

Foto: Petr Měncel

Miluju tohle Subaru

Subaru ve svých reklamách využívá označení **Bestie**. Tohle auto už dávno není zákeřné, tak jak tomu bylo u některých předchůdců, zde je **bestiální** už pouze výkon. **Takže hurá na start!**



Tomáš Enge
tomas.enge@burda.cz

PARÁDA, kluci mi tímto testem udělali obrovskou radost. Mohl jsem totiž zavzpomínat na svoji rallyovou „kariéru“ a navíc srovnávat s dalším sportovním náčiním, které jsem testoval nedávno. Na rozdíl od Toyoty GT86 mi Subaru WRX STI přišlo jako mnohem praktičtější pro každodenní využití, a to nemluvím ani o tom, že je na úplně jiném levelu. Tohle auto je zkrátka boží, milovat ho musí každý, kdo má rád řízení. Pochválit musím i Subaru jako takové, protože cena decentně nad

CENA Subaru WRX STI

Základní model WRX STI 5dv.:	1 059 000 Kč
Testovaný model WRX STI 4dv.:	1 089 000 Kč
Testovaný model s příplatky:	1 099 800 Kč

milion se mi zdá jako naprosto adekvátní. Subaru WRX STI poznáte na první pohled. Design se totiž s postupem času příliš nemění, pouze vyvíjí. Mně se moc líbí, zamlouvají se mi muskulurní proporce, masivní koncovky výfuku i mohutné křídlo. Jediné, co mi tak nějak nesedí, jsou koncová světla. Ale co, zevnějšek v tomto případě stojí až na 10. koleji.

ZAMĚŘENO NA ŘIDIČE

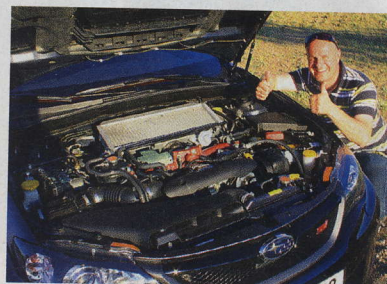
Důležitou roli v tomto případě nehraje ani kabina. Chválím, jak už jsem předeslal, možnost každodenního využití, vzadu je dostatek místa, stejně tak v kufru. Palubní deska je jednoduchá bez jakýchkoliv extravagancí, vše je přehledné a udělané tak, aby řidič nebyl rozptylován. Pozice za volantem je přesně, jak má být, jediné, co bych vyměnil, jsou sedadla. Neříkám, že jsou špatná, to rozhodně ne, ale k tomuto vozu patří Recara (ve vyšší výbavě Top).



▲ Asi největší slabina tohoto vozu. Kulisa je hodně volná, chod není rozhodně hladký.

✚ jízdní vlastnosti, motor, slušný komfort, zvuk, řízení, dynamika, cena, použitelnost pro denní ježdění, brzdy, klasický design

✖ řazení, riziko pokud je vysoké



▲ Dokonalost. Gradace výkonu ve vysokých otáčkách je dechberoucí.



▲ Pozice za volantem je výborná, uvítal bych sedadla Recaro (z vyšší výbavy).



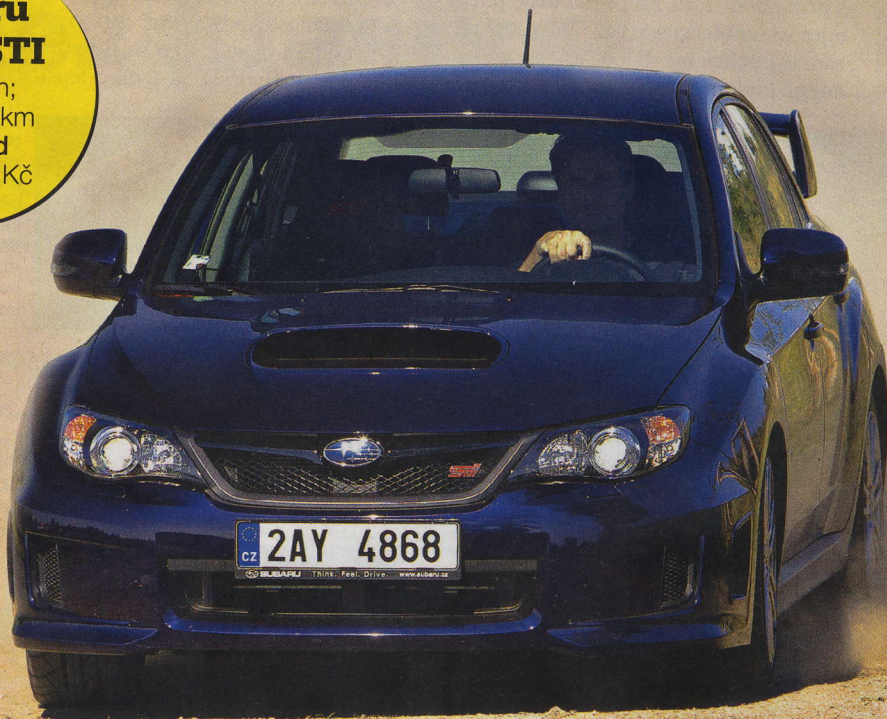
▲ STI pro každý den. I vzadu se dá sedět.



▲ Startuje se tlačítkem vlevo od volantu.

Subaru WRX STI

255 km/h;
10,5 l/100km
Cena od
1 089 000 Kč



Zrychlení 0–100 km/h (s): **5,2** • Maximální rychlost (km/h): **255** • Spotřeba město/mimo město/kombinace (l/100 km): **14,1/8,4/10,5**

INFO O VOZE

HMOTNOST Pohotovostní (kg): 1505 • Užitečná (kg): 475 • Celková (kg): 1980 • Výkonová hmotnost (kg/kW): 6,8 • Hmotnost brzděného přívěsu (kg): 1200 • Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg): 950

PROVOZ Pohoněná kola: všechna čtyři • Převodovka: manuální 6stupňová • Zrychlení 0–100 km/h (s): 5,2 • Maximální rychlost (km/h): 255 • Průměr otáčení (m): 11,8

ROZMĚRY



Šířka 1795 mm
Rozchod 1530 mm



Rozchod vzadu 1540 mm



Rozvor/Délka 2625/4580 mm

Objem palivové nádrže (l): 60; zavazadelník (l): 420

MOTOR Zážehový čtyřválec: DOHC 16V • Zdvihový objem (cm³): 2457 • Kompresní poměr: 8,2:1 • Vrtání x zdvih (mm): 99,5x79,0 • Maximální výkon (kW): 221 • Při otáčkách (min⁻¹): 6000 • Točivý moment (N.m): 407 • Při otáčkách (min⁻¹): 4000 • Specifický výkon (kW/l): 89,9 • Emisní norma: Euro5, Emise (g CO₂/km): 243

↑ Vysška 1470 mm ↑

SNOVÝ MOTOR

Pod přední kapotou s bublinou se ukrývá nízko položený čtyřválec Boxer s výkonem 221 kW. Motor krásně zní už na volnoběh a s rostoucími otáčkami začíná pořádně buráčet. To právě totiž začíná až u 4000 min⁻¹ a končí v červeném poli zásehlem omezovače, na což jste vždy upozorněni. Síla motoru je ohromná, každé sešlápnutí plynu v uvedených otáčkách pocítíte zaražením do sedaček. Chválím tři „mapy“ motoru, byť si myslím, že Sport je zcela zbytečný, jelikož je hodně podobný Sportu Sharp. V tomto případě, kdy budete využívat možnosti vozu, počítejte se spotřebou 17–20 litrů, v módu Intelligent se dá v průměru jezdit za 12 l.

Že je WRX STI autem pro chlapy, to dokládá nejen výkon, ale i tužší chod brzdy a spojky. Více síly potřebujete i na řazení šestistupňového manuálu. Dráhy jsou sice krátké, ale kulisa je volnější a navíc jsou malé odskoky mezi 3–5 a 4–6.

LEPÍ, LEPÍ NEBO BAVÍ

První kolejí, to abych se vrátil k přirovnáním z úvodu testu, jsou jednoznačně jízdní vlastnosti. Tradiční symetrický pohon všech kol se třemi diferenciály (prostřední je aktivní) umožňuje úplná kouzla. A navíc, tohle Subaru má neustále všechna čtyři kola na zemi, nezáleží, jestli jedete po asfaltu nebo šotolině.

Jak jsem již předeslal, s WRX STI se dá jezdit jako s normálním autem, mile budete překvapeni komfortem, ale o tom se rozepisovat moc nebudu.

Pak ale s tímto strojem můžete jezdit jako prakticky s žádným jiným. Nevadí ani instalovaná stabilizace, hodně toho totiž dovolí. Řízení poslouchá jako nový rekrut v americké armádě, nejvíce vás dostanou zmíněná přilnavost a trakce. Svůj podíl na tom mají pneumatiky, šířka vozu, ale také poddajnější podvozek. S STI jde pořádně trefovat vrcholy zatáček, zadek se ochotně stáčí za přední nápravou. WRX STI však umožňuje ještě víc. Můžete, pokud auto dostanete pořádně do ruky, zažít to, co rallyoví jezdci. Pamatují si, že u minulých generací si auto začínalo „hrát“ již v nižších rychlostech, nyní, kdy je mnohem stabilnější, potřebujete větší tempo. V krásně řízeném smyku nesmíte povolit plyn, jinak byste díky ohromné přilnavosti špatně skončili. „Hravost“ si můžete individuálně nastavovat díky manuálnímu režimu LSD (šest pevných kroků), ale věřte mi, že i v režimu auto dokáže WRX STI neskutečně koucky.

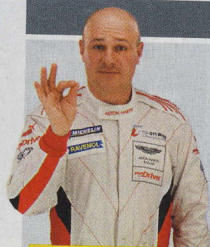
Je tedy jen na vás, jakou cestou se při návratu z práce vydáte. Jestli vyrazíte vstříc čisté stopě, nebo si budete užívat perfektního klouzání. Tohle auto je zkrátka bomba!

KONEČNÁ ZNÁMKA

1 / „Vynikající motor, skvělý zvuk, perfektní řízení, chyběla jen Recara.“



▲ Stejně koncovky najdete i na pravé části zádě. Hned víte, s kým máte tu cest.



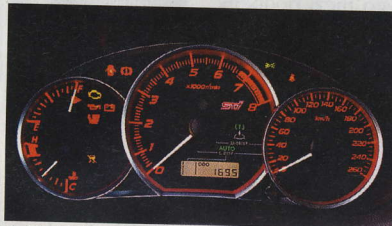
Tomáš Enge

NÁZOR: TOMÁŠ ENGE

„Subaru WRX STI je parádním silničním sportákem. Stejně tak se jedná o dokonalé náčiní pro rally v kategorii N. Tohle auto zkrátka nadchne.“



Design vozu se mi moc líbí, mohutné křídlo doslova omamuje okolí. Jediné, co mi na zádi neseďí, jsou světla.



▲ Efektivní podsvícení. Barva symbolizuje, že vás čeká úplné peklo!



▲ Volant s efektním logem uprostřed se perfektně drží. Skvělá zpětná vazba.



Jednoduchá, a přesto krásná. Subaru si na nic nehraje, Subaru jezdí.



▲ Kovové pedály nemohou v STI WRX chybět.



▲ Skvělý Si-Drive nabízí tři režimy. Nadšencům je určen Sport Sharp.

SOUPERI

MITSUBISHI EVOLUTION 2.0



Výkon (kW): 217
Rychlost (km/h): 240
Zrychlení (s): 5,4
Spotřeba (l): 10,5
Cena od (Kč): 1 149 900

BMW 335i xDrive



Výkon (kW): 225
Rychlost (km/h): 250
Zrychlení (s): 5,5
Spotřeba (l): 7,9
Cena od (Kč): 1 180 000

AUDI S4



Výkon (kW): 245
Rychlost (km/h): 250
Zrychlení (s): 5,0
Spotřeba (l): 8,1
Cena od (Kč): 1 361 100