

svezli jsme se

SUBARU IMPREZA WRX STI



Foto Jiří Maršáček

Evoluční proces

Sportovní ikona Subaru Impreza WRX STI

PETR HANKE

Subaru Impreza WRX STI je mezi automobilovými nadšenci pojmem. Nejnovější provedení další generace se drží osvědčeného konceptu, který postupným vývojem dovádí téměř k dokonalosti.

Zkratka STI v názvu jakéhokoli automobilu Subaru hned prozrazuje, že příslušný model vznikl ve spolupráci se závodním oddělením Subaru Technica International. V kontinentální Evropě se tato zkratka ukazuje pouze v modelové řadě Impreza, nicméně zejména v Japonsku je verze STI v nabídce každé řady Subaru s typickými plochými motory typu boxer.

Nejnovější provedení Impreza WRX STI mělo evropskou premiéru na Bologna Motor Show 2007 a na český trh vstoupilo v březnu 2008. Je zřejmé, že je postaveno na základě dnešní generace Imprezy, tedy hatchbacku, jenž se představil v roce 2007. Evropská verze se od té japonské značně liší, a to především motorem. Zatímco v Japonsku sází Subaru například na dvoukomorové turbodmychadlo a pouze dvoulitrový objem, v Evropě se opírá o zvětšený zdvihový objem válců. Přepřítvaný plochý čtyřválec má proto 2457 cm³, nově disponuje proměnným časováním na straně sání i výfuku a zvětšeným chladičem stlačeného vzduchu. Na motoru je novinkou také řídicí elektronika, kterou u Subaru nazývají SI-Drive. Ta v principu řídíči umožňuje, aby si zvolil mezi požadovanou charakteristikou motoru podle způsobu jízdy a okamžitých



podmínek. V praxi se ukázalo, že základní režim *Intelligent* sice účinně snižuje spotřebu, ale motor s ním působí málo výbušně a jakoby potlačeně. Nejzábavnější je, což jistě nijak překvapivě, režim *Sharp Sport*, v němž má motor nejrychlejší reakce a současně největší chuť po otáčkách (a samozřejmě také po palivu). Právě tento režim má subjektivně nejlépe naladěný motor v předchozí generaci tohoto modelu. Čtyřválec s největším výkonem 221 kW (300 k) při 6000 min⁻¹, i přes svou značnou pružnost a zátaž, není tím hlavním, čím dokáže Impreza WRX STI na svého řidiče zapůsobit. Asi není potřeba nijak zvlášť rozvádět, že na tomto voze je doslova fenomenální pod-

vozek. Ten se drží osvědčeného konceptu, nicméně automobilka jej důkladně přepracovala. I přes karosérii typu hatchback došlo k prodloužení rozvoru o téměř 100 milimetrů. Přepracována byla jak přední náprava typu McPherson, tak zadní víceprvkové zavěšení kol. Vpředu jsou kromě pozměněné kinematiky především otočené tlumiče s tlumicí jednotkou nyní umístěnou nahore. Tímto řešením se kromě jiného podařilo snížit neodpružené hmoty a současně prodloužit zdvih pérování. Zcela nová je také zadní náprava, která je lehčí, menší a má nižší těžiště. Jistě není bez zajímavosti, že na naladěni podvozku se podílela specializovaná japonská firma Kayaba.



Samozřejmostí je trvalý pohon všech kol s elektronicky řízeným mezinápravovým diferenciálem Multi-DCCD (*Driver's Control Centre Differential*), který dovoluje, aby si řidič v šesti krocích zvolil rozdělení síly motoru mezi přední a zadní nápravu. K dispozici je také trojice automatických režimů, v nichž si řidič může změnit míru uzavírání diferenciálu. V praxi to znamená, že řidič volí, zda má v dané situaci a na daném povrchu raději spíše přetáčivé, či stabilnější chování vozu. Proměnná svornost středového diferenciálu v automatickém režimu ovlivňuje ochotu automobilu zatáčet. Přední i zadní diferenciály jsou pro využití maxima dostupné trakce samosvorné. Novinkou je stabilizační systém VDC. Kromě režimů zapnuto/vypnuto má ještě střední nastavení, které je pro sportovní jízdu na neznámých silnicích



Foto: Iřif Marešřak

Systém způsobu pohonu SI-Drive s indikací volby na přístrojové desce

Motor 2.5 Turbo/221 kW (300 koní)!



Verze Top dostala sportovní sedadla Recaro

zřejmě optimální volbou. O tomto režimu musíte jednoduše vědět, protože automobil vás na něj nijak neupozorňuje. Aktivuje se podržením tlačítka VDC po dobu několika sekund. V tomto nastavení systém zasahuje později a neomezuje točivý moment motoru. Tím umožní v relativním bezpečí projíždět zatáčky mírným a elektronikou hlídáním přetáčivým smykem.

Výsledkem všech provedených změn je mnohem univerzálnější automobil. Řidič si jej může v poměrně širokém rozmezí nastavit podle toho, kde a jak jej v dané situaci používá. Ve srovnání s předchozími generacemi se pětidveřový hatchback zdá hravější a přizpůsobivější. Zpočátku překvapuje zejména ve srovnání s minulostí spíše měkkí naladění podvozku, avšak následně se ukazuje jako ideální volba pro běžné silnice. Tuhá karoserie totiž zajišťuje potřebnou rychlost a přesnost reakcí, avšak pružný podvozek pohlcuje mnoho nerovností. Tím, že kola dokáží účinně kopírovat povrch silnice, vytváří potřebnou jistotu a zajišťuje vhodný přenos všech podélných i příčných sil. Díky tomu je možné s vozem jezdit velmi rychle i na již zmiňovaných silnicích třetí třídy. Právě na nich zažijete nejvíce jízdních emocí. Ty navíc dále stoupají, když je povrch silnice mokrá, zasněžený, anebo jinak zbařený obvyklých adhezčních vlastností. V době testu byla cena vozu 1,249 milionu Kč včetně DPH, vyobrazené verze Top s lepší výbavou a sedadly Recaro 1,379 milionu Kč. ■

■ SUBARU IMPREZA WRX STI ■ ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE ■

MOTOR – kapalinou chlazený zážehový čtyřválec Subaru EJ257 s plochým uspořádáním boxer, přepínávaný výfukovým turbodmychadlem s chladičem vzduchu, uložený podélně vpředu; blok a hlavy válců z hliníkové slitiny; DOHC 4V (ozubený řemen) s variabilním časováním všech ventilů AVCS; elektronické vstřikování paliva L-Jetronic, SI-Drive, elektronický plynový pedál, EU4; 2457 cm³ (ø 99,5 x 79 mm); 8,2:1; 221 kW (300 k)/6000 min⁻¹, 407 N.m/4000 min⁻¹. Elektrická výzbroj 12 V, alternátor 110 A, akumulátor 48 A.h.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – šestistupňová přímo řazená převodovka (3,64 – 2,24 – 1,59 – 1,14 – 0,89 – 0,71 – Z 3,55), stálý převod 3,9; trvalý pohon všech kol Subaru Symmetrical AWD, samosvorný diferenciál vpředu a vzadu, aktivní lamelový mezinápravový diferenciál Multi-DCCD.

PODVOZEK – samonosná karoserie; všechna

kola nezávisle zavěšena, vpředu spodní příčná ramena a vzpěry McPherson, vzadu víceprvkový závěs; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči; vpředu i vzadu příčný zkrutný stabilizátor; čtyři kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, ABS/EBD, Hill Assist; VDC; hřebenové řízení s hydraulickým posilovačem; kola 8,5JJ x 18 ET z lehké slitiny; pneumatiky Dunlop 245/40 R 18 93W.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2625 mm, rozchod kol 1530/1540 mm; d/š/v 4415/1795/1475 mm; součinitel odporu vzduchu c_x = 0,36; objem zavazadlového prostoru 301 l; objem palivové nádrže 60 l; provozní/největší přípustná hmotnost 1580/1980 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 250 km/h; zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,2 s; spotřeba paliva EU 13,8/8,2/10,3 l/100 km, benzin 98 o.č.; emise CO₂ 243 g/km.