

# RALLYE DO PRÁCE

Nové Subaru WRX STi má být nejen sportovnější, ale také více použitelné jako auto pro každý den. Při prvním kontaktu s novou generací jsme byli zvědaví, zda se to podařilo.

**K**dyž se Takacu-san postavil před skupinu novinářů, nečekal na něj vůbec snadný úkol. Japonský šéf vývoje publiku představuje nejnovější generaci modelu Subaru WRX STi, kapitolu o motoru však musí namísto použití jasné řeči inženýrů zabalit do připravených marketingových frází. Holá čísla v tiskových materiálech vše rychle prozradí: Subaru nenasadilo pod kapotu sportovní čtyřkolky WRX STi nový motor.

Boxer o objemu 2,5 litru poskytuje i nadále výkon 221 kW, tedy rovných 300 koní, maximální točivý moment 407 Nm posílá na kola při 4000/min. Variabilní časování sacích a výfukových ventilů i menší úpravy v sacím traktu se mají postarat o vyšší efektivitu, bezprostřednější reakce na pohyby plynového pedálu a splnění přicházející normy Euro 6. Nezměněny zůstaly také dynamické hodnoty. Z klidu na stovku vůz zrychlí za 5,2 sekundy, nejvyšší rychlost 255 km/h je elektronicky omezena.

Mnohem důležitější než hodnota zrychlení bylo pro Japonce přepracování podvozku a také řízení. To pracuje stále s poctivým hydraulickým místo na spotřebu méně náročným elektromechanickým posilovačem. Mezigeneračně se však snížil jeho převod 15:1 na 13:1. Rozdíl oproti předchůdci je enormní. I ty nejmenší pohyby dole zploštělého volantu přenáší Subaru WRX STi na cestu suverénně. Časy přílišného neklidu kolem středové polohy jsou nyní minulostí a už jen proto působí podvozek mnohem stabilnějším dojmem než dosud.

Díky použití silnějších příčných ramen, tužších stabilizátorů a pružin se skutečně podařilo citelně zredukovat







## RYCHLÝ PŘEHLED


### Subaru WRX STI

Čtvrtá generace sportovního sedanu nižší střední třídy se stálým pohonem všech kol.

**Kč** Cena bude známa na konci května, v Německu od 1 180 000 Kč.

 Preplňovaný čtyřválcový boxer s objemem 2,5 litru.

 Klasický pětimístný čtyřdveřový sedan, zadní křídlo za příplatek.

 Mitsubishi Lancer Evo X, Audi S3, Mercedes-Benz CLA 45 AMG.

## MODRÁ JE RYCHLÁ



**1998: Kupé 22B** s motorem 2.2 turbo je nejvzácnějším exemplářem.



**2001: WRX STI** druhé generace poháněl dvoulitr o výkonu 195 kW.



**2004: Facelift** přinesl agresivnější exteriér, motoru se však netýkal.



**2006: S dalším faceliftem** přišel pod kapotu 2,5litrový motor s 206 kW.



**2008: Třetí generace** přišla jako hatchback, výkon vzrostl na 221 kW.



**2010: Sedan s křídlem** konečně dorazil ze zámoří také k nám do Evropy.

Miloš Remenár  
o výhodách  
starších  
motorů



„Nevadí, že pod kapotou není nový agregát. Kvůli emisním normám by byl pravděpodobně přiškrcený více než ten současný.“

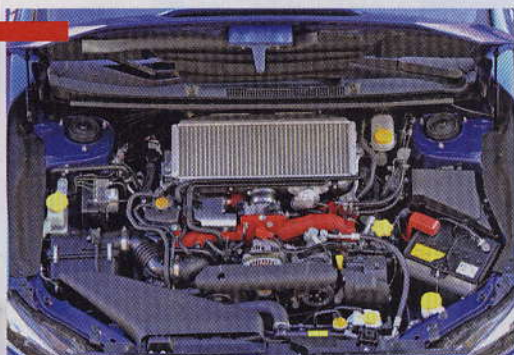
nejen podélné pohyby při zrychlování a brzdění, ale i náklony karoserie při rychlých změnách směru jízdy. Skutečnost, že nové Subaru WRX STi se svým potenciálem poskytování zábavy během jízdy sahá opět dále, se dá krásně procítit na technické, úzké trati. Ten, kdo se usadí za volant a prožene ikonickou čtyřkolku několika zatáčkami, se s ní zaručeně velmi rychle sžije.

Nové WRX STi jde za plynem podstatně agresivněji, turbodíra se zdá být menší než dříve. Celkově se dá subaru ovládat s lehkostí a jistotou, v rychlých průjezdech zatáčkami se chová stále spíše nedotáčivě. Maximální možnou trakci v každých podmínkách zaručuje permanentní pohon všech čtyř kol, obutých do sportovních pneumatik Dunlop o šířce 245 mm. Jediné, co nás při první jízdě zcela nepřesvědčilo, byl brzdový systém Brembo, u kterého bychom si uměli představit citlivější dávkování.

Pokud chcete od auta ještě více sportovní, sáhněte po vypínači elektronického stabilizačního systému (Subaru jej nazývá VDC). Tento užitečný elektronický pomocník jde nejen zcela vypnout, ale i přepnout do režimu Track, určeného pro jízdu na okruhu. Zád WRX STi se pak dá častěji přimět k elegantním tanečním kreacím. Pokud vás ale zadek začne předbíhat příliš, uklidní jej zásah brzd na vnějším zadním kole.

V autě dále najdeme kontrolní centrum na středové konzole, sestávající z otočných a kolébkových tlačítek. Se třemi volitelnými režimy Intelligent, Sport a Sport Sharp systému SI-Drive mohou velcí kluci i ambiciózní sportovní jezdci uspokojit své potřeby, pohrát si a na cestě domů motor přepnout do klidnějšího, úspornějšího režimu. Navíc se dá manuálně měnit rozdělení síly motoru mezi přední a zadní nápravu (standardně v poměru 41:59 ve prospěch zadních kol) i svornost mezinápravového diferenciálu.

Řidič nového Subaru WRX STi se nadále aktivně podílí i na volbě převodového stupně. Dvouspojková převodovka (zatím?) v nabídce není, na rozdíl od slabšího brášky WRX. Šestistupňový ma-



Léty prověřený přeplňovaný motor s objemem 2,5 litru zůstal stejný jako v minulé generaci. Brzdy jsou účinné, chybělo nám však přesnější dávkování jejich účinku. Zadní křídlo je za příplatek, ale kdo by ho nechtěl? K WRX STi patří.





**Vylepšení podvozku** jsou jasně cítit v rukách i v celém těle, jedovatá červená barva naznačuje, že auto, ve kterém sedíte, není úplně běžné. Ovládací panel na středovém tunelu to jen potvrzuje. Nicméně s běžnými denními úkoly si auto poradí levou zadní, pokud tedy zrovna nehodláte stěhovat nábytek.



nuál sice nemá vždy zcela hladký chod, poskytuje však poctivou mechanickou zpětnou vazbu.

Kromě „nanášení šminek“ na karoserii se inženýři v Subaru zaměřili také na interiér WRX STI. Přístrojovou desku zdobí imitace uhlíkových vláken, celý vnitřek pak působí hodnotněji a robustněji než v předchozích provedeních. Ve vrcholném modelu nechybějí ani rudě podsvícené přístroje s bílými ručičkami, ani kontrastní rudé obšití volantu a sedadel. Obrazovka mezi přístroji zobrazuje mimo jiné indikátor řazení, displej nad středovou konzolou pak informuje řidiče o plicním tlaku turbodmychadla, točivém momentu směřujícím na kola nebo spotřebě. Ta kombinovaná má být podle údajů Subaru 10,4 l/100 km.

V porovnání s předchůdcem umožnil vpřed posunutý A-sloupek snížení celé přístrojové desky, díky čemuž se zlepšil výhled vpřed. Namísto osvědčených recar vsadili v Subaru u WRX STI na sedadla vlastní výroby. Ve spodní oblasti těla nabízejí dobrou podporu, v ramenou by však snesla výraznější kontury.

Dobré argumenty používá Subaru WRX STI při rozhovoru na téma využitelnosti na každý den. Sedan dlouhý 4595 milimetrů získal na rozvoru 25 mm, čímž se zvětšil prostor pro nohy pasažérů sedících vzadu. Navíc se zvětšil i objem zavazadlového prostoru o 40 litrů na současných 0,460 m<sup>3</sup>. Obávat se už nemusíte ani závistivého posměchu sousedů, kterému mnozí majitelé předchozích generací čelili pro monstrózní zadní křídlo. V nejnovější generaci se samozřejmě také nabízí, ale pouze za příplatek.

Dobré zprávy máme také pro všechny zájemce, které od koupě odstrašila vysoká cena. V Německu, kde se začne prodávat v průběhu června, stojí nyní sedan jen cca 1 180 000 Kč, což je o přibližně 210 000 Kč méně než za předchůdce. U nás se podobně radikální zlevnění čekat rozhodně nedá, šance na jistou úpravu směrem dolů však existuje.

**Text:** Thomas Gerhardt a Miloš Remenár

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### SUBARU WRX STI

<b>Motor</b>	přeplň. zážehový, B4, 2457 cm <sup>3</sup>
<b>Výkon</b>	221 kW (300 k) při 6000/min
<b>Točivý moment</b>	407 Nm při 4000/min
<b>Pohon a podvozek:</b>	6st. manuální převodovka, pohon všech kol, vpředu McPherson, vzadu dvojitý lichoběžník. Brzdy kotoučové s vnitřním chlazením. Pneumatiky 245/40 R 18.
<b>Rozměry:</b>	4595 × 1795 × 1475 mm, rozvor 2650 mm, provozní hmotnost 1524 kg, Objem nádrže 60 l, Objem zav. prostoru 0,460 m <sup>3</sup>
<b>Nejvyšší rychlost</b>	255 km/h
<b>Zrychlení 0-100 km/h</b>	5,2 s
<b>Kombinovaná spotřeba</b>	10,4 l/100 km
<b>Emise CO<sub>2</sub></b>	242 g/km
<b>Cena</b>	cca 1 180 000 Kč *

\* přepočít ze základní ceny platné na německém trhu