

3x NEJ OD SUBARU

KULT



TEXT JAKUB REJLEK FOTO DANIEL MARTINEK

STI

POKRAČUJE

Subaru se nevydalo stejnou cestou jako Mitsubishi, nezaleklo se norem EU a hrdě představilo novou generaci modelu WRX STI – dost možná nejlepší ostré Subaru v historii značky. Japonci totiž moc dobře vědí, že i když STI není nejprodávanějším modelem značky, je to stavební kámen jejich image už po několik desítek let. Abyste STI pochopili do detailů, musíte se posadit do starších modelů a potkat několik jejich majitelů. Rallyový model Subaru není legendou, ale kultem!



O

d uvedení poslední generace WRX STI jsem slyšel několik výtek na její adresu. Třeba, že vypadá jako Lancer EVO X nebo, že se s ním nedá jezdit bokem jako

před tím. Kravina. Rovnou vám doporučuji tyhle nesmysly neposlušovat. Hned vám vysvětlím proč. S novou generací STI jsem jezdil už několikrát, a i když zrovna tady nevidíte jízdu bokem, pusťte si poslední díl televizního pořadu Garáž a myslím, že vás přesvědčím o opaku. Subaru odvedlo špičkovou práci. Vykašlali se na kudrlinky a piplali detaily, které na předchozím STI nefungovaly ideálně.

Profesorsky přesné průjezdy

Souhlasím s tím, že dnes už předchozí STI bylo živočišné, neurvalé, ale zároveň jízdně neurovnané. Brzdám scházela jistota a ostrý účinek, řízení nevědělo, co znamená slovo přesnost a podvozek s karosérií byly i přes veškerou snahu málo tuhé. Pravdou je, že jezdilo rozevlátým stylem na požádání, ale při jízdě na hraně řídiči scházela tolik potřebná jistota. Subaru se tak chytře soustředilo právě na tyto čtyři partie. Motor s převodovkou nechali Japonci beze změn a začali od základů, tedy zpevnění celého vozu pro větší zpětnou vazbu.

A funguje to dokonale. Kdo zná většinu generací, stačí mu pár metrů na to, aby poznal obrovskou změnu ve volantu. Ono to vlastně hraje všechno dohromady. Tuhost karosérie eliminující náklony a její tužší spojení s nápravami, které dostaly tužší uložení. Je to jako skládanka, která do sebe dokonale zapadá a nakonec z ní vyplývá intenzivnější zpětná vazba od předních kol.

Najednou při jízdě vnímám každou nerovnost našich silnic, přesně vím, po čem se kola pohybují a tím pádem mohu i přesněji nasměrovávat WRX STI do zatáček. Je radost ho řídit. Ale je to srandovní, protože přesné řízení najednou přináší i opačný efekt. Rozdíl mezi dvojicí posledních generací v citu na volantu a zpětné vazbě je jako vypínač on-off nebo 0-100. U starého jsem neměl v rukou dojem rychlosti, nedostával jsem téměř žádné informace o tom, co se děje s předními koly. Nepřesné řízení mi dovolilo točit volantem podobně jako nekvalitní volantovou sadou pro automobilové hry na Playstationu. Teď je tu najednou respekt z rychlosti. Vnímám ji a není jednoduché si na to zvyknout.



„Úplně mě STI dostávalo, jak přesné dokáže nejen na brzdách, ale i na volantu být. I za nepříznivých klimatických podmínek, když podklad klouže, ABS zbytečně nepulzuje do pedálu.“



**Impreza STI
Wagon a Vítek**



**Impreza GT
a Honza**



K Subaru mě přivedlo Honzovo modré GT. Na svém kombi nejvíce miluji nastavení středového diffu ve prospěch zádi (35/65). V karosérii kombi je v driftu naprosto čitelné a s jistotou jde vždy napřed zadkem. To u GT nebylo nikdy jisté. Hlavně obdivuju nápad japonského výrobce vyrábět verzi STI II jako „praktický, rodinný kombík“!

Na gétéčku mě nejvíce fascinuje krásná tah turba v otáčkách a pocit jistoty v zatáčkách a ženu, co mně naviguje v natáčkách. Naopak mě štve, že nemám dost času sedět za volantem a jezdit s dobrými kamarády Subaristé na skvělé akce. Pak že mi slabně zrak a jiskra v původních reflektorech, čímž se noční jízda stává poněkud temnou.



▲ INTELIGENTNÍ SYSTÉM SI DRIVE, KTERÝ S WRX STI UMOŽŇUJE KAŽDODENNÍ CESTOVÁNÍ ZA ROZUMNÉ PENÍZE.

▼ NEJNOVĚJŠÍ GENERACE SE DESIGNEM VRACÍ K ZAČÁTKŮM. PŘIPOMÍNÁ SPECIÁLNÍ RA VERZE OD STI.



Zvláště, když máte možnost přeseďat ze starého do nového. Už se do zatáček nepouštím jako smyslu zbavený. Všechno je plynulejší. Vypadá to pomaleji, ale čas ukazuje opak. V novém STI jsem rychlejší. Dochází tady k obrovské proměně vnímání rychlosti. Potvrzuje to například i obyčejné zrychlení z 0 na 100 km/h. Obě poslední generace by měly stovku dosáhnout ve stejném čase. Realita je ale jiná. Nové STI se při přeřazení tolik nevzpíná a dokáže být o pár desetinek rychlejší. Stejně dojmy přicházejí i od podvozku. Jestliže se to staré v nájezdu ponořovalo a ve výjezdu se zlověstně ve skluzu posadilo na vnější zadní kolo, přišlo mi to zatraceně efektivní i rychlé. Bohužel nebylo. Nové je totiž „téměř“ bez náklonů. Můžete jít ostře na brzdy, ale přední část se tolik neponoří. V zatáčce se zase nenakloní do boku, opře se o pneumatiky a tím dovoluje jít dříve na plyn. Není to tak atraktivní, ale je to rychlejší. A takhle bych mohl pokračovat. Jízda s novým STI je klidnější, urovnanější a máte ho pod větší kontrolou. Proměna chování je nejintenzivnější, když vypnete stabilizaci a zkusíte nové STI dostat za hranici přilnavosti. Jízda bokem vás bude bavit. V Motorlandu v Bělé pod Bezdězem mám najetý jeden vracák, kde přesně vím, jak se chovala předchozí generace. Takže jak na tom bude ta nová? Skvěle! Funguje jako skalpel. V nájezdu

jsem byl maximálně agresivní a rychlý. Šel jsem extrémně pozdě a neurvale na brzdy. Přesto jsem je ani jednou nezaskočil. ABS má totiž ideální nastavení. Úplně mě STI dostávalo, jak přesné dokáže nejen na brzdách, ale i na volantu být. I za nepříznivých klimatických podmínek, když podklad klouže, ABS zbytečně nepulzuje do pedálu. Brzdy se snaží využít maximálního účinku a ochotně zarafnou předek, který se ale nepotápí, takže se nezvedá zadní část. Účinek brzd je výrazný, pedál má konečně dostatečný odpor a mně se podařilo v každém průjezdu trefit na milimetr přesně brzdňý bod. Pak už je stačilo pustit, ručkou lehce pobídnout zadek ke smyku a jít na plyn. Nové STI ve vracáku opisovalo kružnici jako kružítka na tabuli. Pokaždé. Zamilujete si ho pro tu jeho přesnost. Slovo, které se hodí jako nejideálnější charakteristika poslední verze. A to už se nebudu ani rozepisovat, jak v zadku cítíte práci diferenciálu. Klidně si tam můžete nechat automatický režim a stejně pojede čistým bokem. I v téhle pasáži je podstatně urovnanější než starší generace, kterou bylo potřeba honit ze strany na stranu.

Design pořád kontroverzní

Další diskutabilní částí je design. Byť se to nezdá, STI prošlo výraznou tvarovou obměnou. Uvnitř i vně. Ale je to zase stejné.



Jeho design rozděluje automobilové nadšence na dvě skupiny. Jedné se líbí, druhé vůbec. Někteří ho dokonce označují za desítkového lancera postaveného u Subaru. Záleží ale na úhlu pohledu. Ano, sám musím přiznat, že se designu těžko přichází na chuť a proměnil se stejně, jako jeho technika. Je rozhodně umírněnější. Blatníky STI poněkud zapomněly více povylézt z bočního profilu. Světla jsou menší a užší, nasávací kaplička nižší a střecha docela vysoká. S konceptem to nemá skoro nic společného, ale že by mi to připomínalo Lancer EVO X? To určitě ne. Jasně, hrany přední části jsou ostřejší, ale nižší ponton karosérie a tvarování spodní části předního nárazníku mi spíše připomíná Imprezy STI RA z konce devadesátých let. Hlavně díky lízátku integrovanému do předního nárazníku. Čím více času jsem s ním ale trávil, tím více se mi líbilo a nakonec si myslím, že nevystoupilo ze svého tradičního stylu. Pořád je to právě STI. Trošku mě mrzí, že na našem voze absentovala tradiční zlatá kola, ale důvodem je hned několik změn ve výbavách a příplatcích. Otočila se situace s křídlem, takže základ je bez

**„Světla jsou menší a užší,
nasávací kaplička nižší
a střecha docela vysoká.**

**S konceptem to nemá skoro
nic společného, ale že
by mi to připomínalo
Lancer EVO X?
To určitě ne.“**

VÍTKOVO SUBARU MÁ IDEÁLNÍ ROZDĚLENÍ TOČIVÉHO MOMENTU MEZI NÁPRAVY V POMĚRU 35:65 (PŘEDEK:ZADEK).



a vyšší výbava s křídlem, každopádně je křídlo jako náhradní díl a lze ho dokoupit. Na druhou stranu bych si hodně rozmyslel právě investici 40 000 Kč do zlatých kol. V jejich případě už bohužel nejde o barevnou úpravu, ale materiální a hmotnostní výhodu.

Velikou pochvalu si Subaru zaslouží za pojetí interiéru. Nový volant, přístrojová deska a sedačky. Posun vpřed je sice decentní, ale za to znatelný. Volant má příjemné tvarování, akurátně tlustý věnec a je o něco menší oproti předchozí generaci. Sedačky už pro Subaru nedodává Recaro a proto překvapí, jak dobře jsou postavené. Uprostřed, kde je největší styčná plocha s tělem, je



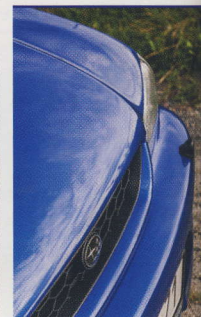
Alcantara a po bocích potom kůže. Jsem rád, že nejsou příliš úzké a řidič v nich nemá problém vydržet i tisíc kilometrů. Jen bych pořád potřeboval jít sedákem níž. To je snad jediná bolístka. A posaz za volantem byl jeden z důvodů, proč jsem zavolaal dva kamarády, kteří vlastní dvě mé nejoblíbenější Imprezy předchozích generací. Zajímalo mě, jak hodně se odklonil charakter současné nejnovější WRX STI od základů z devadesátých let. Společná vyjíždka může začít.

Rychlé Imprezy

Na sraz jako první dorazil Honza, který přijel s neuvěřitelným skvostem. První ostrou Imprezou, kterou Subaru vyrobilo. Verze GT přišla na trh v roce 1992 a Honza má její čtvrtou generaci z roku 1999, kterou si koupil jako služební vůz v Čechách a dodnes s ní jezdí. Je to originál bez jediné úpravy v úžasném stavu jen s minimem oprav. Důvodem koupě byl obdiv ke Colinu McRaeovi a jeho úspěchům se Subaru. Honza ho stále považuje za nejlepší řidičské auto, ve kterém si jízdu užívá. Byl s Imprezou GT dvakrát na dovolené v Kalábrii a na Korsice a zatím na ní natočil 148 000 km. Druhým do party byl Vítek, který také přijel s opravdovou raritou. Okřídleným kombíkem. Ta se u nás také prodávala, ale ne ve verzi Sport Wagon WRX STI z roku 1996, kterou má Vítek. K rychlému Subaru ho přivedl právě Honza, nejdříve v roce 1998 koupil stejné, které nebylo v ideálním stavu. O rok později našel zmiňovaného kombíka a za pár dní



▲ V JEDNODUCHOSTI JE SÍLA. INTERIÉR GT SE ODLIŠOVAL POUZE BÍLÝM PODBARVENÍM PŘÍSTROJŮ A ANATOMICKÝMI SEDAČKAMI.





▲ KRÍDLO NA VÍKU KUFRU JE ZÁKLADNÍM CHARAKTERISTICKÝM RYSEM OSTRÉHO SUBARU. POSTUPEM ČASU PĚKNĚ NAROSTLO.



došlo k výměně za praktický rally speciál. I Vítek má doma originál bez větších úprav, pokud nebudu počítat sklopená zadní sedadla, rozpěru mezi zadními tlumiči a čtyřbodové závodní pásy.

Subaru Impreza GT je vlastně úplným základem, na brzdě mu bylo naměřeno 228 koní a čtyřkolka pracuje fixně v poměru 50:50. Vítkovo kombi je už jiné kafe. Výkon se ve verzi STI vyšplhal až na 275 koní, ale nejzajímavější je na ní jiný poměr pohonu všech kol. Čtyřkolka má na pevně nastavený poměr 35:65, což slibuje hravější chování v zatáčkách.

Čtyři generace a pořád stejně

Teď přichází to správné ohlédnutí do historie. Na místo setkání jsem přijel s nejnovější generací a měl jsem přisednout do dvojice, kterou všechno začínalo. Záměrně jsem si jako první vybral Honzovu Imprezu v provedení GT. Je to srdcovka, protože to mám s obdivem úplně stejně jako on. Miloval jsem Colina McRae a především dobu, kdy závodil s verzí Impreza 555. Nasraná závodnička s nízkým křídlem si mě získala, když se poprvé objevila na asfaltové soutěži s nízkým podvozkem a širokými pneumatikami. Impreza GT z 99 má o něco vyšší křídlo, ale i tak je to ta správná. Nejvíce se mi na ni líbí ta jednoduchost, vcelku obyčejné tvary sedanu, jehož výjimečnost tvoří křídlo na zadku, kaplička a výdechy na přední kapotě a nárazník s obřími kulatými mlhovkami. Dnes už má GT „malá“ kola, ale v době, kdy se zrodila, to

„Verze GT přišla na trh v roce 1992 a Honza má její čtvrtou generaci z roku 1999, kterou si koupil jako služební vůz v Čechách a dodnes s ní jezdí. Je to originál bez jediné úpravy v úžasném stavu.“





bylo akorát. V interiéru také nenajdete nic ultra zajímavého, co by vás mělo položit na kolena. Dokonce mě pořád udivuje ten velký čtyřramenný volant, které Subaru používalo. Asi největší extravagancí byl bílý podklad přístrojů a sportovní sedačky Recaro. A tady začíná ta podobnost charakterů. Sedačky a posaz za volantem se mezi Imprezou GT a poslední WRX STI vlastně nemění. Obě mají pohodlné anatomické sedačky s dobrým bočním vedením, které vás nezničí na dlouhé cestě. Obě pak sedák až příliš vysoko, než bychom si všichni přáli. Z pohledů ovládacích prvků nic zvláštního, strohost a jen to nutné, co potřebujete. Impreza GT ale má přeci jen jednu specialitku. Uprostřed středového panelu je tlačítko Bright! Co to znamená? Žádnou úžasnou technologii pod tím nehledejte, jde o rozjasnění digitálních hodin, které Impreza GT má.

Honza povolil a nechal mě sednout za volant a provětrat jeho opečovávaný skvost, který měl pod kapotou plochy přeplňovaný čtyřválec s objemem dvou litrů s výkonem 220 koní. Je to srandovní, ale hned po nastartování se rozezvuče dobře známý baryton. Tady je samozřejmě intenzivnější, protože novinka má lepší odhlučnění. Impreza GT byla lehoučká a je to na ní znát. Pohybuje se velmi snadno. Protahuje se mi úsměv na tváři, protože když chytám za slaboučký věnec volantu a udělám první pohyb směrem doleva a doprava, hned se projevuje vůle, kterou měly snad všechny generace až do této předposlední. Stejně tak nástup turba. Dříve tady je, stejně jako laxnější reakce na plyn. Ale pak to přichází. Od nějakých třech tisíc motor zatáhne. Pokračuje relativně dlouho. A ten nádech je opojný. I po 15 letech a 148 000 km má neutuchající chuť

► TLAČÍTKO BRIGHT JE RARITOU VERZE GT Z KONCE DEVADESÁTÝCH LET. MĚLO NA STAROSTI ROZJASNĚNÍ HODIN. VÍTEK PŘEDVÁDÍ JAK JEHO KOMBI JEZDÍ BOKEM.



POZNÁTE ROZDÍL? POHLEDEM NE, ALE JINAK SE LIŠÍ OBJEMEM NEBO VÝKONEM. VLEVO 220 KONÍ, UPROSTŘED 275 KONÍ A VPRAVO 300 KONÍ.

WRX STi

out
any
chy
you
vní,
čel
imě
pší
a je
ho.
ože
ntu
eva
rou
té
Dra
lyn.
ech
vně
15
hnutí



„Nejvíce mě ale těší, že i když dvojici Subaru od sebe dělí 15 let, jejich základní charakter si je velmi blízký. Dokonce si myslím, že se nejnovější generace k těm prvním rychlým Imprezám ještě více přiblížila.“

► ŘAZENÍ NENÍ PRO ŽÁDNÉ SLEČINKY. ČISTÁ MECHANIKA. SPOJKA TUHÁ, ŘADIČKA MÍRNĚ DRHNE A KVALITY PĚKNĚ ZAPADÁVAJÍ.



zrychlovat. Samozřejmě, že ta rychlost není stejně intenzivní jako v poslední generaci, ale sviští to slušně. Výrazným rozdílem je její maskování. Jestliže v novém vám 150 km/h připadá jako sto, tak tady už ve 110 km/h máte na okreskách pocit, že strašně letíte. U GéTěčka se projevuje ještě jedna vlastnost rychlých Subaru, které v nové generaci odešla do věčných lovišť. Slabší a vadnoucí brzdy. I tady je pedál měkčí a když na něj šlapu, tak mi to připomíná,

jako bych se nohou někomu opíral o zadek. A nepřemluvíte je k větším výkonům. Na to si ale člověk zvykne a začne využívat opatrnější nájezdy, aby měl o to rychlejší výjezdy ze zatáček. Nejvíce mě ale těší, že i když dvojici Subaru od sebe dělí 15 let, jejich základní charakter si je velmi blízký. Dokonce si myslím, že se nejnovější generace k těm prvním rychlým Imprezám ještě více přiblížila. Především v tuhosti karosérie a zvukovému projevu.



IMPREZA GT 1999

Motor/objem: plochý přeplňovaný čtyřválec/1994 cm³
 Maximální výkon: 162 kW (220 k)/5600 ot./min⁻¹
 Točivý moment: 290 N.m/4000 ot./min⁻¹
 Převodovka: 5stupňová manuální
 Maximální rychlost: 231 km/h
 Zrychlení 0–100 km/h: 6,3 s
 Kombinovaná spotřeba: 10,1 l/100 km
 Pohotovostní hmotnost: 1230 kg
 Cena modelu: okolo 990 000 Kč

Kombík je dravec

Přiznám se, že na Honzův kousek jsem byl hodně opatrný a nedovolil jsem se do něj pořádně opřít. U Vítkova kombi to ale bylo jiné kafe. Už od prvního pohledu je vidět, že Vítek svůj Sport Wagon STI II vůbec nešetří. Jezdí s ním po různých akcích, občas dělá předjezdce na amatérských rally a ze všeho nejradši má rád zasněžené Livigno na pneumatikách s hřeby. Mě se zase strašně líbí ty dvě ploutve na zadku kombíku. Samozřejmě, že proti klasickému WRX jsou větší. Divoká kočka, na které je znát, že dostala do vínku o něco více koní a sportovního charakteru než Honzovo GT. Vrní podstatně hruběji a nástup turba je dvojnásobný. Užívám si to zrychlení, intenzitu toho zátahu. Je brutální. Kvality tam padají jako víno a jsou extrémně blízko u sebe. Dokonce mi připadá, že STÍčkové kombi je charakterem ještě blíže k současnému WRX STI. Když se pošle do zatáčky trošku rychleji a odstaví se plyn, je znát, že s baťohem na zádech má větší ochotu jít do přetáčivého smyku než základní sedan GT. Tak tohle by mě bavilo. Sranda je, že i tady se projevuje laxní řízení. Brzdy mají o něco lepší nástup než u Honzovi Imprezy, ale také to není bůhví co.

Abych si potvrdil své názory o podobném charakteru, nechávám oba kluky svězt

v nejnovějším provedení nástupce Imprezy GT a STI. Oba dají zhruba tříkilometrový úsek a vrací se s nadšením. Překvapení jsou nejvíce z dynamiky motoru, která je na hony vzdálena jejich kouskům. Je tak intenzivní, že oba shodně konstatují, že jejich stroje v kontextu nové generace vypadají jako základy s jednašestkou pod kapotou. Všichni se shodujeme na lepších brzdách, skvělém řízení, ale velmi podobném charakteru všech tří kousků.

Subaru bojují!

Stačil jeden den na to, abychom pochopili, jak je důležité, aby automobilky jako je Subaru vydržely ve svém boji o zachování řídicích vozů. Upřímně musím říct, že je strašná škoda, že z tohoto směru uhnulo Mitsubishi. Když pak vidíte loajalitu jejich majitelů, pochopíte Subaru, proč si zuby nehty ve svém programu drží skvost jako je WRX STI. To už není legenda, to je opravdový kult, který pohlcuje automobilové nadšence. Při setkání trojice výjimečných Subaru jsme přišli ještě na jednu věc. Jak se dnešní automobily zvětšují. Podívejte se na fotku trojice Subaru zezadu. Uvidíte, jak se zvedá ponton karosérie, protože vrchol křídla nového STI je stejně vysoko jako střecha nejstaršího kombi STI. Naopak nejmenší atletickou postavou je Impreza GT. Každopádně mi nezbyvá nic jiného, než říct - bravo Subaru!

NEUSTÁLE ROSTOU. VRCHOL KŘÍDLA NEJNOVĚJŠÍHO STI JE STEJNĚ VYSOKO JAKO STŘECHA IMPREZY SPORT WAGON STI II.



IMPREZA STI SPORT WAGON 1996

Motor/objem: plochý přeplňovaný čtyřválec/1994 cm³
Maximální výkon: 202 kW (275 k)/6500 ot./min⁻¹
Točivý moment: 319 N.m/4000 ot./min⁻¹
Převodovka: 5stupňová manuální
Maximální rychlost: - km/h
Zrychlení 0-100 km/h: - s
Kombinovaná spotřeba: - l/100 km
Pohotovostní hmotnost: 1280 kg
Cena modelu: prodej pouze Japonsko

SUBARU WRX STI 2014

Motor/objem: plochý přeplňovaný čtyřválec/2457 cm³
Maximální výkon: 221 kW (300 k)/6000 ot./min⁻¹
Točivý moment: 407 N.m/4000 ot./min⁻¹
Převodovka: 6stupňová manuální
Maximální rychlost: 255 km/h
Zrychlení 0-100 km/h: 5,2 s
Kombinovaná spotřeba: 10,4 l/100 km
Pohotovostní hmotnost: 1575 kg
Cena modelu: 1 089 000 Kč