

Alfa Romeo 4C

Okruhové klání

Toyota GT86



Lotus Elise S Club Racer

Nový VW Passat

OSMÁ GENERACE

- Technika
- Motory
- Systémy
- Výbava



Škoda sází na CNG

Octavia G-Tec



))) Test



Subaru WRX STI

+ dalších
14
testů

))) Za volantem



BMW 2 Active Tourer



14

Cestování: Rady a tipy, pravidla, pokuty, ceny PHM, poplatky...

Lepší ve všech ohledech

Nový vzhled a výrazně vylepšená technika modelu WRX STI jsou ráznou odpovědí Subaru na vlnu výkonných hot-hatchů.



Poněkud nezvyklý design předchůdce nahradil méně konfliktní vzhled. O vyložené „fyzické“ kráse se mluvit nedá, ta se totiž skrývá uvnitř.

Když jste před pár lety chtěli relativně dostupné auto s pohonem všech kol a výkonem okolo 300 koní, skončili jste u Mitsubishi nebo Subaru. Nyní ovšem prapor ve svých rukou třímá prakticky pouze druhá jmenovaná automobilka, model Lancer Evo X totiž pomalu končí a velmi pravděpodobně nedostane nástupce. Naproti tomu Subaru WRX STI je nově - sice značnou část techniky přebírá od předchůdce (viz AT 13/2014), inženýři ji ovšem citelně vylepšili.

Pod kapotou najdeme přeplňovaný čtyřválcový boxer o objemu 2,5 litru, jehož řídicí jednotka byla přeprogramována pro poskytnutí lepší odezvy na pohyb plynového pedálu. V praxi jsme rozdíl poznali hned při rozjezdu. Během popojíždění ve městě je třeba dávkovat plyn opatrně, na sebemenší pobídnutí vůz reaguje velmi aktivně. Aglomerace ovšem nejsou přirozeným teritoriím, kde si Subaru vyhlíží svou další kořist. Nejlépe se cítí na okreskách, na nich předvede doslova koncert.

Pravá zábava tak začíná až za městem. Klikaté silnice druhé třídy vás totiž lákají jak mýtické Sirény. Než ovšem jejich kouzlu podlehnete, věnujte pár minut nastavení.

Toto Subaru není jedním z novodobých aut, u kterých stačí zmáčknout jedno tlačítko a tlumiče, odezva pedálu nebo řízení se automaticky nastaví do režimu Sport. U WRX STI si můžete s projevem pohrát. Kromě nastavení diferenciálů máte na výběr ze tří režimů: Intelligent, Sport a Sport Sharp. Posledně jmenovaný je vhodný především pro

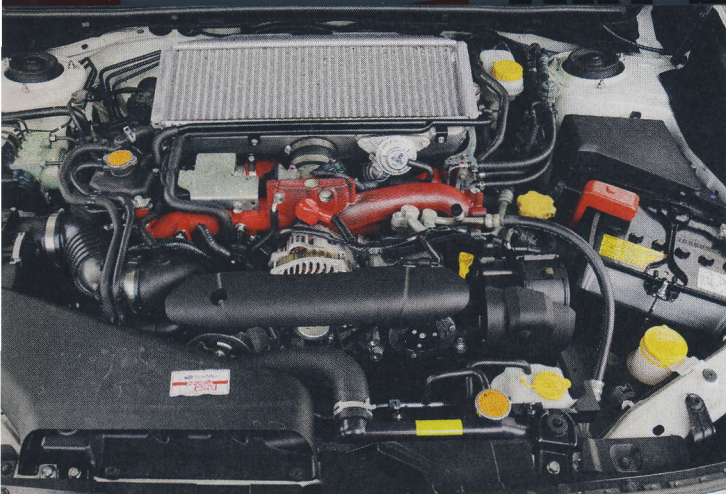
jízdu na hraně (vašich schopností, auto by toho hravě zvládlo ještě více). Po otočení všech tlačítek do správné polohy tak nezbyvá nic jiného než vyrazit vpřed.

Ačkoliv vůz disponuje přeplňovaným motorem, nenaservíruje všechnu opojnou šťávu hned od nízkých otáček. Pravá zábava začíná nad 4000/min. A čím blíže

budete omezovači, tím více se budete smát. Dynamika ovšem na dnešní dobu nijak oslnivá, pokud si spojujete zážitky z jízdy primárně s rychlostí, není tento vůz pro vás. Jeho zbraně se totiž skrývají zejména ve velmi schopném a odolném podvozku. Automobilka tvrdí, že je proti minulému provedení tužší, což můžeme sami potvrdit. Nák



Co by to bylo za STI bez velké zážitek z řízení. Výhledu vzadu naštěstí nijak nebrání.



Čtyřválec 2.5 řady EJ dostal přeprogramovanou řídicí jednotku, díky které je pružnější a příjemnější i v běžném provozu.



Nový interiér stále nedosahuje kvalit evropských konkurentů. V tomto ohledu ujel Japoncům trochu vlak.

Přední sedadla jsou rozměrově ideální a pohodlná. Dají se v nich příjemně strávit stovky kilometrů.



Nastavení diferenciálů umožňují v manuálním režimu poslat větší část točivého momentu na zadní nápravu a tím eliminovat přirozenou nedotáčivost



ny karoserie WRX STI skoro nezná, výrazně nezervózní ani v rychle projetych zatáčkách, ve kterých se kola ze všech sil snaží držet asfaltu. Schopnost zdolávat zákruty je skutečně ohromující a zábavná. Dokonce takovým způsobem, že některé ze zapřísáhlých drifterů by po pár kilometrech donutila změnit víru. Jediným neduhem tak zůstává nedotáčivost, kterou ovšem disponují i některá další „řidičská“ auta, a to i s pohonem zadní nápravy. Řízení je krásně přímé a strmé, kam namíříte oči (a volant), tam pojedete. Řazení šestistupňového manuálu doznalo drobných změn (např. přepracování mechanismu aretací řadicích tyček) a je nyní hladší a přesnější.

Zmiňovat spotřebu se zdá být v tomto případě zbytečné. Nicméně pokud se budete držet rychlostních limitů, možná se vám na palubním počítači rozsvítí i jednociferné hodnoty. Svižnější jízda znamená odběr 15 litrů na 100 km, projížďka ve stylu Richarda Burnse pak třicet a více.

-OS-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru WRX STI Sport

Přeplňovaný plochý čtyřválec DOHC • Objem 2457 cm³ • Výkon 221 kW při 6000/min • Točivý moment 407 N.m při 4000/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Elektronicky řízený stálý pohon všech kol • Pneumatiky 245/40 R 18 • Nádrž 60 l • Rozvor 2650 mm • Vnější rozměry 4595 x 1795 x 1475 mm • Objem zavazadlového prostoru 460 l • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1575/425 kg • Největší rychlost 255 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 5,2 s • Normovaná spotřeba 10,4 l na 100 km • Výroba Gunma, Japonsko

Základní model WRX STI	1 089 000 Kč
WRX STI Sport	1 179 000 Kč
Testovaný vůz s příplatky	1 192 500 Kč

HODNOCENÍ

- + Potentní motor se skvělým zvukem
- + Vynikající jízdní vlastnosti
- + Schopný a odolný podvozek
- + Přesné a strmé řízení
- Pořizovací cena
- Vyšší spotřeba

1

Závady v testu

Žádné

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



LETNÍ STĚHOVÁNÍ ZAČÍNÁ



Připravte se na ŠKODA E-shopu

S originálním uzamkatelným střešním boxem ze ŠKODA E-shopu si už nikdy nebudete při cestě na dovolenou stěžovat na nedostatek místa. Tvary boxu jsou navrženy s ohledem na maximální využití vnitřního prostoru (kapacita 380 litrů) a zároveň respektují potřeby aerodynamiky. **To vše za cenu 6 893 Kč.**

V průběžně aktualizovaném katalogu ŠKODA E-shopu je k dostání i další letní zboží – například sluneční clony, chladicí boxy nebo sportovní vybavení. **Na ŠKODA E-shopu si můžete pořídit i oblečení, hračky, doplňky a reklamní předměty v designu ŠKODA.** Všechny nabízené produkty procházejí testy kvality.

Moderní způsob nakupování na ŠKODA E-shopu se Vám vyplatí. **Každý měsíc je v nabídce vybrané zboží za výhodné ceny.** Denně se Vás ptáme na Vaše přání, a proto jsou naše akční nabídky ušity přímo na míru Vaším potřebám. Při objednávce nad 700 Kč či vyzvednutí u téměř 200 partnerů po celé ČR neplatíte dopravu.

eshop.skoda-auto.cz

