

Láska nebeská

ОСТАВЛЯТЬ
УПРАВЛЕНИЕ
ТМ ПУЛТА

ОСТАВЛЯТЬ КАРМУ
САМОЛЕТА И ПУЛТ
УПРАВЛЕНИЯ ДВИГА-
ТЕЛЕМ ВО ВРЕМЯ
РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ
ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

ИИАС 7В

Subaru WRX STI
sedan



http://www.youtube.com/watch?v=lx8HNM_OicE

РЕАЛЬНАЯ ЛЮБОВЬ

К ПЛЕТИ ДОПОЛ-
НЯЮТСЯ ТОЛЬКО СА-
МОЛЕТЫ С ОФОРМ-
ЛЕННОЙ ТЕХНИЧЕС-
КОЙ ДОКУМЕНТА-
ЦИЕЙ.

ИУАС-78



Na podzim jsem usedl do Imprezy WRX STI poprvé. Ten vůz mě naprosto nadchl, nicméně k dokonalosti mu přece jen něco chybělo. Šlo v podstatě o drobnost, prakticky bezvýznamnou, a přesto nesmírně důležitou. Ano, na myslí mám zadní křídlo, které je, jak už asi víte, zpět!

Text: Lukáš Dittrich Foto: Zuzana Procházková

Bylo nebylo jedno legendární, úspěšné, všemi uznávané a nesmírně charismatické auto. Byl to sedan, Impreza WRX STI. Pak se ale vedení automobilky rozhodlo, že už sedan nechce, a na závodní tratě, respektive do svých showroomů, vypustilo ostrý hatchback. Tato skutečnost způsobila nemalé pozdvižení. Jak může být něco tak typického najednou jiné? Odpověď je jednoduchá. Za vším hledej peníze. V Evropě je pětidveřová karoserie mno-

hem oblíbenější než sedan a Subaru chtělo dosáhnout na starém kontinentě vyšších prodejních čísel. A tak se zrodila pětidveřová Impreza.

Budiž, dává to smysl a podle všeho se prodej opravdu o něco zvýšil. Jenže „estéičko“ má být sedan, a basta. Nakonec se našťestí ukázalo, že hlas lidu je přece jen velmi silný. Subaru přišlo s faceliftem pro modelový rok 2011 a všichni mohli začít slavit. Sedan je zpět, a ještě k tomu s vylepšeným podvozkem. Sice se mu už neříká Impreza, ale čert to vem.



JÍZDA, JÍZDA A ZASE JÍZDA

Subaru WRX STI je pouze a jenom o jedné věci a věřte tomu, že jakmile se s tímto autem projedete, nebudete myslet na nic jiného. Tou věcí je jízda. Přesně to je ten důvod, proč se vám bude STI líbit, proč vás bude bavit ploužit se s ním i po městě, proč vás bude těšit už jen samotný fakt, že máte v kapse ten lacině vypadající klíček. Protože jste na vlastní kůži zažili, co dokáže. Víte, jaké to je. Ano, já zapomněl. Větší-

na z vás to vlastně neví. V tom případě děláte dobře, že jste si pořídili náš časopis. Já vám to totiž popíšu.

Na podzim jsem seděl za volantem hatchbacku. Různé okolnosti, možná i můj strach a další zásahy vyšší moci způsobily, že jsem se tenkrát s vozem nedostal na limit. Ano, jezdil jsem rychle, jenže jsem si nevyzkoušel ten pocit, o kterém mi někteří vyprávěli. To mě samozřejmě pěkně štvalo. Na druhý pokus jsem už nehodlal ponechat nic náhodě. Byl jsem pevně rozhodnutý,





že auto dostanu na limit, i kdyby to mělo být posledním Subaru, které jsem dostal na test.

Neznám totiž žádný jiný novinářský vůz, který by byl opředen tolika historkami. Jednou takhle ten či onen s ním "navštívil" příkop, pole, obrubník... Ano, přesně o tom mluvím. I když WRX STI stojí pouhý milion, nemá konkurenci a ani třikrát dražší automobily se nedostávají svým řidičům tak rychle pod kůži. Touha vyzkoušet, kam až s ním můžete zajít, je neuvěřitelná a vůbec se nedivím, že se o to každý pokouší.

NEBUDU NA TO ŠLAPAT, NEBUDU!

S vědomím všech těchto faktů jsem si vůz vyzvedl a byl jsem pevně rozhodnutý, že první kilometry na to prostě nebudu příliš šlapat. Nejdřív se s automobilem přece musím seznámit. Tak přesně z toho důvodu jsem si to namířil

s navoleným nejostřejším režimem Sport Sharp rovnou na své oblíbené okresní komunikace.

Po zimě na nich ležela pořádná vrstva posypového materiálu, takže to klouzalo. Vzpomínám si, že jsem na stejném místě o několik týdnů dříve jezdil s Peugeotem RCZ s dvoutetkoňovým motorem. O něm mnozí říkali, jak je skvělý, že má vlastnosti motokáry, a je to také pravda, jenže s ním jsem si na „okreskách“ připadal jako šnek. Vůz bezmocně hrabal, v zatáčkách si přední náprava nevěděla rady. Nechci srovnávat STI a RCZ, to je, jako byste porovnávali bochník chleba s rohlíky (párek v chlebu není úplně to pravé, že ano), chtěl jsem pouze poukázat na jednu z největších předností „estéčka“. Stálý pohon všech kol zaprvé jasně odkazuje na speciály WRC, a hlavně vozu dodává dokonalé schopnosti bez ohledu na to, po čem zrovna jedete. Rozdíl je jen v tom, že se jako řidiči musíte při horší



Charakteristická modrá, dravý výraz, obrovské křídlo zvadu. Takhle má STI vypadat. Škoda, že testovací kousek neměl zlatá kola



inzerce 1/1
GE money

“Subaru WRX STI je bez
debat skvělý automobil”





adhezi více snažit. Rychlí, ne-li nejrychlejší, dokážete být na jakémkoliv povrchu.

Jistě, bavíme se především o jízdě na zatáčkovitých komunikacích. Na dálnicích je WRX STI taktéž velmi rychlé, ale s maximální rychlosti jen o málo přesahující 250 km/h se vám bude na zád lepit kdejaký nagelovaný „vozem-

bouch“ ve své „vytuněné“ Octavii RS. Ale co, rád ho před sebe pustím. Já totiž vím, že kdekoliv jinde na mě nemá, a kluk se bude aspoň moct večer v hospodě chlubit: „Hele Franto, dneska jsem dal ‚estéičko‘ takovým způsobem, že ten čenda za volantem nevěděl, co se s ním stalo.“

— INZERCE —



EMIL FREY ČR, autorizovaný prodej a servis vozů SUBARU



SUBARU

www.emilfrey.cz

**Nejlepší cena
jedině u nás**



WRX STI

Emil Frey ČR, Autocentrum Stodůlky
Emil Frey ČR, Subaru Vysočany

Pekařská 638/5, 155 00 Praha 5, tel.: 255 720 111
Kolbenova 3, 190 00 Praha 9, tel.: 283 061 234



JEDNA DVA TŘI, PRAVÁ LEVÁ

Abych nezapomněl, je potřeba začít s trochou teorie. Subaru WRX STI má už léta přeplňovaný čtyřválec typu boxer. Jeho objem činí 2,5l a maximální výkon 300 k. Další odkaz na speciály WRC, které jsou, respektive byly, stejně výkonné. Lišily se ovšem vyšším točivým momentem. Změny pro rok 2011 se podepsaly nejen na jméně

a přítomnosti karoserie sedan, ale také na podvozku. Stabilizátory jsou nyní tužší a divili byste se, jak moc to je při jízdě znát. Samozřejmostí jsou nastavitelný mezinápravový diferenciál a systém SI-Drive dávající k dispozici tři různé úrovně chování automobilu, především se mění odezva na plynový pedál.

V režimech Intelligent nebo Sport budete tro-



“Auto se tváří, jako by se nic nedělo, a ejhle, na tachometru je 150 km/h”

chu šetřit palivo, mě ale zajímá hlavně Sport Sharp. Ještě zbývá vypnout stabilizační systémy, protože dneska prostě musím vyzkoušet, jaké to je. Bohužel nepršelo a bohužel je podvozek tak dobrý, že k tomu, abyste vůz dostali do nesnáží, musíte jet opravdu rychle. Což není problém, protože se auto tváří, jako by se nic nedělo, a ejhle, na tachometru je 150 km/h. Na suchém asfaltu se vůz do

podkladu zakousne všemi čtyřmi koly, zatlačí vás do sedačky, otáčky vylítnou k sedmi tisícům, kde se rozbliká kontrolka k přeřazení, vrazíte tam dvojku, auto sebou škubne, protože tuhá spojka vyžaduje trochu citu, a za skvělého zvukového doprovodu míscího hluk od diferenciálů, charakteristický projev motoru a turba dorazíte na hranici 100 km/h, kde už se hlásí o slovo trojka.





Takhle nějak probíhal rozjezd do zatáčky, kterou jsem hodlal pořádně protáhnout. Takže trhnut volantem doprava, rychle kontra doleva, rozhodit zadek... Větší záď je v tento moment dost znát. Hatchbacku se zdaleka nechťelo položit se do zatáčky tak, jako tomu bylo v případě sedanu. Než jsem se nadál, už jsem jel v mírném přetáčivém smyku zatáčkou. Hlavně ji nepovolit, hlavně ji nepovolit!! Opakoval jsem si rady zkušenějších kolegů. Naprosto fantastické je spojení člověkstroj. Perfektně je cítit, co vůz dělá, vytušíte každý jeho pohyb. Na výjezdu ze zatáčky se srovnal přesně tak, jak jsem chtěl, a za tohoto skvělého doprovodu jsem směřoval dále. Nevzpomínám si, kdy jsem naposledy měl z řízení takovou radost. Ještě několikrát jsem si zařádl na stejném místě, než mou euforii rázně ukončil pohled na pneumatiky. Ajajaj! Vždyť vůz má vlastně zimní obutí a to se v teplém počasí opotřebovává opravdu rychle.

MÁ SVÉ MOUCHY. NO A CO?

Kdybych chtěl pořádně popsat své pocity z řízení, potřeboval bych na to podstatně větší prostor, než mám vymezen. Každopádně si mys-

lím, že už takhle vám bude jasné, že WRX STI přináší spoustu zážitků, a to za všech okolností, na všech povrchích, za každého počasí. Řekněte popravdě: nabídne vám nějaké jiné auto něco podobného? Konkurentů patrně mnoho nebude.

Subaru WRX STI má pár „much“. Minule jsem si stěžoval na řízení a trochu těžkopádnou příď. U modelového roku 2011 toto zmizelo, takže paráda. Rezervy ale zůstaly v řazení, které by určitě mohlo být ještě přesnější a které bych označil asi za největší slabinu. Zmínit také musím povzravající interiér a trochu slabší účinek brzd. Ale tyhle dvě vlastnosti lze snad s klidným svědomím připsat na vrub enormní zátěži testovacích exemplářů.

Subaru WRX STI je bez debat skvělý automobil. Facelift roku 2011 přinesl zase o maličko vylepšené jízdní vlastnosti, a hlavně ono slavné křídlo. Mimochodem nejlepší pohled na něj se nabízí přes vnitřní zpětné zrcátko. Oproti hatchbacku si za karoserii typickou pro tento vůz připlatíte 30 000 Kč. Jestliže nutně nepotřebujete 420l, které nabízí kratší verze, pak si určitě připlatíte. Sice naložíte pouze 301l (což vlastně není u STI vůbec podstatné), ale to charisma karoserie sedan. To charisma... ■



Tak přesně tahle silueta nám chyběla. S křídlem vypadá auto výborně. Přepřlovaný boxer má síly na rozdávání, zatahuje prakticky konstantně, ale za své služby si neváhá říci o patřičný příděl paliva. Přirozeně





Interiér by snad mohl být o něco sportovnější, ale to je v tomto případě úplně jedno stejně jako objem zavazadelníku nebo přítomnost nemalých háků držících jeho víko. Škoda trochu nepřesné převodovky



Subaru WRX STI Sedan

Motor má
skvělý zvuk a ve
vyšších otáčkách
brutální záťah

Menší zavazadelník
oproti hatchbacku, no
to je hrozná „tragédie“

Estéičko sedan
s obrovským
křídlem vypadá
skvěle

Vyšší výbava
TOP nemá ve
standardu zadní
křídlo. Bez něj
vypadá auto
divně



Maximální
výkon 300 koní
je shodný se
speciály WRC

SI DRIVE je vítaným
pomocníkem při klidné jízdě

Nastavitelný mezinápravový
diferenciál se taktéž hodí

CHCI HO!!!

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Typ motoru	zážehový přeplňovaný čtyřválec typu boxer
Počet válců, ventilů	4/16
Zdvihový objem	2475 ccm
Vrtání x zdvih	99,5 x 79,0 mm
Nejvyšší výkon kW	221 kW při 6000 ot./min
Nejvyšší točivý moment N.m	407 Nm při 4000 ot./min

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Pohon	Symmetrical AWD
Trakční systémy	DCCD, VDC, TCS, HSA, samosvorný diferenciál v předu i vzadu
Převodovka	6ti stupňová manuální

PODVOZEK

Vpředu/vzadu	McPherson / Double wishbone
Odpružení přední/zadní	vinuté pružiny
Brzdy přední/zadní	kotoučové s vnitřním chlazením

Elektronické systémy	ABS, EBD, SI DRIVE
Rízení	hříbenové s hydraulickým posilovačem
Kola / Pneu	8,5 JJ x 18 / 245/40 R18

KAROSERIE

Typ/dveře/sedadla	samonosná/4/5
Délka x šířka x výška	4580 x 1795 x 1740 mm
Rozvor	2625 mm
Objem zavazadelníku	301 l
Provozní/celková hmotnost	1580 kg / NV kg
Hmotnost přívěsu	1200 kg

JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlost	255 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	5,2 s

SPOTŘEBA

Město	14,1 l / 100 km
Mimo město	8,4 l / 100 km
Kombinovaná	10,5 l / 100 km
Průměrná spotřeba v testu	15,6 l / 100 km
Emise CO ₂	327 g/km
Palivová nádrž	60 l

CENA A VÝBAVA

Základní cena	1 069 000 Kč
Cena testovaného vozu	1 079 800 Kč
ceník výbavy	metalíza (10 800 Kč)

ZÁRUKY

Technika	3 roky/100 000 km
Karosérie	12 let

HODNOCENÍ



jízdni vlastnosti, trakce za každých
podmínek, motor, celkové charisma



rezervy v přesnosti řízení

INZERCE



SUBARU

C & K, a.s., Vídeňská 100, Brno
prodej@subarubrno.cz
www.subarubrno.cz

547 136 215
602 487 429
602 727 516



C&K