

test Subaru WRX STI



Subaru WRX STI je jako znovuzrozené. Vše funguje o řád lépe než u předchůdce. „Estéičko“ s přehledem řadíme mezi nejprovázanější sportovce. Podvozek, řízení, brzdy, řazení, vše funguje perfektně harmonicky a vytváří celek, ze kterého bude každý nadšen.

Znovuzrozené, ale věrné tradici!



Řazení je nyní přesné, i když tužší. Jednotlivým rychlostním stupňům odpovídají následující rychlosti: 60/95/130/180/230/255 km/h.



Trochu nás zklamala adheze ne zcela zahřátých pneumatik Nokian.



STI svůj původ nezapře. Tento sedan je ale velice praktický a může suplovat i úlohu klasického rodinného auta.

Japonci dotáhli své STI téměř k dokonalosti. Není potřeba si na nic zvykat nebo se v určitých situacích s autem přetahovat, jako tomu bylo u minulých generací. I když technika převratně změny nezaznamenala, většina systémů byla pozměněna a doladěna k větší dokonalosti a harmonii. Je dobrou zprávou, že pro Evropu je k dispozici výhradně ručně řazená převodovka. Bezestupňový CVT, ani dvouspojková převodovka nebudou na starém kontinentu k dispozici.

Technická harmonie

Dvě auta ve mě v poslední době zanechala silný dojem. Kromě „estéička“ to byl také Leon Cupra. U seatu je úžasné, s jakou lehkostí bylo dosaženo temperamentu jen dvoulitrové předokolky. Přitom výkon 206 kW je na přední nápravu víc než hodně, jenže seat si s přenosem koní poradil na výbornou. Díky 350 Nm je výtečné také pružné zrychlení, kterému navíc pomáhá nízká pohotovostní hmotnost (1395 kg). Je těžké určit, čím dělá subaru největší dojem. Nové STI je harmonické jako nikdy předtím, a tak ve všech disciplínách a na

různých površích funguje skvěle. Univerzálnost je tedy jedna ze základních předností subaru. A tou druhou je zřejmě skvělá trakce pohonu všech kol, díky které má nové STI nezvykle rychlé výjezdy ze zatáček. Zde samozřejmě hraje důležitou roli také kvalita pneumatik. A tím spíš, když se nám zdálo, že obuté Nokiany zLine (245/40 R18) mají své rezervy. Zaznamenali jsme možná až příliš velký rozdíl v chování mezi studenou a teplou pneumatikou. Ale pneumatiky jsou na takto výkonných autech samostatnou kapitolou a stejná značka může u každého vozu fungovat

jinak. Řízení pracuje s převodem 13:1, je tedy oproti předchůdci strmější (15:1) a v praxi velice přesné s výbornou zpětnou vazbou. Subaru totiž naštěstí zůstává u osvědčeného hydraulického posilovače. Silnější stabilizátory, pevnější nápravnice, tužší pružiny a přepracované silentbloky uložení ramen zajišťují bleskovou odezvu na pohyby volantů. V zatáčkách se auto prakticky nenaklání a snadno akceptuje natočení volantů. Stabilizační systém má minimální práci. Navíc ho lze nastavovat. Režim NORMAL standardně pokrývá všechny jízdní situace bez ohledu na stav vozovky.

co nás zaujalo

Jízdní vlastnosti ▪ celková univerzálnost ▪ potěšení z jízdy ▪ trakce pohonu kol při rozdílné adhezi ▪ spotřeba paliva odpovídá údajům výrobce

co nás zklamalo

Adheze nezahřátých pneumatik ▪ mělký zavazadlový prostor ▪ pokles výkonu při 95 oktanech

V interiéru nenajdete žádné extravagance. Vše je maximálně přehledné a funkční.



Přepínaný boxer miluje otáčky. Nezklame ale ani v těch nízkých.



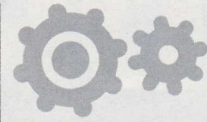
Překvapující je šířka mezi podběhy. Hodnotu 107 cm neumí nikdo nabídnout.



Zadní křídlo je asi nejcharakterističtější prvek ikony STI.



Pobyt na zadních sedadlech je překvapivě komfortní s dostatkem prostoru ve všech směrech.

**Základní technické údaje****Subaru WRX STI****MOTOR, PŘEVODOVKA:**

Vpředu podélně uložený čtyřválcový boxer pohání všechna kola. Zdvihový objem 2457 cm³, největší výkon 221 kW při 6000 1/min, největší točivý moment 407 N.m při 4000 1/min. Šestistupňová, ručně řazená převodovka.

ROZMĚRY:

Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4595/1795/1475 mm, rozvor 2650 mm. Zavazadlový prostor 0,460 m³.

HMOTNOSTI:

Pohotovostní/užitečná hmotnost 1575/425 kg

VÝKONY:

Největší rychlost 255 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,2 s, spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace) 14,0/8,4/10,4 l/100 km.

CENA s DPH: 1 089 000 Kč.



obec je dle normy 8,4 l/100 km. I zde souhlasíme a naměřená spotřeba se na našem testovacím okruhu silnice č. 611 mezi Horními Počernicemi a Poděbrady téměř neliší. Jezdili jsme v rozmezí od 8,7 do 8,9 l/100 km. Při ustálené rychlosti 90 km/h si přepínaný boxer řekne o 7,9 l/100 km a při dálniční rychlosti 130 km/h je spotřeba 10,6 l/100 km. Samozřejmě stačí párkrát neudržet temperament na uzdě a zmiňovaný průměr je tentam.

Výrobce předepisuje tankovat benzin nejméně o 98 oktanech, ovšem při tankování běžného Naturalu s 95 oktany se nic neděje. Přepínaný boxer totiž pracuje se systémem proměnného časování všech šestnácti ventilů Dual AVCS a řídící jednotka si s klepáním ventilů poradí a předstih upraví. Výkon však klesne přibližně o 3 procenta, v našem případě tedy o necelých 7 kW.

Režim TRACTION umožňuje jízdu řízeným smykem a režim OFF stabilizační systém zcela deaktivuje s výjimkou systému ABS.

STI si naladíte podle nálady

Když už jsme zmínili skvěle funkční pohon všech kol, tak u této chlouby Subaru ještě chvíli zůstaneme. Symmetrical AWD počítá se středovým diferenciálem DCCD (Driver's Control Center Differential System) přerazdělujícím točivý moment v poměru 41:59. Tuto svornost je však možné manuálně přena-

stavit, stejně jako si můžete hrát s ovládním SI-Drive, které změní mapu řídicí jednotky motoru a upraví odezvu plynového pedálu. Z dalších fines lze zmínit aktivní vektorování točivého momentu, které je součástí dynamické trakční a stabilizační kontroly VDC. Jeho podstatou je přitom přibrzdování vnitřního kola za účelem mnohem neutrálnějšího chování v zatáčkách.

Spotřeba odpovídá tvrzení výrobce

Spotřeba zajímá majitele těchto automobilů ze všeho nejméně. Na

druhou stranu je spotřeba stále sledovanější parametr při výběru nových automobilů a na deklarované hodnoty výrobce se nedá spolehnout. Ale najdou se i výjimky. Jednou z nich je právě Subaru, u kterého se spotřeba v praxi od reálné téměř neliší. Platí to jak u foresteru, který dlouhodobě užíváme, tak i u sportovního „estéička“ či BRZ. V městském provozu výrobce dle normy EU tvrdí 14,0 l/100 km. My jsme v městském provozu dokonce jezdili za 13,5 l/100 km a šlo by to asi i za méně. Economy Run jsme ale nezkoušeli. Spotřeba mimo