



Foto Subaru

DVACETINY

1

Sportovní sedan Subaru WRX STI je nejnovější evolucí příběhu, který začal před dvaceti lety v Japonsku...



2



PETR HANKE,
Stockholm (S)

1 Nová generace Subaru WRX STI se svými předchůdci

2 Sportovní kokpit se šestistupňovou převodovkou, která nabízí přesnější řízení



V lednu 1994 vstoupila na japonský trh Impreza WRX STI, která byla s pohonem všech kol a přeplňovaným motorem 2.0/155kW (211 k) postavena jako silniční verze soutěžního provedení. Postupný vývoj tohoto vozu, jenž po celém světě získal zástupy příznivců, se v nejnovějším provedení představil na letošním autosalonu v Detroitu a ještě na jaře vstupuje i na evropské trhy (včetně našeho).

Nejnovější generace WRX STI je samozřejmě evolucí předchozí verze, má však prodloužený rozvor náprav o 25 mm a zvětšenou délku o 15 mm. Celková výška se zmenšila o pět milimetrů hlavně zásluhou snížení světlé výšky o 15 na 135 mm. Tyto úpravy přinesly mírné zvětšení vnitřního prostoru. Karoserie využívající vysokopevnostní oceli a dodatečné výtztuhy v hlavních spojovacích bodech má o 30 procent větší pevnost v ohybu a o 40% větší torzní tuhost, což vytváří pevnější základ pro nově naladěný podvozek. Ten se vyznačuje o 24% omezeným nakláněním karoserie, ale i o 14% zvýšenou boční tuhostí u přední a dokonce o 38% u zadní nápravy, což je dáno montáží tužších pružin (P/Z +22/+6%) a silnějších zkrutných stabilizátorů (P/Z +3/+1 mm). Zesíleny byly nápravnice, hlavní rame-

na závěsů a silentbloky, nová je kinematika přední nápravy McPherson a zadního víceprvkového závěšení. S tím je sladěno řízení s kapalinovým posilovačem, jež má převod zmenšený z 15:1 na 13:1. Tuhost tyče řízení se zvýšila o 125 procent a čtyřnásobně posílila pouzdra uložení převodky. Brzdová soustava vpředu nadále používá čtyřpístkové třmeny Brembo (vzadu jsou dvoupístkové), novinkou je zvětšený hlavní brzdový válec, stejně tak jako nová charakteristika posilovače brzd.

Přeplňovaný zážehový čtyřválec boxer se zdvihovým objemem 2457 cm³, výkonem 221 kW (300 k) a točivým momentem 407 N.m je převzat z předchozí generace. Motor prošel určitým zjemněním v přechodových režimech a dostal nové naladění režimu Intelligent systému SI-Drive. Reakce na pohyby plynového pedálu jsou nyní strmější, při sešlápnutí na 25% jeho reakce předčí poloviční stlačení v předchozí generaci. Subaru WRX STI proto nyní působí živějším dojmem i v tomto základním nastavení. K dispozici jsou dále režimy Sport a Sport#, z nichž první jmenovaný se osvědčil na běžných silnicích, zatímco druhý (agresivnější) je vhodný na uzavřené tratě.

Pro WRX STI je typický trvalý pohon všech kol, v několika posledních generacích vybavený mezinápra-



ka přední
ho zavě-
m posilo-
na 13:1.
nt a čtyř-
y. Brzdo-
pístkové
(e), novín-
ě tak jako

dvíhovým
(DK) a to-
předchozí
v přecho-
ní režimu
hyby ply-
ápnutí na
předcho-
obí živěj-
K dispo-
hž první
zatímco
tratě.

vovým diferenciálem DCCD (*Driver's Control Center Differential*) s elektronicky řízenou svorností, v nejnovější s výkonnější elektronikou a optimalizovanou činností. Při testu se ukázalo, že na suchém povrchu je ideálem nastavení *Auto* se samočinnou činností preferující otevřenější diferenciál. K dispozici přitom jsou i široké možnosti manuálního nastavení svornosti v šesti krocích. Pohon doplňují samosvorné diferenciály obou náprav. Standardní výbavou je stabilizační systém VDC, doplněný funkcí vektorového řízení dynamiky. Cílenými brzdnými zásahy na předním vnitřním kole v zatáčce se vytváří stáčívací moment kolem svislé osy, který omezuje nedotáčivost v zatáčkách a zvyšuje přesnost vedení stopy. Výsledkem uvedených úprav je významný pokrok v jízdním projevu tohoto výrazně sportovně zaměřeného automobilu. Nejzřetelnější změnou je především ostrost řízení a reakce na pohyby volantu. Chování vozu je přesnější a řidič cítí mnohem větší spojení s vozem. Součástí změn je intenzivnější zpětná vazba, která se osvědčila i na mírně vlhkém povrchu zkušební okruhu. Tam se také jasně projevila vysoká míra stability nové generace WRX STI, a to nejen při brzdění z vysokých rychlostí, ale i ve slalomu projížděném rychlostmi přes 130 km/h. Vel-

kou změnou proti předchůdci je účinnější sladění jednotlivých částí a v neposlední řadě i rychleji pracující elektronika pohonu všech kol a stabilizačního systému. Nová generace je ovšem i přes tužší podvozek připravena nabídnout příjemnější jízdu v běžném provozu, a to zejména zásluhou jemněji naladěného motoru a bohatší výbavy. Jinak tento sedan stojí na pomezí nižší střední a střední třídy. ■

3 Přepíňovaný čtyřválcový boxer 2.5 s výkonem 221 kW (300 k)

4 Motor může pracovat v jednom ze tří režimů SI-Drive, mezinápravový diferenciál nabízí tři samočinná a šest manuálních nastavení

► TECHNICKÉ ÚDAJE

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA – kapalinou chlazený plochý zážehový čtyřválec, přepíňovaný turbodmychadlem, uložený podélně vpředu; DOHC 4V VVT; 2457 cm³ (ø 99,5 x 79 mm); 8,2:1; 221 kW (300 k)/6000 min⁻¹ a 407 N.m/4000 min⁻¹; elektronické vstříkování paliva, EU6. Šestistupňová převodovka s přímým řazením (3,636 – 2,235 – 1,590 – 1,137 – 0,891 – 0,707 – Z 3,545), stálý převod náprav 3,9. Trvalý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem s elektronicky řízenou svorností a samosvornými diferenciály vpředu (lamelový) a vzadu (Torsen).

PODVOZEK – samonosná ocelová konstrukce s pomocnými rámy; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu příčná ramena a vzpěry McPherson, vzadu víceprvkové zavěšení; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči, příčné zkrutné stabilizátory; kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, ABS/EBD, VDC; hřebenové řízení s kapalinovým posilovačem, převod 13:1; litá kola 7,5J x 18, pneumatiky 245/40 R 18.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2650 mm, rozchod kol 1530/1540 mm, d/s/v 4595/1795/1475 mm, světlá výška 135 mm; obrysový průměr otáčení 11,8 m; objem zavazadlového prostoru 460 l; objem palivové nádrže 60 l; pohotovostní hmotnost 1500 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 255 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 5,2 s; spotřeba paliva EU 14,0/8,4/10,4 l/100 km; emise CO₂ 242 g/km.