

Starý známý v no

Nová generace modelu WRX STI technicky vychází ze svého předchůdce, jehož kvality ovšem pozvedla na vyšší úroveň. Parádní jízdní zážitky jsou zaručeny.

Po odchodu Subaru z mistrovství světa rallye WRC možná trochu ztratilo označení WRX STI na lesku. To všem nemění nic na faktu, že ostré modely s přeplňovanými čtyřválcovými boxery a pohonem všech kol mohou rychlostí a schopnostmi porazit i silnější, dražší a zavazadnější konkurenci.

Novinka přebírá podstatnou část techniky od předchůdce, přináší však ještě lepší jízdní vlastnosti. Větších změn doznal i vzhled vozu. Tentokrát dostala přednost tříprstorová karoserie před hatchbackem. Na délku měří novinka 4595 mm (+15 mm), šířka 1795 mm zůstala zachována, výška ovšem klesla o pět milimetrů na 1465 mm. Praktičnost, ať je v tomto případě prakticky irelevantní, těží z rozvozu delšího o 25 mm (2650 mm), díky němuž si cestující na zadních sedačkách užijí více prostoru pro nohy. Zvětšil se také zavazadlový prostor, a to o 40 na 460 litrů.

Entuziasty ovšem zajímá především technická stránka. U Subaru naštěstí zatím o downsizingu pravděpodobně neslyšeli, pod kapotou tedy najdeme charakterní čtyřálcový boxer o objemu 2,5 litru. Zásadních změn nedoznal ani pohon všech kol, který je jednou z vizitek této japonské automobilky.

Motor

Pod kapotou najdeme známý přeplňovaný čtyřválec DOHC s protiběžnými písty o objemu 2,5 litru. Jednotka řady EJ disponuje výkonem 221 kW při 6000/min a točivým momentem 407 N.m při 4000/min. Vrtání a zdvih (99,5 x 79,0 mm) nebo kompresní poměr 8,2:1 je naprosto shodný s předchůdcem, změnila se ale řídicí jednotka. Její program byl přepracován tak, aby zajistil lineárnější průběh výkonu. Snímač polohy plynového pedálu je nyní citlivější. Čtvrtinová poloha plynového pedálu tak odpovídá 50 % u předchozí generace.



Přední náprava

Přední náprava dostala tužší pružiny (o 22 %) a silentbloky ramen nebo zesílený stabilizátor (z 21 na 24 mm). Nápravnice se chlubí výztuhami u předního uchycení ramen, což zlepšilo jízdní vlastnosti. Samotné uchycení ramen se přiblížilo o 10 mm k vozovce. V Subaru se zaměřili na zpevnění uložení zadního silentbloku ramene, které eliminuje přenos rušivého hluku.

Pohon všech kol

Subaru nabízí v závislosti na modelu a převodovce hned několik druhů pohonu všech kol. Model WRX STI disponuje stálým pohonem všech kol se třemi diferenciály. Vpředu najdeme planetový, vzadu klasický Torsen a uprostřed si našel místo elektronicky řízený diferenciál DCCD. Ten nabízí hned několik režimů. Nastavení Auto je určeno především pro suché povrchy, kdežto Auto+ je jako dělané na podmínky se zhoršenou trakcí. V manuálním režimu si ovšem můžete zvolit poměr přenosu točivého výkonu na obě nápravy sami (poměr 41:59 až po pevné uzamknutí diferenciálu).

Celkem tři diferenciály se starají o přenos točivého momentu mezi nápravy



Active Torque Vectoring

■ Systém aktivního rozdělování točivého momentu (ATV) zajišťuje vozu neutrální jízdní vlastnosti. Při jízdě na limitu přibrzďuje v zatáčce vnitřní kolo a newtonmetry přenáší na vnější kolo. Active Torque Vectoring sleduje především snímač příčné zrychlení.

Systém VDC

■ Stabilizační systém VDC nabízí tři různá nastavení. V režimu On zaměřuje pozornost na snímač otáčení kolem vozu a přibrzďuje jednotlivá kola tak, aby se vůz nedostal do přetáčivého nebo nedotáčivého smyku. Off je použitelný v případě vyproštění z bláta nebo sněhu. Toto nastavení se také hodí pro jízdu na okruhu. Speciálně pro sportovní jízdu je určen Traction Mode, který deaktivuje VDC a TCS (systém kontroly trakce). Systém aktivního rozdělování točivého momentu ATV ovšem zůstane v činnosti.

ém

Řízení

Řízení dostalo přepracovaný hydraulický posilovač s tzv. torzním ventilem tužším o 125 %, což se velmi pozitivně promítlo na přesnosti. Převod řízení se zostřil z 15:1 na 13:1.

Karoserie

Vyšší tuhost se neprojevila pouze u obou náprav, ale také u karoserie. Při její výrobě byl použit větší podíl vysokopevnostní oceli s mezí kluzu 590 MPa (tvoří 39 % skeletu) a 950 MPa (4 %). Z tohoto materiálu jsou vyrobeny například sloupky A a B (včetně střešních nosníků), přední a zadní nosníky nebo prahy. Torzní tuhost karoserie je v porovnání s předchozím modelem WRX STI o 41 % vyšší, tuhost v krutu pak o 30 %. I přesto se hmotnost karoserie snížila.

Převodovka

Radikálních změn nedoznala ani šestistupňová přímo řazená převodovka. Poměry převodů zůstaly zachovány, přepracován ovšem byl mechanismus aretací řadicích tyček, díky čemuž jde řazení mnohem sametověji. Upravené soukolí zpátečky se postaralo o nižší hlučnost.

Zadní náprava

Silentblok zadního ramene byl nahrazen kloubovým závodním typem (unibalem). Toto řešení zvyšuje opěrnou pevnost a stabilitu zadní nápravy. Pomocné podpěry nápravnice zlepšují tuhost karoserie i koncové části vozu. Díky nižší montáži snese nápravnice vyšší příčné zrychlení a zlepšuje reakční dobu řízení. Stabilizátor je o milimetr silnější (20 mm), pružiny ztuhly o 6 %.

Kola

Důraz na co nejnižší hodnoty neodpružené hmotnosti se dotkl také kol. Osmnáctipalcové kované disky disponují o 15 % vyšší tuhostí a celkově jsou o čtyři kilogramy lehčí.

**TEST NOVÉHO SUBARU WRX STI
NAJDETE JIŽ V PŘÍŠTÍM ČÍSLE
AUTO TIPU**

Motor 2.5 EJ

Ačkoliv se výkon nebo točivý moment nijak dramaticky nezměnily, díky nově naprogramované řídicí jednotce a snímači polohy plynového pedálu reaguje čtyřválcový přeplňovaný boxer mnohem lineárněji a pohotověji.

