



Jako skalpel

Ostré, přesné, precizní. Nové WRX STi je ideálním nástrojem, pokud potřebujete pekelně rychlý zákrok. **Filip Rakovan**

PRO Extrémně rychlé auto za jakýchkoli podmínek
PROTI Díky přirozenému vývoji přišlo o část zábavnosti

Subaru WRX STi

Motor: čtyřválec, turbo, boxer. Objem: 2457 cm³. Výkon: 300 koní v 6000 ot./min. Točivý moment: 407 Nm v 4000 ot./min. Zrychlení 0–100 km/h: 5,2 s. Maximální rychlost: 255 km/h. Hmotnost: 1950 kg. Spotřeba: 10,5 l/100 km. Cena: 1 080 000 Kč

O HLEDNĚ WRX STi je tady několik zásadních změn. Už před sebou nemáme Imprezu tak, jak jsme bývali roky zvyklí, ostrá reinkarnace civilního auta se oficiálně vyčlenila z klasické modelové řady, a pokud o rychlé japonské čtyřkolce budeme mluvit, tak už jen jako o WRX STi. A za druhé, pokud jste se ještě nepodívali na fotky, je zpátky sedan, protože Subaru údajně vyslyšelo naléhání fanoušků a znovu uvedlo na trh variantu se čtyřdvéřovou karoserií. Takže kdyby nic jiného, máme tady velké křídlo vzadu na kufru, ale je toho víc, čím se sedan od hatchbacku odlišuje, nicméně za změnami

musíme hluboko pod povrch. Nové STi sedí o pět milimetrů blíže k silnici. Má tužší odpružení, tuhost předních pružin poskočila z 39,8 N/mm na 46 a u zadních byl krok ještě citelnější, místo 34 tady máme 52 N/mm. Zesíleny byly stabilizátory, o milimetr na přední i zadní nápravě. Uložení zadní nápravnice vyrobili u Fuji Heavy Industries z tvrdší gumové směsi. Toto všechno jen a pouze ve snaze dosáhnout lepší ovladatelnosti a neutrálnějšího chování. Impreza, tedy pardon, WRX STi, sedí na osmnáctipalcových litých discích obutých do pneumatik Dunlop SP600, což je podle Subaru

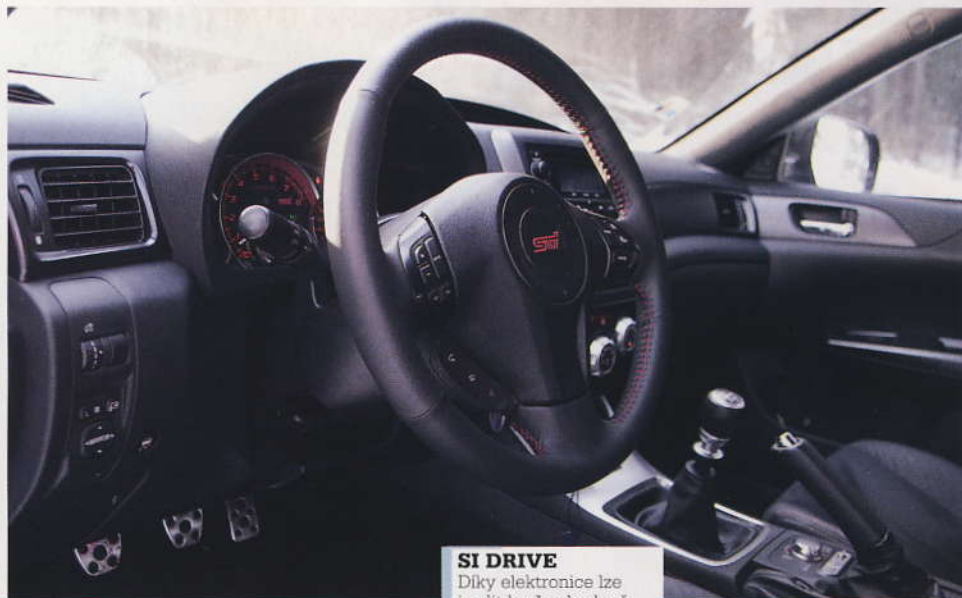
nejoptimálnější obutí zaručující vyvážený výkon na suchu i v mokřích podmínkách. Neustálý přísun hnací síly zaručuje původní přeplňovaný čtyřválec s protiběžnými písty a objemem dvou a půl litru, ovšem s přeprogramovanou řídicí jednotkou tak, aby agregát splňoval emisní normu Euro 5. Stádo, které máme pod pravou nohou, seznámíme-li plynový pedál s podlahou, čítá tři stovky koní a točivý moment je masitých 407 Nm. Sprint na stovku zvládne sedan WRX STi za 5,2 sekundy, a je tak nachlup stejně rychlý jako

hatchback. Doletí na maximálku 255 km/h, a je tedy o pět kilometrů v hodně rychlejší než pětidvéřový sourozenec. Nicméně stále nejde o hodnoty, které by nás měly ve své absolutní hodnotě zajímat, podstatnější je způsob, jakým se STi ke svým limitům dostane, a to zejména pokud se silnice před přidí s vyseknutým otvorem sání zavlní nebo zvlhne deštěm. Nejprve tedy slabší stránky, ať se zbavím Damoklova meče, který nade mnou visí od první chvíle, co jsem se poprvé uvelebil v kabině. Volant je pro imprezu tradičně hodně nízko a sedačka

GRIP

Přilnavost je neskutečná za jakýchkoli podmínek...





SI DRIVE

Díky elektronice lze jezdit buď pohodově za deset litrů, nebo velmi, velmi rychle.



je celkem vysoká, pro optimální posez bych potřeboval ještě několik centimetrů k dobru. A madlo levých předních dveří je umístěno tak, že ho mám přesně pod loktem – výtečně, pokud bych se měl kochat s loktem vystrčeným z okénka, ale horší v rámci ideálního držení volantů. A palubní deska mi občas při přejezdech nerovností zadrnčela, což ovšem vzhledem k nájezdu a týdenním obměnám dočasných majitelů-novinářů není v nepořádku. Velký volant jde příjemně do ruky a to, že na něm straší tlačítka ovládání audiosystému, spolknete, uvítal bych ale,

kdyby byl méně odtážitý a více komunikoval. Informaci od kol nejede do dlaní právě mnoho a pohyby auta lze vnímat spíše zadkem v sedačce než konečky prstů. Pedály jsou vedle sebe dokonale poskládané, ruční brzda na dosah. Stejně jako ovladač, kterým volíte mezi ekonomickou jízdou, sportovním nastavením a režimem, kdy auto táhne jako zběsilé a ryčí hlasitěji než vyděšený osel. Otázka, zda je STi rychlé, není na místě. Samozřejmě je. Zvuk sice není nic moc, pokud se budeme bavit ne o hlasitosti, ale o barvě – a to i když sedan

dostal nové výfukové potrubí s dvojitými koncovkami a upraveným laděním. V nižších otáčkách je znát, řekněme, vlažný nástup (ale rozhodně nic, co bychom nazvali prodlevou turba), vzápětí motor táhne až k sedmi tisícům. Standardem je DCCD, aktivní středový diferenciál s možností nastavení distribuce sil mezi oběma hnanými nápravami až k pevnému zamčení, je tady samosvor vpředu i vzadu a také sofistikovaný systém VDC, kombinující stabilizační systém a kontrolu trakce. Nejlepší je ihned tlačítko s piktogramem auta ve smyku dlouze podržet (a vypnout tak prvním krokem kontrolu trakce, v druhém ESP), WRX STi se okamžitě zbaví veškerých náznaků nervozity, bude jasně čitelné. Na limitu se předvídatelně dá do pohybu a záleží na nastavení DCCD, zda půjde ze zatáčky ven po předku, nebo spíše s neutrálním skluzem na všech čtyřech kolech. Zadokolka? Ne, ani při maximálním nastavení se mi nepodařilo přinutit STi k tomu, aby se přední kola držela stopy a ta zadní se vezla bokem. Nejlépe

se mi auto vodilo při uzamčení diferenciálu na nějakých sedmdesát procent, jednodušší variantou bylo nechat distribuci sil na automaticce. Tohle není nejvyšší výbava Top s navigací, ale i tak je tady toho požehnaně, čím je řidič rozmazlován. Sedačky STi, které dobře vedou (za Recaro je třeba si připlatit), rádio, klimatizace a tak dále, velký kufr a na něm velké křídlo (které u nejvyšší specifikace nedostanete) a cena je osmdesát tisíc korun a jeden milion. Abych své dojmy shrnul do jednoduchého závěru, tak prohlásím, že historickým pohledem převládá u nového STi nad zábavností účelnost, bezpečnost, kvalita, výbava a schopnost nabídnout brutální výkon v seriózním balení širším masám. A že jde, s přihlédnutím k aktuálním trendům, regulím a předpisům, o jedno z nejdostupnějších, nejatraktivnějších a za všech podmínek nejrychlejších aut na trhu kolem jednoho milionu. Rozhodování mezi sedánem a hatchbackem je otázkou volby mezi tradičním vzhledem a pětideřovou praktičností.

