

# Boxer S rodokmenem



**Když jezdíte v autě, které má na kufro místo spoileru něco jako žehlicí prkno, obvykle to u ostatních řidičů vzbudí hlavně pobavený úsměv. Existuje ale pár výjimek. Nejspíš nejkultovnější z nich se jmenuje Subaru WRX STi a řada lidí by ho bez křídla ani nechtěla. Právě podle něj se totiž pozná ta nejostřejší verze.**

**N**eděle, půl šesté ráno, sluníčko rozehvívá okresky na Vysočině, vidět je přes několik zatáček dopředu. Nulový provoz, i kostely mají ještě zavřeno. Čtveřice podladěných výfuků na volnoběh temně duní. Zkontrolujeme nastavení skvělých sedaček Recaro se sametovou alcantarou a mrkneme do velkých zpětných zrcátek. Palubní deska svítí zuřivě červenou, kožený volant skvěle padne do ruky (i proto, že se obejde bez blbostí jako profily na prsty). Všude kolem vyzývavé logo STi. Zkušební šlápnutí na plyn vystřelí rafičku otáčkoměru k červenému poli a polní zvěř v okolí zalézá do pelechů v domnění, že se blíží bouře.

## Sport Sharp

Jízdní režim přepínáme z překvapivě pohodového nastavení „Intelligent“ přes ostřejší „Sport“ rovnou na ultimativní „Sport Sharp“. Právě tenhle ovladač totiž nejvíc rozhoduje o tom, jestli se vezete v rodinném sedanu nebo polozávodním sportáku. Pro přehlednost by se jeho režimy mohly jmenovat „Veze tchýni na nákup“, „Ukazuju kámošům, jak to jede“ a nakonec stroje „Peklo“.

Středový diferenciál pomůže rozdělit sílu motoru na všechna kola. Nechceme si honit si triko s manuálním nastavením, takže zaměstnáváme elektroniku v režimu suchého počasí „Auto“, a ať se předvede. Trvalým symetrickým pohonem 4x4 je ostatně značka proslulá a právě díky souměrnému rozložení prvků a hmotnosti se subárka drží stopy bez ohledu na terén nebo počasí jako zběsilá. V kombinaci s podobně slavným motorem s protiběžnými písty (jakoby boxerují proti sobě, proto se mu říká boxer), který má minimální vibrace, a jehož „placatá“ konstrukce navíc snižuje těžiště, to znamená ultimativní jízdní vlastnosti. Na stabilizaci pak už radši nesaháme, protože v tomhle autě se zabilo dost lidí, co vyrůstli na gamesce Need For Speed a získali dojem, že fyzika přestala platit, když jim bylo čtrnáct. No a jedem!

## Zkušební jízda

Opatrně kousavá jednička, blinkr, rozjždíte se a máte plno předsevzetí, jak se budete držet zpátky. Pak fotograf utrousí něco jako „čekal jsem větší peklo“, tak holt dupnete na plyn. Přes všechny ty vyšlechtěné diferenciály nemá drsný točivý moment 407 Nm kam utéct, čiže se auto se ve zlomku vteřiny proměňuje v Boeing odlétající někam na Krétu. Okamžitě tam lámete dvojku, tachometr dostává záchvat, trojka. STi v podstatě letí, čtyřka, a být to Boeing, začíná se odlepovat přední kola. Fotograf má jednu ruku na palubce, druhou na stropě a něco křičí. Ale proslulý řev benzinového boxeru s gigantickým turbem má mnohem větší koule...

Blíží se zatáčka. Skočíte na brzdu asi tak vteřinu po tom, kdy to spolujezdci přijde rozumné. Brzdňný efekt STi se ovšem vyrovná doskoku do trampolíny, takže zpomalíte dokonce zbytečně brzo, žaludky při tom samozřejmě olizují přední sklo. Takže ještě lehce plyn, pak spojka, plyn, pravačka nějak zázračně podřadila na dvojku, nejste žádný závodník, tak na to v zatáčce netlačíte a osolíte to zase až za zlomem. Gumy se zařiznou, žádné cukání volantu, žádný začátečnický drift do pole, motor zkrátka s čistou brutalitou zabere a Subaru zase letí. Svět se zúží na okoušanou asfaltovou nudli před autem. Vnímáte deštěm vyplavený písek, záplaty po zimních dírách. Rovinka, levá, pravá, kopec, blbě klopená levá, sjezd mezi stromy, vnitřnosti vám to rve z okna, ale s autem přetížení ani nehne, řev těsně před omezovačem a pak už díkybohu zase vesnice, takže brzdy a vycházkové tempo.

## Maskovaná síla

Motor vydechuje nahromaděný žár a čtveřice výfuků provokuje okenní tabulky. Na násvi se přestávají rvát psi a uhranutě pozorují proplouvající modrou karoserii. Vám po zádech teče adrenalin a začínáte si uvědomovat, že těch posledních 15 minut naplno pro dnešek stačilo. Už proto, že tohle auto má „naplno“ v úrovni, kam se nejspíš nikdy nedopracujete. Ostatně právě díky tomu ho v reálném světě většinou neskolí ani papírově mnohem silnější soupeři. Nejde jenom o sílu nebo výkon. STi proslavila hlavně efektivita, s jakou se drží silnice a díky které anihiluje soupeře na nerovnostech a v zatáčkách.

Poslední generaci Subaru WRX STi můžete směle využívat jako rodinný sedan. Interiér je prostorný, kufr má solidních 410 litrů, čtyřkolka je na zimu dokonalá, a když pojedete v režimu Intelligent, bude se i tchýně pochechtávat, kde že je těch 300 koní. Nikdo doma nemusí vědět, že stačí vytočit motor nad 3 500 otáček, otočit zázračný volič režimů na sport # a rodinné subárko je připravené bez mrknutí vyrazit na okruh. Každopádně platí, že řídit STi vyžaduje respekt. Dovolí vám jít hodně za hranu běžných řídičských schopností. Tak pozor, abyste za ní nepotkali zubatou... **!**

**Motor vydechuje nahromaděný žár a čtveřice výfuků provokuje okenní tabulky. Na násvi se přestávají rvát psi a uhranutě pozorují proplouvající modrou karoserii.**

## TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru 2.5 WRX STi sedan

Motor: boxer, benzin, turbo, 16V, 2457 cm<sup>3</sup>

Převodovka: 6stupňová manuální

Pohon: Symetrický 4x4, Multi DCCD centrální diferenciál

Výkon: 221 kW/300 koní při 6000 ot./min

Točivý moment: 407 Nm při 4 000 ot./min

Zrychlení 0-100 km/h: 5,2 sec.

Max. rychlost: 255 km/h

Zavazadlový prostor: 420 l  
Spotřeba (město/mimo/komb.): 14,1/8,4/10,5 l/100 km