

AGRESIVNÍ BOXER

Japonské Subaru vrátilo na svět tříprostorovou variantu svého kultovního modelu WRX STI. I já jsem se těšil na svezení s okřídleným vozem, jehož kouzlo tkví ve velmi výkonném čtyřválcí s protilehlým uspořádáním válců a nadprůměrných jízdních vlastnostech.



Špičkovému modelu to s křídlem na závl

Už při pohledu na japonského dravce zpozorní každý opravdový motoristický fand. Subaru WRX STI ve své uniformní modré poukazuje na nespočetné úspěchy japonské značky v automobilových soutěžích. Skutečnost, že poslední generace tohoto vozu v uplynulých třech letech existovala na trhu sice v praktičtější, ale méně nápadné karoserii hatchback, téměř rozdělila fanoušky špičkové verze na dva tábory. Možná i proto se po letošní inovaci, která obsáhla úpravy vzhle-

du, technické změny na zadní nápravě a třeba i v názvu, kde vypadlo označení Impreza, objevil vedle již zmíněné varianty hatchback i klasický tříprostorový sedan s mohutným křídlem na zádi.

Čtenáře Autofora však bude daleko více zajímat technika pod kapotou a samotné jízdní zážitky. Agresivně vyhlížející před s velkým nasávacím otvorem, který zajišťuje přísun potavy pro turbodmychadlo, ukrývá plochý dvouapůllitrový čtyřválec vyladěný na největší výkon 306

koní. Točivý moment přeplňovaného agregátu je přitom 343 N.m při 4000 1/min a je převáděn na všechna čtyři kola v poměru 50:50 pomocí navýsost přesné šestistupňové převodovky. Verze WRX STI má díky svému ostrému agregátu a jednomu z nejlepších pohonů 4x4 hodně adrenalinovou záležitost. Lze s ní totiž i na horším nebo mokřem povrchu raketově zrychlit z klidu na stokilometrovou rychlost za pouhých 5,2 sekund a pokračovat ve stejném tempu až



zhruba do dvoustokilometrové rychlosti. Rychlostního maxima za hranicí 250 km/h lze dosáhnout ve vlažnějším tempu za doprovodu svistu aerodynamického hluku od všech spoilerů. To jsem však samozřejmě neměl díky omezením, panujícím na českých dálnicích kde vyzkoušet

S tímto vozem je ale daleko lepší svezení po kvalitativně horších, zato klikatějších silnicích druhé a třetí třídy. Tam se teprve naplno projeví sportovní geny a ohromující zrychlení ze zatáčky, kdy se do silnice nekompromisně zakusuje čtveřice sedmnáctipalcových pneumatik, vám alespoň na chvíli dodá pocit, že to

Kokpit řidiče je velice přehledný a všechny ovládací prvky jsou intuitivně po ruce



Přepíňovaný čtyřválec s protiběžnými písty má v modelu WRX STI výkon rovných 300 koní



Řízení vloženě sluší

za volantem opravdu umíte. Stačí jen přepnout jízdní mapu systému SI-Drive do režimu Sport Sharp, držet motor v otáčkách a plně se soustředit na řízení. Bez jakýchkoliv elektronických stabilizačních pomocníků je to jen a jen na vás. Přesto však začátečníkům doporučuji nechat standardně dodávané VDC zapnuto.

Je úžasné, jak podvozek nejvýkonnějšího subaru filtruje rozbité české silnice druhých a třetích tříd, a opravdu jen málokterý supersportovní

Dominantním přístrojem v kapliče před volantem je otáčkoměr



MOTOR:

Vpředu podélně uložený zážehový čtyřválec s protiběžnými písty, elektronicky řízeným vstřikováním a přepíňováním. Zdvihový objem motoru 2457 cm³. Největší výkon 221 kW (300 k) při 6000 1/min, největší točivý moment 407 N.m při 4000 1/min. Šestistupňová přímo řazená převodovka. Pohon všech kol.

KAROSERIE:

Čtyřdveřový tříprostorový sedan. Objem zavazadlového prostoru 0,301 m³.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Delka 4580 mm, šířka 1795 mm, výška 1470 mm. Rozvor náprav 2625 mm. Pohotovostní hmotnost 1580 kg. Objem palivové nádrže 60l.

JÍZDNÍ VÝKONY:

Nejvyšší rychlost 255 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,2 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinovaná) 14,1/8,4/10,5 l/100 km.

CENA VOZU:

1 100 000 Kč vč. DPH

HODNOCENÍ:

+	<p>Špičkové jízdní výkony Výtečná trakce Originální vzhled Přesné řízení</p>
-	<p>.....</p> <p>Spotřeba paliva</p>

automobil by v těchto podmínkách STI stačil. Oproti hatchbacku oceníte vyváženější chování „na hraně“ i lépe vyladěnou zadní nápravu a samostatnou kapitolou pro hračky je i aktivní mezinápravový diferenciál DCCD. S čím však musíte počítat při koupi této ikony, a především při využívání plného výkonu turbomotoru, což znamená i adrenalinovou jízdu na hraně fyzi-



kálních zákonů, je nezvykle vysoká spotřeba paliva. Ano s WRX STI se dá jezdit za nějakých 11 litrů průměru v režimu Inteligent. Ale to, proč si tento vůz kupujete, není neplynulá jízda masových motoristů, kteří se na „devadesátce“ přesunují osmdesátkilometrovou rychlostí z bodu A do bodu B, přičemž už se většina z nich vůbec nesnaží věnovat řízení a sledovat vnější zpětná zrcátka, nýbrž využívání potenciálu tohoto vozu. Pokud tedy nebudete sledovat tachometr a držet otáčkoměr v červeného pole, počítejte ne s deseti, ale spíše s 25 litry bezolovnatého benzínu na každých sto kilometrů. Dojezd tohoto vozu při plném zatížení je nějakých 230 kilometrů.

Zážitky za volantem jsou ale k nezaplacení, a když vezmeme v úvahu pořizovací cenu 1,1 milionu korun, ani za dvojnásobek je nemůže nabídnout leckterý daleko výkonnější sedan německé proveniencí. Kdo tedy dovede potenciál Subaru WRX STI využít, pro toho je vyšší spotřeba nepříliš důležitým faktorem. <