký čtyřválec. Auto používá i stejný systém pohonu všech kol. Abychom našli vylepšení, musíme usednout za volant



jejímž jediným omezením jsou vaše schopnosti a výše bodového konta. O ochotě platit za benzin snad ani mluvit nemusím – 13 litrů v průměru ale není na takový zážitek zas až taková hrůza.

NA KAŽDÝ DEN? JAK PRO KOHO...

Jen jedno bych si přál. Aby se myslelo i na nás vysoké. V sedačce jsem se necítil vůbec dobře, vlastně jsem se musel pořádně zapírat, abych v zatáčce

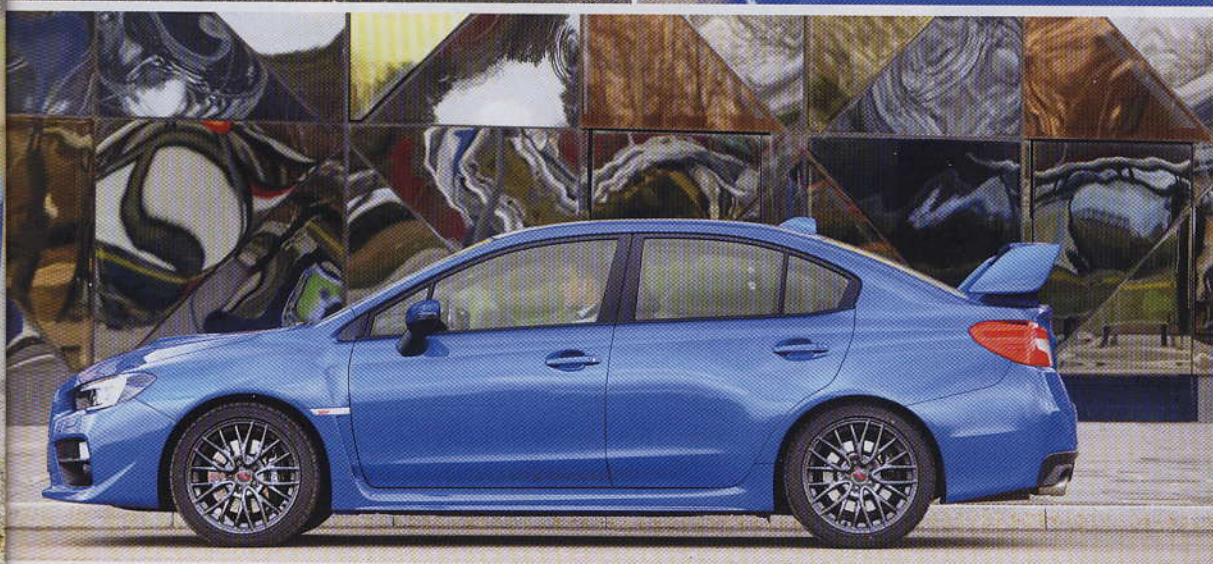
nevylétl ven. A sezení za volantem, alespoň při mých 190 cm, také nebylo ideální. Raději bych se posadil trochu níž a pevněji. Ale chápu, že je to ústupek a zlepšení každodenní použitelnosti.



Ale pozor. Nemyslete Subaru WRX STI je vůz budete přes týden používat k nakupování a přemísťování do školy a o víkendů si sáskotačíte na okreskách to byste se museli poohl



& K, a.s.
deňská 100, Br
odej@subarub
www.subarubrnc



Ale pozor. Nemyslete si, že Subaru WRX STI je vůz, který budete přes týden používat k nakupování a přemisťování dětí do školy a o víkendu si s ním zaskotačíte na okreskách. Kdepak, to byste se museli poohlédnout

v kategorii hot hatchů. WRX STI, ačkoliv se mezigeneračně dokázalo při běžném ježdění trochu zklidnit, není na obyčejné cestování ideální. Hluk začne po delší době lézt na nervy, stejně jako ono zmíněné rachtání kamínků v podbě-

zích. Šoupat se v zácpě s tuhým manuálem a převodovkou je čiré utrpení a tvrdý podvozek není mimo hladké komunikace také žádná legrace. Kdepak, tohle bude jen hračka na víkend pro zapálené rallye snílky. ■

INZERCE


SUBARU

& K, a.s.
 ídeňská 100, Brno
 rodej@subarubrno.cz
 ww.subarubrno.cz



547 136 215
 602 487 429
 602 727 516