

Subaru WRX STi

Text: Petr Horák Foto: Archiv

Navzdory tomu, že o něm spousta lidí mluví jako o staré technice v novém kabátě, je nově Subaru WRX STi tím nejlepším, jaké jsem kdy řídil.



ANO, TO SAMÉ JSEM prohlásil i po testu WRX STi s úpravami od Subaru Technica International, o kterém jste si mohli přečíst v minulém čísle. A i protože jsem měl zážitky se svezením s ním tak čerstvé, berte toto prohlášení vážně. Subaru se v případě nové generace WRX STi nevydalo nijak revoluční cestou, spíše bychom měli mluvit o důkladné evoluci. To, co se mi tolik líbilo na voze předchozí generace s úpravami od STi (řeč je především o vyztužení podvozku a jeho uložení do karoserie), to má nově STi už v základním provedení a vylepšení je mnohem více, takže je v každém ohledu lepší než předchůdce.

Inženýři japonské automobilky se pečlivě věnovali optimalizaci každého malého detailu, který má vliv na co nejlepší řídicí zážitky, a celek jako takový mimo jiné ladili i na Severní smyčce Nürburgringu. Nechtěl bych vás příliš zahlcovat pro někoho nudnými čísly, ale i z toho je patrná ona snaha udělat nově WRX STi jednoduše lepším autem. Řízení dostalo strmější převod (13:1 místo 15:1) a pouzdra uchycení převodky řízení jsou čtyřikrát tužší než

u předchozí generace, což se pozitivně projevuje na citlivosti a jemnosti reakcí auta na sebemenší pohyb volantu. Zavěšení předních kol má pevnější vzpěry, tužší uložení ramen, silnější stabilizátor (24 mm místo 21 mm), pružiny jsou o 22 % tužší, lehce se změnilo i uložení spodního ramene, které je samo o sobě rovněž zesílené. Také na zadní nápravě jsou tužší pouzdra uložení (jsou použity i unibaly), stabilizátor má průměr 20 mm (dříve 19 mm), pružiny jsou tužší o 6 % a použita je rovněž výztuha nápravnice. Brzdy opět spoléhají na čtyřpístkové třmeny Brembo vpředu a dvoupístkové vzadu, byl ovšem upraven posilovač brzd a jeho charakteristika a zároveň je použit větší brzdový válec. Samotná karoserie je lehčí než u předchozí generace, ale zároveň také o 40 % pevnější v krutu a o 30 % v ohybu. A snad poslední suchá čísla ještě k ráfkům, mají rozměr 8,5 x 18", jsou o něco pevnější než ty použité na předchozí generaci, ale zároveň o 1 kg na kolo lehčí, a příplatková kovaná kola BBS uberou ještě další 1 kg na každém kole.

Vůbec poprvé jsme se za volanty nových WRX STi mohli posadit v malém testovacím areálu Trosta Park nedaleko stockholmského letiště Arlanda. Čekal na nás zhruba 1,5 km

Specifikace

Motor	zážehový čtyřválcový boxer, 2457 cm ³ , turbo
Výkon	300 k@6000 min ⁻¹
Točivý moment	407 N.m@4000 min ⁻¹
0–100 km/h	5,2 s
Maximální rychlost	255 km/h
Spotřeba	10,4 l/100 km
Cena	1 089 000 Kč

dlouhý okruh, který nám měl odhalit dovednosti nového WRX STi. První kolo bylo celkem opatrné, bylo třeba nejprve obhlédnout, kudy vlastně trať vede, ale už i při volnějším tempu se daly pozorovat některé změny k lepšímu. Rychlé a přesné reakce na pohyby volantem v mnohém připomínaly několikrát zmiňovanou upravenou verzi minulé generace STi. Ve druhém kole už je načase dát motoru trochu napít a zrychlit. Okamžitě se mi vybavily vzpomínky na poslední generaci dvoulitrové Imprezy STi, která fungovala jak ovládaná vypínačem – do zhruba 4000 min⁻¹ se nedělo nic zásadního, ale po překročení této hranice jako by motor chtěl vše dohnat a servíroval to s jemností

lžíce bagru. Nové WRX STi není zdaleka tak neurvalé a přívalem síly vás neděsí. Spíš si vás omotává kolem prstu, zátah motoru je relativně plynulý, ale naléhavý. A jak se ukázalo v dalších fázích poznávání nového WRX STi, i v režimu S# (Sport Sharp) je motor na běžné silnici ve vysokém tempu dost přívětivý na to, aby se příděl jeho síly dal citlivě dávkovat, a naplno tak využívat trakce a dovedností podvozku. Překvapí také celkem výrazná výkonová špička před červeným polem omezovače, to je něco, co většině přepřínovaných motorů chybí, a WRX STi obvykle stačilo točit někde kolem 5500 min⁻¹ a o nic zásadního jste nepřicházeli, tady se vyplatí jednotlivé převodové stupně dotočit.

S přibývajícím koly si rychle troufáme víc a víc. A ke konci nám vyhrazeného času už lítáme po okruhu jako zblázní. Rychlost, v jaké se WRX STi dokázalo protáhnout jakýmsi losím testem (trojka vytočená téměř k omezovači), ale především jistota a jakási samozřejmost a uhlazenost, to je něco, o čem jsme si s kolegou Petrem Hankem dlouho povídali. Podobně, jako je motor o něco méně hrůzu nahánějící zvíře, je k některým věcem shovívavější i podvozek (skoro by se chtělo říci až blbuvzdornější). Opět se mi vybavila jedna horká chvilka, kdy jsem za volantem jedné z minulých generací v rychlém oblouku jen na chvilku ubral plyn a už jsem se na cestu díval bočním okýnkem. Nové WRX STi je při něčem takovém stoicky klidné. Zadní kola stále následují ty přední a při té vši přesnosti a rychlejších reakcích vám WRX STi dokáže tyto prohřešky tolerovat bez toho, aniž by vám hned dávalo pohlavek. Celkově je chování auta hodně neutrální, i když mu v pomalých zatáčkách zůstal spíše sklon k nedotáčivosti.

Po dovádění na okruhu v Trosta Parku přišel čas se projet po běžných silnicích. Výběr byl skvostný, přirovnávat to k českým poměrům, jednalo se o pěkné silnice druhé nebo třetí třídy, kde bylo minimum provozu, ale o to více zatáček všech typů, drobné horizonty atd., prostě silničky jako na míru ušité pro WRX STi. A i když se Subaru WRX STi v Evropě na poli



motorsportu profiluje především jako auto pro čtyřadvacetihodinovku na Nürburgringu a závody série VLN, jakmile se před vámi otevrou takové silnice a na kapotě máte neodmyslitelné sání vzduchu k mezichladiči (je ovšem kvůli čelnímu odporu vzduchu menší než bývalo), v tu chvíli nabudete utkvělé představy, že auto je v tmavě modré metalíze se zlatými koly a vy jste Avatar Pettera Solberga.

Klikaté silničky postupně víc a víc dávají vyniknout ovladatelnosti WRX STi, které se jakoby samozřejmě protahuje z jednoho oblouku do druhého. Na výrazné uklidněnosti má svůj podíl i nový systém aktivního vektorování točivého momentu. To je aktivní ve dvou ze tří možných režimů stabilizačního systému. Jednak když je VDC zcela aktivované a jednak když je VDC v režimu Traction (po krátkém stisknutí tlačítka), kdy je vliv kontroly stability omezen. Jediný režim, kdy vektorování točivého momentu k dispozici není, je kompletní vypnutí VDC (dlouhé stisknutí tlačítka).

Potenciální zájemci o nové WRX STi mohou při zvažování všech pro a proti konečně vyškrtnout ze skupiny negativ ne právě atraktivní interiér a úroveň vybavy. V tomto ohledu se Subaru hodně polepšilo a i když stále není zcela na úrovni prémiových značek, alespoň to není nic, co by se dalo WRX STi vyčítat. Na výběr budou opět dvě provedení, jedno se zadním křídlem a jedno bez něj. Na můj dotaz ohledně jeho vlivu na aerodynamiku



vozu nebyli přítomní zástupci automobilky příliš sdílní a jediné, co se mi z nich podařilo dostat, bylo konstatování, že při rychlosti okolo 80 km/h křídlo zcela eliminuje vztlakové síly.

Shrnout moje pocity z prvního svezení novým Subaru WRX STi není úplně jednoduché, jsou mezi nimi věci, které jakoby ani nejdou dohromady. Přestože je auto podle údajů tužší, tvrdší, pevnější, působí komfortněji. Stále se mi pod prsty na klávesnici dere, abych napsal, že nová generace ikony Subaru není tak nekompromisní a zlá, ale ono je to jen zdání, protože je rychlejší, je přímočařejší, je lepší. A dokonce se mi chce napsat, že dveře k poodhalení její rychlosti nechává otevřené pro o něco širší vrstvu řidičů. Svět se mění a WRX STi s ním, a jak jsem psal, nikdy před tím nebylo tak dobré a komplexně krásně sladěné jako je nyní. ✖

Verdikt

- ➕ plynulý tah motoru, uklidněné chování
 - ➖ kdo chce verzi bez křídla?
- evo rating: ★★★★★**

