

Desetiletí snění a dohadů

Možná, že už se nejmenuje Impreza, ale to nikomu nevadí, stejně jsme mu všichni říkali jednoduše STI, nebo STIčko. Je to mu již deset let a tohle auto ve všech budí stejně divoké vášně, jako budí rozporuplné názory. Poslední generace není výjimkou...





Interiér se na první pohled výrazně nezměnil. Není to však pravda.

Je hodně těžké psát o autě, o kterém bylo napsáno snad úplně všechno. Dvakrát. Každý, kdo kdy STI řídil, se cítí být privilegiovaným a zároveň všeho znalým, fundovaným, erudovaným, zkrátka tím, kdo má právo soudit. Jeden mně velmi blízký člověk by řekl, že dotyčný snědl Šalamounovo... V hlavě nemohu vypátrat, jestli jsem někdy slyšel tolik protichůdných názorů na jedno a totéž auto. A že WRX STI není klasický příklad, miluji vs. nesnáším.

Do doby, než jsem měl možnost si udělat vlastní, nikým neovlivněný názor, jsem se ještě nikdy neseťkal s tolika hodně různými, až schizofrenními názory. A musím říct, že drtivá většina lidí, se kterými jsem o novém STI mluvil, se odvolává na srovnání s předchozími generacemi, což je led, po kterém neumi chodit každý. Ani já ne. Před deseti lety, kdy v únoru 1994 vyjelo první WRX STI, jsem



byl znalostně v plenkách a o kvalitách raných generací jsem si pouze četl v automobilových magazínech jako teď vy. Své zkušenosti mám pouze s předchozí generací.

ROZPORUPLNÉ NÁZORY

Hodně často lze zaslechnout tvrdá slova jako vyměklé, zženštilé nebo dokonce obyčejné. A věřte, že by bylo strašně jednoduché tato slova smést ze stolu s tím, že tito lidé nevědí, o čem mluví. Ovšem na každém šprochu pravdy trochu, takže test nové generace byl pro mě jakousi malou sondou do hlubin myšlení českého motoristického novináře.

Nemůžu přejít vzhled, protože to je bez debat první, co vás praští do očí. Jeden můj kolega nedávno prohlásil, že všechna STI byla ošklivá auta a novinka není žádnou výjimkou. Nevím jak vy, ale je Tereza Maxová ošklivá? Možná má dva metry na výšku a nos, že by mohla kouřit cigaretu i ve sprše, ale rozhodně není ošklivá. Stejně to mám s novým STI. Kamkoliv jsem za dobu zápůjčky přijel, všude jsem strhával pozornost, jež mi nebyla nepříjemná. Obzvláště v tmavých barvách, jako je tahle modrá nebo černá metalíza, vypadá nejostřejší Subaru přímo božsky. Uznávám, že například bílá není to pravé „rallyové“, ale nemyslím si, že zrovna barva laku by měla



Zavazadelník je trochu odfláknutý, ale i tak je STI pořád naprosto fenomenální stroj na hraně!



Displej ukazující tlak turbodmychadla je zajímavý prvek, audiosoustava Harman Kardon mě nepřesvědčila. Ostatně v tomhle autě rádio nepotřebujete...

hrát významnou roli při posuzování vzhledu nového vozu. Osobně mi chyběla zlatá kola, protože bez nich je STI trochu jako zelené Ferrari – nezvyklé, ale pořád plnohodnotné Ferrari – ovšem zadní křídlo a dvojice výfuků s dvojími koncovkami mi chuť spravily.

Interiér ve mně vyvolal více rozpaků. Vše uvnitř vypadá tak nějak stejně, ale pozor! Není to tak. V podstatě vše, co se změnit mohlo, se skutečně změnilo. Ventilace, umístění ovladačů, volant a především budíky. Tento drobný detail, kterého si z kolegů patrně nikdo nevyšiml, nebo se mi nepochlubil, je pro mě věc, jenž bych Subaru rozhodně chtěl vytknout. Předchozí STI mělo centrálně umístěný otáčkoměr podobně, jako mají sportovní Porsche, přičemž v modelovém ročníku 2015 se namísto otáčkoměru usídlil palubní displej. Neřekl bych, že přehlednost by byla nějak výrazněji omezena, ale podle mě se jedná o stejně chybný krok, jako když Jeep Grand Cherokee v manuálním režimu naprosto miniaturně zobrazuje aktuální rychlostní stupeň. Navíc ten kvapík, ve kterém se musí člověk orientovat.

Velmi potěšil sportovně střížený interiér v kombinaci červená/černá, který vyznačuje prémiovost, což je oblast, za kterou je značka Subaru kritizována.

STÁLE SUPER TĚŽKÁ VÁHA

Boxer je pořád stejný neurvalec jako dřív. 2,5litrový čtyřválcový motor i nadále odevzdává 221 kW, tedy rovných 300 koní a 407 Nm

točivého momentu. Možná namítnete, že tenhle boxer je staršího data, ovšem já okamžitě opáčím, že možná, ale i tak je naprosto boží. Tahle řada je u Subaru vyvíjena již do konce 80. let minulého století a vážně není náhodou, že je stále ve výrobě. Táhne jako zběsílý na jakýkoliv převodový stupeň, třebaže to nejlepší odevzdává mezi 4000 až 6000 ot/min. Mám v živé paměti, jak mě několikrát jímalo nutkání začít křičet adrenalinem, jenže můj emotivní rozjezd pokaždé přibrzdilo pípnutí varovné kontrolky přeřazení. Tenhle motor byste bez omezovače přetočili mrknutím oka, protože při jeho neutuchající akceleraci máte pořád pocit, že ještě může. No, a právě v těchto chvílích vás začne štvát relokace otáčkoměru na stranu. Samozřejmě, jde pouze o zvyk.

Moc se mi líbil chod spojky a rovněž řadicí páka byla naprosto bez připomínek. Dnešní svět aut manuálům nepřeje a STI je jedním z posledních hardcorových aut, které sází výhradně na přímo řazenou skříň. Zacházení s ní je trochu náročnější než minule, jelikož rozsah převodů je trochu jiný. Tam, kde jste si minule vystačili se všemocnou trojkou, dnes dáváte dvojkou. Ne že by motor nestíhal, ale jak jsem již zmínil, 4 až 6 tisíc je to, co chcete.

Spotřeba? No, tak to je kapitola veskrze zajímavá, protože díky programovatelné řídicí jednotce umí STI už nějakou dobu i kolem deseti, takže tentokrát je hodnota 10,4 l/100km udávaná výrobcem naprosto reálná. Já se dostal nejlépe na 11,2 l/100km. A na ostrou jízdu se prosím neptejte.

Brzdy jsou podle mě největší slabinou nového STI, a teď nemyslím to, že ty naše byly na-

prsto odrovnané a my jsme byli posledními, kteří se na těchto kouscích svezli. Nemyslím, že by byly vyloženě slabé, jako třeba u některých BMW M, ale neškodil by jim lepší nástup a rovněž výdrž. Dobře, dobře, při výkonu 300 koní jde o spotřební zboží, rozumím.

VE MĚSTĚ SE NECÍTÍ

Velké stížnosti jsem zaslechl na adresu kvality jízdy, ale jediné, s čím se dokážu ztotožnit, je kvalita jízdy ve městě. STI je v městské džungli tvrdé, uskákané a vyloženě se tu necítí dobře. To se mi líbí, STI není auto do města, není autem pro frajery, co si myslí, že na velké křídlo, kravál z výfuků a díru v kapotě sbalí ženskou někde na ulici! Tohle je auto s rallye kořeny, které má být drceno na okreskách nebo někde na okruhu, takže asi tak. To je stejný, jako když budete terénní auta vinit, že jejich řízení je necitlivé okolo středové osy.





Brzdy testovacího modelu byly před smrtí, i tak se držely více než statečně.

Ach ano, řízení. Největší posun kupředu. Je civilizovanější a přívětivější. Člověk se s vozem nemusí tolik prát, což je do jisté míry způsobeno také lépe vyváženým podvozkem. Kdo tahle auta zažil, dobře ví o jejich sklonech k nedotáčivosti a ani stavitelný diferenciál nedokázal STI tohoto neduhu úplně zbavit. Auto je zkrátka jiné, je ostřejší, výbušnější, ale ochotnější poslouchat svého pána. Výsledkem vašeho řídičského snažení už nebudou propocená trička. S vypnutou stabilizací je nádherně ovladatelné plynem a na kluzkém povrchu se z vás stane přeborník v driftování. Na suchu chce vyložené pevnou ruku a zkušenosti. Subaru se nechalo slyšet, že se při vývoji nového STI snažilo přiblížit Porsche 911 a věřte, že uspělo.

POŘÁD JE TO „VOSTŘÁK“

STI je nyní daleko dospělejší auto, než bylo dříve, byť pořád stejný nevychovanec. Svého majitele odmění měrou opravdu královsky a například řízení je o parník dál než předtím.

Dnes takřka nevidaný motoristický purismus a charakter je nevidaný, a když se podíváte, za kolik peněz svých 300 koní dostanete, nelze ho nemilovat. Tedy kromě toho, že jako jeden z posledních sportovních automobilů si nehraje na všeměla a nenabízí nesmysly v podobě adaptivního tempomatu, navigace, elektromagnetických tlumičů a podobných elektronických pitomostí, které vás jen okrádají o radost z jízdy. Bravo, Subaru! ■



TECHNICKÁ DATA

Subaru WRX STI MY15

Motor:	zážehový čtyřválec boxer
Objem:	2457 cm ³
Výkon:	221 kW (300 k) při 6000 1/min
Točivý moment:	407 Nm při 4000 1/min
Rychlost:	255 km/h
Zrychlení 0-100 km/h:	5,2 s
Spotřeba (město/mimo město/kombinovaná):	14,0/8,4/10,4 l/100 km
Rozměry:	4595 x 1795 x 1475 mm
Rozvor kol:	2650 mm
Pohotovostní hmotnost:	1575 kg
Nosnost:	425 kg
Nájezdové úhly:	14,7°/17°
Přejezdový úhel:	13,2°
Objem zavazadlového prostoru:	460 l
Základní cena:	1 089 000 Kč

inzerce

SUBARU WRX STI 2015



PŘIJĎ ZAŽÍT TU JÍZDU...



SUBARU

Confidence in Motion

Kombinovaná spotřeba 10,4 l/100 km, CO₂ 242 g/km

SUBARU EMIL FREY

Pekařská 638/5 | 155 00 Praha 5 | Stodůlky
Skorkovská 1585 | 198 00 Praha 14 | Černý Most
www.emilfrey.cz

