

CHULIGÁN

Nebere si servítky a s nikým se nemaže. Názory ostatních hází za křídlo, které je jeho poznávacím znamením už 22 let. To však neznamená, že na sobě nepracuje.

Základ legendárního sportovního auta zůstává (naštěstí) stejný: poutivý stálý pohon všech kol, na drsné zacházení připravený podvozek a charakterní motor s protiběžnými písty. I když je STI spíše konzervativnější model, novinky přicházejí i letos. Nejde o tak zásadní změny, jakou byly zástavba chytrého mezinápravového diferenciálu DCCD či zvětšení objemu plochého čtyřválcového motoru na 2,5 litru, cílem bylo hlavně usnadnění komunikace s vozem a zvýšení bezpečnosti.

Cestou za okruhovými radovánkami si můžete, díky nově implementovanému systému Starlink a stejnojmenné mobilní aplikaci, prohlédnout čerstvé zprávy či se podívat, jaké má být počasí. Pokud máte telefon s Androidem, můžete se připojit i přes Mirrorlink.

Palubní deska i díky sedmipalcové barevné obrazovce prokoukla, v tomto ohledu už autu není co vytknout. Ani ve vyšší výbavě Sport však už nenajdeme výrazně tvarované skořepiny Recaro, nejsou ani v seznamu příplatkových položek. Ten je velmi „japonský“, ke Sportu si můžete připlatit jen za metalízu (bez příplatku 12 000 Kč je jen červená). Nutno dodat, že vlastně ani nic nechybí: za příplatek 110 000 Kč proti levnějšímu Active dostaneme bezklíčový vstup a start, navigační systém s audiem Harman Kardon, parkovací kameru nebo zadní křídlo.

Sedačky si majitel bude muset sehnat sám, na druhou stranu tohle je přesně to, s čím výrobce počítá: většína WRX STI se v sériovém stavu příliš neohřeje. První přichází na řadu motor (300 koní dnes už není nic extra chuligánského), následují brzdy, spojka... no a teď do seznamu přibyla další položka v podobě sedadel. STI je více než obyčejný rodinný sedan, jde o životní styl a koníček v jednom. ➤



Brzdy mají plynulý nástup a dobře se dávkuje, 18" kola jsou standardem.



Křídlo je zvenčí opravdu nepřehlédnutelné, ve výhledu však nebrání.




Asfaltem zábava teprve začíná, hrátky na šotolině k STI prostě patří.


RYCHLÝ PŘEHLED


SUBARU WRX STI

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

Kč Cena od 1 089 000 Kč, dodací lhůta pět až šest měsíců.

 Přepínací čtyřválcový boxer s objemem 2,5 litru.

 Klasický pětimístný čtyřdveřový sedan, v nabídce jsou dvě výbavy.

 VW Golf R, Ford Focus RS, Honda Type R, ale i Mercedes CLA 45 AMG



Aleš Jungmann
o drsnějším
charakteru

„Sebevědomě velké křídlo, hlasitý chraplák proudící ze čtveřice výfuků a nádech na kapotě. Ikonu není třeba představovat, respekt si vyslouží tak nějak automaticky.“



Jak poznat nový modelový rok? Lépe vybavené kusy prozradí zrcátka se stříbrnými kryty.



Zavazadelník má velmi solidní objem, sedadla jsou dělená a sklopná. Průvlak na lyže ale chybí.



Boxer má specifický zvuk a trochu drsný projev. Dlouhodobá spotřeba se pohybuje kolem 12 litrů.



Přístroje neztratily nic ze své čitelnosti a přehlednosti, displej uprostřed nyní umí zobrazit více informací.



Hlídní mrtvého úhlu pomáhá i při couvání, upozorní na přijíždějící vůz.



Jednodotykové ovládání všech oken je velmi příjemnou novinkou.



BOXER JE V NÍZKÝCH OTÁČKÁCH LENIVÝ, K VÝKONŮM JEJ PŘINUTÍ JEN ČASTÉ ŘAZENÍ.

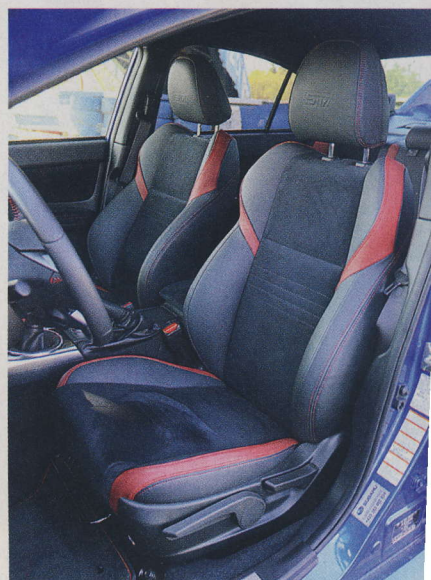
Okruh v Sosnové je přesně tím místem, kde se s WRX STI můžete vyřádit. Pokud totiž chcete využívat jeho potenciál opravdu naplno, budete se mu muset naučit naslouchat. A to nejde bez výletů na hranice možností jak řidiče, tak stroje. Řízení je v současné generaci mnohem ostřejší, což však nezkušené svádí k příliš velkým pohybům volantem. Klíčem k drsnákoví z prefektury Gunma je plynulost. Řazení s tuhým chodem je potřeba v kulise umět vést, s citem pouštět tuhou spojku a na brzdách být přesný, čitelné vybočení zádě při brzdění na kluzkém povrchu totiž s vypnutým ESP není chyba, ale profíky ceněná vlastnost. A pak tu máme elektronicky řízený mezinápravový diferenciál DCCD, který doplňuje přední a zadní samosvorné diferenciály. Hledání ideálního nastavení na různé povrchy zabere spoustu zábavně stráveného času, polohu Auto berte jen jako berličku pro začínajícího subaristu.

Tak dobrá, už s rozmyslem kroutíme volantem, abychom čtyřkolku zby-

tečně nehnali do nedotáčivosti, necháváme auto usadit do zatáček a správně brzdíme. Nějak to ale pořád nejede. Plochý boxer má sice v nízkých otáčkách návykově brumlavý chraplák, pod třemi tisíci jsou jeho reakce hodně ležerní, překonejte však tuto hranici a v očích se mu zableskne. Turbodmychadlo roztočí lopatky na plné obrátky a ručička otáčkoměru svůj běh znatelně zrychlí. Za čtyřmi tisíci už to jde ráz na ráz, nastavitelné pípnutí upozorní na blížící se červené pole a nutnost přeřazení. Pokud to s pozicí na stupních vítězů myslíte vážně, nenechte otáčky vypadnout z poslední třetiny.

Subaru WRX STI totiž i přes moderní rádio, automatické přepínání dálkových světel a pomoc při couvání zůstává čistokrevným řidičským autem, ve kterém si rychlost musíte zasloužit. Konkurence může být lepší na papíře, mezi řadami pneumatik na autodromu však vládne modrý sedan.

Text: Aleš Jungmann
Foto: Ondřej Koutil



Sedadla jsou dostatečně velká a pohodlná, na sportovní jízdu vhodnější skořepiny odvál čas.





Přehledná palubní deska se podobá ostatním subaru, řadící páku i madlo ruční brzdy máte po ruce.



I ostré STI už umí bezpečně zacouvat pomocí kamery, parkovací senzory však chybějí, takže na pípnutí nečekejte. Nový infotainment posouvá interiér do 21. století. Pozdě, ale přece.



TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr horší lepší

SUBARU WRX STI SPORT

Motor	přeplň. zážehový B4, 2457 cm ³
Výkon	221 kW (300 k) při 6000/min
Točivý moment	407 Nm při 4000/min

Pohon a podvozek: 6st. manuální převodovka, pohon všech kol, vpředu McPherson, vzadu dvojitý lichoběžník. Brzdy kotoučové s vnitřním chlazením. Pneu 245/40 R 18.

Zavazadlový prostor 0,460 m³

Rozměry: 4595 × 1795 × 1475 mm, rozvor 2650 mm, provozní/užitečná hmotnost 1575/425 kg, objem nádrže 60 l.

Nejvyšší rychlost 255 km/h

Zrychlení 0-100 km/h 5,2 s

Spotřeba 14,0/8,4/10,4 l/100 km

Emise CO₂ 242 g/km

Cena/testovaný vůz 1 199 000 Kč/1 211 000 Kč

Konkurence: Volkswagen Golf R, Ford Focus RS, Honda Type R

auto motor sport

HODNOCENÍ



+ výborný podvozek, nekompromisní trakce, přesné řízení, objem zavazadelníku	Pohon	8				
- kostrbaté řazení, vysoká spotřeba, absence skořepin	Podvozek					10
	Komfort	6				
	Interiér				8	
	Cena/výbava	6				



Součástí výbavy Sport je i samostmívací zrcátko a asistent dálkových světel.



Elá hop! Zkuste si něco podobného s módním hot hatchem a domů jedete autobusem. Tlumiče fungují bezvadně.