Subaru 2.5 WRX STI sedan

PEVNÝ STI

Přední nárazník nového STI je mnohem agresivnější než dřív.

SK

Pokud máte sklon k závislostem, vyhněte se Subaru WRX STI velkým obloukem. Z alkoholu nebo automatů vás možná vyléčí doktor Nešpor, na drogu jménem „nejdivočejší sedan na světě“ však žádné léky neexistují. Zakousne se do vás a už nepustí!

Fandové Subaru slaví návrat obřího zadního křídla.

Zapřisáhlí subaristé se mohou radovat – jejich nářky byly vyslyšeny a značka i na evropský trh uvedla svůj nejlegendárnější model také ve „staré dobré“ verzi sedan. Ve srovnání s dosavadním hatchbackem, který zůstává v nabídce nadále, je novinka o 165 mm delší a o vcelku zanedbatelných 20 000 Kč dražší. Víc než přírůstek 0,120 m^3 v zavazadlovém prostoru budoucí majitelé jistě ocení klasický tvar karoserie, návrat obřího křídla a dunivější naladění výfuků, které se pod delší záď podařilo rozdělit do dvou samostatných větví se dvěma tlumiči a celkem čtyřmi koncovkami.

Zatímco (kdysi) konkurenční Mitsubishi Lancer Evo jde spíš cestou postupného „změkčování“ a přibližování se masové klientele, Subaru se vydalo přesně na opačnou stranu, tedy cestou dalšího přitvrzování směrem k závodnímu speciálu. Nejen sedan, ale i hatchback v provedení modelového roku 2011 dostaly o 5 mm snížený a ještě tužší podvozek, čehož bylo dosaženo jak přitvrzením tlumičů, tak zesílením obou stabilizátorů. Lepšímu řízení by měl napomoci nový tvar spodního ramene přední nápravy a k aerodynamice přispívá důkladnější zakrytování spodku vozu. Zvenčí nové modely poznáte podle podstatně agresivnějšího a členitějšího předního nárazníku, který nyní obsahuje i mlhovky. Výbava je nadále rozdělena do dvou verzí, přičemž o 120 000 Kč dražší Top obsahuje navíc například charakteristická zlatá kovaná kola BBS, sportovní sedadla Recaro, navigaci nebo bezklíčkové odemykání a startování.

Dílčími úpravami prošel také motor, tentokrát však ne kvůli zvyšování výkonu, ale kvůli snížení celkových exhalací, aby splnil normu Euro 5. Hodnota CO_2 se tím však paradoxně mírně zvýšila, stejně jako nyní ➤

NÁVRAT K TRADICI

Čtvery dveře a křídlo

První Subaru Impreza WRX STI bylo představeno již v roce 1994, již tenkrát se pro něj stala charakteristická karoserie typu **sedan s velkým křídlem** na víku zavazadlového prostoru. Přeplňovaný motor o objemu dva litry měl tehdy výkon 184 kW a vůz vážil jen 1230 kg. **Délka 4375 mm byla dokonce menší** než u současného „krátkého" provedení hatchback.

o 0,2 l/100 km vyšší spotřeba paliva. Ale mezi námi, jestli výrobce udává 10,3 nebo 10,5 l/100 km, nehraje žádnou roli, tím spíš že pokud jen trochu využíváte nabízené dynamiky, realita se stejně pohybuje minimálně o dva litry výš... A to navzdory standardně dodávanému systému SI Drive, který umožňuje ovladačem u řadicí páky nastavit jeden ze tří jízdních režimů (Inteligent, vhodný na popojíždění po městě, Sport a Sport Sharp), ovlivňujících charakteristiku motoru, resp. ostrost jeho reakcí na povely plynovým pedálem. V praxi však příliš velký rozdíl na spotřebě nepoznáte, neboť o co bude pedál méně citlivý, o to víc na něj budete šlapat, takže stejně nakonec asi necháte nastaven nejostřejší mód Sport Sharp. Ostatně, od toho jste si přece WRX STI koupili...

Na jízdních schopnostech vozu naroubování zádě nic neubralo, spíš naopak. Hmotnost „estéčka" je zcela stejná jako u hatchbacku a natažením karoserie přispělo k ještě lepšímu vyvážení vozu v zatáčkách. Záď lze nyní ještě lépe korigovat plynem, což můžete účinně ovlivnit také nastavením mezinápravového diferenciálu DCCD ovladačem mezi sedadly. Hlavně na nezpevněném povrchu jsou jasně patrné rozdíly od přetáčivé až po nedotáčivou charakteristiku, po chvíli však dojdete k závěru, že ideální je stejně původní neutrální nastavení. Možnost stoprocentního vypnutí stabilizace je u WRX STI samozřejmostí – u tohoto vozu snad opravdu nehrozí, že by výrobce toto právo volby někdy majitelům odepřel, jako se poslední dobou děje u mnoha hot-hatchů...

Podvozek navzdory přitvrzení a snížení zůstává stále až překvapivě komfortní, což přijde vhod také při ostré jízdě v zatáčkách na nerovném povrchu, kde vůz nemá tendenci uskakovat. V zatáčkách se však ani přesto díky silnějším stabilizátorům STI nenaklání a také karoserie působí stejně tuhým dojmem jako u hatchbacku. Řízení je přesné, na řadicí páku šestistupňové převodovky se ale musí trochu silou – jak už je u subaru zvykem. Zátah motoru od cca 3500/min až k omezovači těsně před 7000/min doslova bere dech, relativně účinně je potlačen také turboefekt. Zejména v nižších otáčkách je dobře znát rovněž úprava tlumičů výfuku, tak dunivě STI ještě nikdy neznělo. Ve vyšších otáčkách ale stejně jako dřív převládá spíš charakteristický zvuk boxeru z motorového prostoru, foukání turbodmychadla a mechanický hluk od diferenciálů.

Subaru WRX STI (označení Impreza u této nejvýkonnější verze již výrobce nepoužívá) přímou konkurenci prakticky nemá, vůz s tak divokým charakterem, který si jen tak mimochodem zachovává i vysokou míru praktičnosti a stojí jen lehce přes milion, na trhu nenajdete.

Text: Jiří Steiger
Foto: Václav Novák

auto motor sport HODNOCENÍ

★ ★ ★ ★ ★

+ Dynamické schopnosti, vynikající jízdní vlastnosti, trakce, ovladatelnost, přesné řízení, zvuk motoru, působivý design.

− Vysoká spotřeba paliva, levněji působící interiér.

Karoserie

Délka × šířka × výška 4580 × 1795 × 1470 mm, rozvor 2625 mm, provozní/celková hmotnost 1580/1980 kg. Zavazadlový prostor 0,420 m³, objem palivové nádrže 60 l.

Podvozek

Vpředu náprava typu McPherson, vzadu víceprvková náprava, brzdy kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením. Standardní pneumatiky 245/40 R 18. Pohon všech kol, manuální šestistupňová převodovka.

Motor

Zážehový přeplňovaný čtyřválec s protiběžnými písty, čtyři ventily na válec, zdvihový objem 2457 cm³, nejvyšší výkon 221 kW (300 k) při 6000/min, točivý moment 407 Nm při 4000/min.

Jízdní výkony

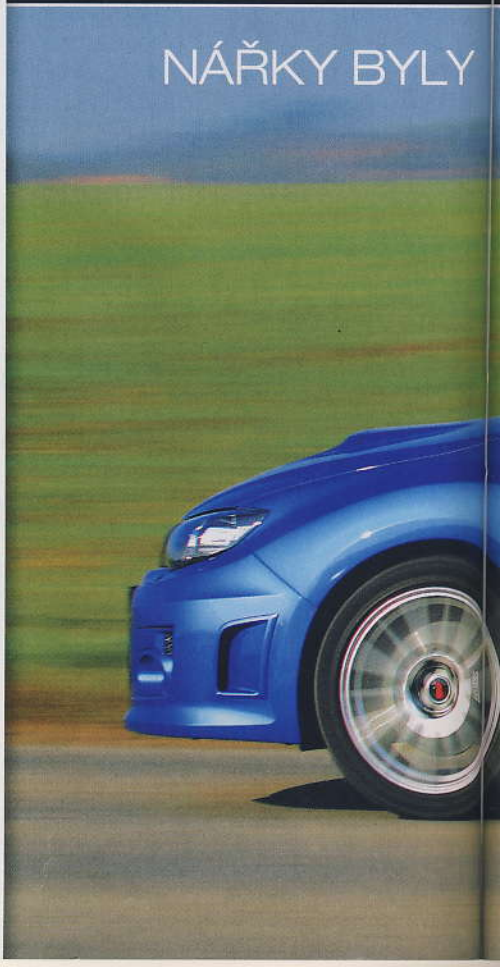
0–100 km/h	5,2 s
Nejvyšší rychlost	255 km/h
Spotřeba paliva	14,1/8,4/10,5 l/100 km

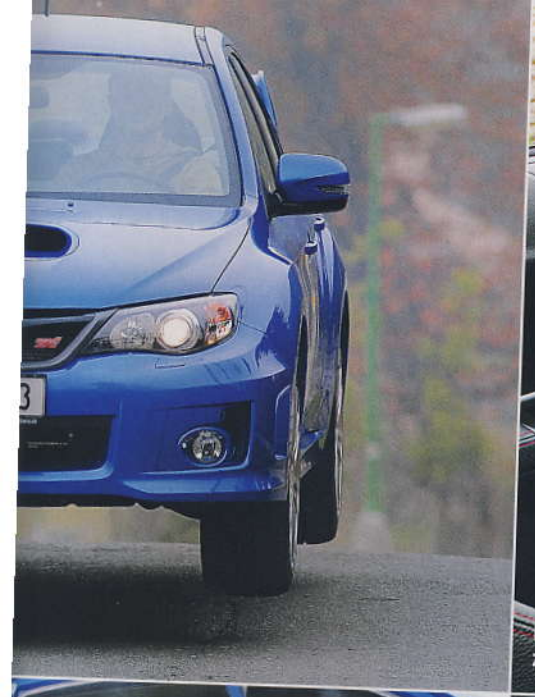
Cena

2.5 WRX STI sedan	1 100 000 Kč
Testovaný vůz	1 100 000 Kč

Přitvrzeny byly pružiny i stabilizátory.

Zavazadlový prostor nyní pojme 0,420 m³, což je o 0,120 m³ víc než u hatchbacku.





Přístrojová deska vypadá poněkud zastarale, ale komu by to u STI vadilo...

Sedadla jsou kompromisem mezi pohodlím a sportovním tvarováním.

2,5litrový přeplňovaný boxer má nezměněný výkon rovných 300 koní a nově plní i Euro 5.

Navolit si lze charakteristiku motoru i účinek mezinápravového diferenciálu.

VYSLYŠENY, STI S KAROSERIÍ SEDAN JE ZPĚT!