



Vyztužený ve všech směrech

Otřepané úsloví o tom, že vítězný tým se nemění, by znělo na úvod jako pěkné klišé, ale náhodou se výborně hodí. Subaru WRX STI je totiž vůz ikonický, který jeho příznivci milují někdy až nekriticky. Takže se nabízí otázka, co vlastně může Subaru na takovém autě ještě zlepšovat?

Text: Josef Židek

Testovaný model Subaru WRX STI

- **motor:** zážehový čtyřválec 2457 cm³
- **výkon:** 221 kW/300 k při 6000 ot./min.
- **točivý moment:** 407 Nm při 4000 ot./min.
- **rozměry:** délka 4595 mm, šířka 1795 mm, výška 1475 mm
- **rozvor náprav:** 2650 mm



Protože si ale Subaru vytкло za cíl naplnit slogan „Absolutní výkon plně pod kontrolou“, změň je na novém STI skutečně pozeňnaně.

Nejjednodušeji by se to dalo shrnout do jedné věty – adrenalin v zatáčkách, klid ve městě. Tomu ovšem předcházelo dlouhé ladění

každého detailu. Než se do nich pustíme, podívejme se na design.

Tady nebudou fanoušci „velkého křídla“ nikterak zklamáni, na svém místě je i nasávací otvor na kapotě a STI je samozřejmě sedan! Upravené

jsou tvary předních světlometů, o 20 cm směrem vpřed se posunul A sloupek. Zadní svítelný jsou přepracovány tak, aby byla opticky zvýrazněna šířka zádi. Pohledu zezadu ovšem dominuje difuzor s dvěma dvojicemi koncovek výfuků. WRX STI měří na délku 4595 mm, rozvor je prodloužen na 2650 mm.

Interiér nezapře styl značky, pro WRX STI má ale vyhrazen impozantní červené číselníky, karbonové detaily a červené prošívání. Jinak vnitřnímu prostoru dominuje černá, v případě testovaného vozu ještě displej multimediálního systému, který je ve vyšší výbavové verzi Sport ve standardu. Novinkou je zploštělý volant, který se v STI objevuje vůbec poprvé. Pod kapotou zůstává benzínový Boxer Turbo s aktivním časováním ventilů Dual AVCS s nezměněným výkonem 300 koní a řazený šestistupňovou manuální převodovkou,



mimochodem s řadící pákou s provokativně červenou hlavicí. Čímž se konečně dostáváme ke zmíněnému podvozku, na němž se toho odehrálo rozhodně nejvíc.

Změny by se daly charakterizovat jedním slovem – vyztužení. Zkrutná tyč řízení má tuhost vyšší o 125 %, tužší jsou pouzdra úchytů převodky řízení a teď už to jde popořadě zepředu dozadu – na přední nápravě tužší příčné vzpěry, tužší pouzdro spodního ramene, tuhost pružin vyšší o 22 %, přibýly vyztužující plechy u předních závěsů, pro další vyztužení je silnější spodní rameno. Boční tuhost tak narostla o 14 % a celková klopňá tuhost o 24 %. U zavěšení zadních kol je to podobná písnička – boční tuhost narostla o 38 % a celková klopňá tuhost o 24 %, na svědomí to mají tužší pouzdra nápravnice a vlečených ramen, větší průměr tyče stabilizátoru, tuhost pružin vzrostla o 6 %, na zadní nápravnici je dodatečná výztuha a spodní upevnění tlumiče zadního příčného ramene se posunulo směrem ven o 10 mm. Ruku v ruce s úpravami podvozku jde i nárůst tuhosti karoserie, na niž je použita vysokopevnostní ocel. Torzní tuhost se zvýšila o 40 % a odolnost vůči ohybu o 30 %.



Pokud vás už výčet inovací trochu unavil, vězte, že pro řízení WRX STI budete potřebovat pozornosti mnohem víc a také dost sil, a to fyzických. Žádný elektrický posilovač řízení, nýbrž tradiční hřebenové řízení s hydraulikou, jen se změnil převod řízení od 15:1 na 13:1, takže je ještě rychlejší a přesnější. A to musíte být vy také, chcete-li z něj dostat jeho úžasný potenciál. Funguje na to jednoduchá zkouška s mokřím tričkem na zádech. Po okružové i sportovní okružové jízdě ho zkrátka propotíte, jinak si STI nezasloužíte, zato adrenalinu budete mít na rozdávání na hodně dlouho. Budete bojovat s nedotáčivostí, budete muset auto krotit občas i hrubou silou, když uděláte chybu, dostanete více či méně za vyučenou.

To ale neznamená, že byste se s ním nemohli vydat na nákup, má ostatně rozměrný zavazadelník o objemu 460 litrů. Mohutný výkon motoru je v novém STI výrazně víc pod vaší kontrolou, takže s lechtáním plynu přinutíte auto i k docela ladné jízdě, která už netrpí nedočkavými záškuby minulého modelu. Jestli si na STI troufáte, připravte si na jeho pořízení 1 089 000 Kč, eventuálně na vyšší výbavový stupeň 1 179 000 korun. A můžete si

POHON VŠECH KOL

WRX STI využívá stálého symetrického pohonu všech kol, a to v kombinaci s mezinápravovým diferenciálem DCCD. Jedná se o kombinaci mechanického centrálního diferenciálu s mechanickým LSD (diferenciál s omezenou svorností) a elektronicky řízeným diferenciálem s omezenou svorností. Nastavení LSD funguje ve třech režimech – Auto (univerzální), Auto+ (kluzká vozovka), Auto- (suchý povrch s dobrou přilnavostí) a manuální režim, v němž můžete LSD nastavovat ručně v šesti stupních.



připlatit za metalický perleťový lak, který je v ceníku za 12 000 Kč. Adrenalin a emoce jsou přibaleny jako bonus.

