

SPECIÁL

Autofor**drive**[®]

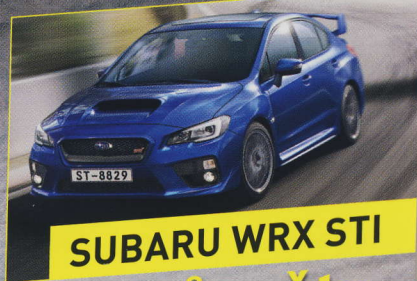
SBĚRATELSKÁ EDICE

www.auto4drive.cz

164
stran speciálu

EXTRÉMNI VOZY

- > McLaren P1
- > Lambo Huracán
- > Radical RXC
- > Caterham Seven



SUBARU WRX STI

Přehlídka nejrychlejších a nejzábavnějších vozů světa

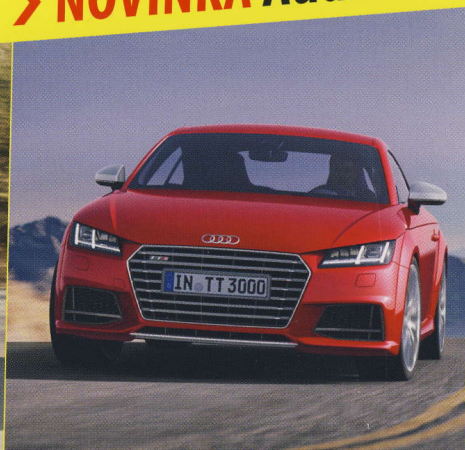
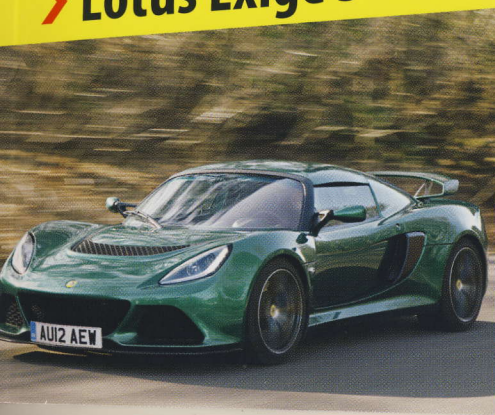
LAFERRARI ★★★★★
v testu



> Lotus Exige S

> NOVINKA Audi TT

> Mercedes-Benz SLS AMG



99 Kč 2014



Nové Subaru WRX STI přijíždí s upraveným exteriérem, pod kapotou ale zůstává stejný Boxer 2,5 l s nezměněným výkonem 300 koní. Zájem konstruktérů se totiž tentokrát zaměřil především na celkové sladění tohoto sportovního vozu tak, aby vám kromě impozantních parametrů nabídl také výbornou ovladatelnost a maximální zábavu za volantem.

VÝKON POD KONTROLOU

Jak se jim to podařilo? Zjišťovali jsme přímo na okruhu. A výsledek? V případě nového STI sice stále platí, že jeho řízení není nic pro začátečníky, zkušenému řidiči ale dokáže nabídnout jak adrenalinovou jízdu v zatáčkách, tak kultivovaný jízdní projev ve městě. Tohle sladění mohutného výkonu s občasnou nutností klidnější jízdy bývá u sportovních vozů kamenem úrazu. Tím spíš za ně náleží Subaru pochvala a respekt.

Každý, kdo někdy řídil STI, vám potvrdí, že se jedná o vůz, který musíte dobře poznat, než se s ním pustíte do odvážnější jízdy. Tohle auto vám neodpustí školácké chyby, nic vám nedá zadarmo. Poslušnost, kterou vám po čase osvědčí, si budete muset za volantem pěkně odpracovat. Nové STI je ale přece v něčem trochu jiné. Změnilo se nastavení řízení a naladění podvozku, konstruktéři se zkrátka soustředili na co nejdokonalejší ovladatelnost

při maximálním využití výkonového potenciálu, který toto auto má.

Nové STI si zachovává charakteristický design, podle něhož je na silnici neomylně poznáte bez ohledu na stáří modelu. Nechybí ani robustní křídlo a mohutný přední otvor nasávání vzduchu na kapotě. Upravené jsou tvary předních světlometů, o 20 cm směrem vpřed se posunul A sloupek. Zadní světlíky jsou upraveny



tak, a
Pohl
s dvě
měří
na 26

Inter
takže
podst
dopl
sedac
ladě
Poprv
Oprot
prod
spolu

přibyl
prosto
Pro pra
objemu

Než se p
a podvo
jednot
s aktiv
disponu
Nm při 4
jako u p
který vro
z nuly na

tak, aby byla opticky zvýrazněna šířka zádi. Pohledu zezadu ovšem dominuje difuzor s dvěma dvojicemi koncovek výfuků. WRX STI měří na délku 4595 mm, rozvor je prodloužen na 2650 mm.

Interiér klade důraz na sportovní charakter vozu, takže tu najdete karbonové detaily, červeně podsvícené číselníky a také řadu červených doplňků, například na hlavici řadicí páky či na sedadlech. Vše dobře koresponduje s černým laděním vnitřního prostoru včetně střechy. Poprvé se v STI objevuje dole zploštělý volant. Oproti předchozímu modelu byl rozvor náprav prodloužen o 25 mm, což pocítíte na místech společestujících v druhé řadě, kde výrazně

Největší změny se odehrály na podvozku a řízení, které ovšem zůstalo hřebenové s hydraulickým posilovačem, takže žádný úlet k elektronickému řešení se nekoná. Subaru volilo převodový poměr řízení 13:1 místo dosud užívaného 15:1 a díky dalším úpravám (zkrutná tyč s vyšší tuhostí a tužší pouzdra úchytů převodky řízení) je reakce na otáčení volantem rychlejší a přesnější.

U zavěšení předních kol (McPherson s vinutými pružinami) byly vyztuženy vzpěry, ramena,



díky systému SI-Drive, který je nastavitelný pro režim Intelligent (jemnější odezva, plynulejší jízda), Sport (využijte jak pro běžnou jízdu, tak pro sportovnější sprint) a Sport Sharp, který vám doporučujeme jen pro závodní trati, kde



bylo místa pro nohy. Také na šířku je nové STI prostornější, přestože zvenku nijak nenarostlo. Pro praktické využití svědčí i zavazadelník objemu 460 litrů.

Jež se pustíme do hodnocení nového řízení podvozku, sluší se ztratit slovo o benzínové jednotce 2,5 l. Jedná se o známý Boxer Turbo s aktivním časováním ventilů Dual AVCS, která disponuje mohutným točivým momentem 407 Nm při 4000 ot./min. Dodává STI stejný výkon jako u předchozího modelu, tedy 221 kW/300 k, který vrcholí v 6000 otáčkách. WRX STI s ním rychle na stovku zrychlí za 5,2 sekundy.

pružiny i přední závěsy. Boční tuhost se zvýšila o 14 procent. Na zadní nápravě (dvojitý lichoběžník, vinuté pružiny) byly opět některé díly vyztuženy, boční tuhost narostla o 38 procent. Na obou nápravách byly použity stabilizátory většího průměru. Pro maximální využití výkonu bylo samozřejmě pamatováno i na dostatečnou sílu brzdné soustavy, kde jsou použity brzdy Brembo sedmnáctipalcového průměru a s posílenou odezvou na brzdový pedál.

Subaru WRX STI můžete využít jak pro adrenalinovou jízdu na okruhu, tak k běžné jízdě na delší vzdálenosti i po městě, a to

využijete naplno jeho potenciál. V tomto režimu je akcelerace a odezva na pedál plynu nejostřejší.

Stejně jako všechny ostatní modely Subaru (s výjimkou vozu BRZ) využívá i STI stálého symetrického pohonu všech kol, a to v kombinaci s mezinápravovým diferenciálem DCCD. Jedná se o kombinaci mechanického centrálního diferenciálu s mechanickým LSD (diferenciál s omezenou svorností) a elektronicky řízeným diferenciálem s omezenou svorností. Nastavení LSD funguje ve třech režimech – Auto (univerzální), Auto+ (kluzká vozovka), Auto- (suchý povrch s dobrou přilnavostí) a manuální režim, v němž můžete LSD nastavovat ručně v šesti stupních.

Celkový dojem z nového STI se nese ve znamení pozitivního pocitu z řízení a jízdní stability, výborné interakce s vozovkou a sebejistého průjezdu zatáčkami. A samozřejmě nás těší, že mu zůstalo robustní křídlo, bez něhož si snad nelze skutečné STI vůbec představit.

