NEJPRODÁVANĚJŠÍ MOTORISTICKÝ ČASOPIS

SVĚT MOTORŮ

7/2014 24 Kč 1,26 €

K Jadranu Škodou 105 L!

Návrat do minulosti

Jako před 30 lety

- Přes Maďarsko a bez dálnic
- Nezapomněli jsme ani na játrovou paštiku
- Kolikrát jsme vařili a jak dlouho jsme jeli?

ak řídí krásná
va Kubelková

Velká premiéra

Ford Edge

Škoda Citijet

Exkluzivně

Řídili jsme unikát

Peugeot 308 SW

Srovnávací test

Škoda Octavia Combi

27
9 770039 701001

Text: Martin Vaculík
martin.vaculik@cncenter.cz

Z bazaru na start

Foto Svět motorů a Petr Homolka

Nejostřejší verzi Subaru Impreza provází pověst vozu, který se může v sériové verzi postavit na start rychlostní zkoušky. Jeho poslední generaci už koupíte za 300 000 Kč.

V rubrice Bazar

SM 25	Vyšlo 23. 6. 2014	Škoda Superb V6 FSI 4x4
SM 26	Vyšlo 30. 6. 2014	Lancia Kappa
SM 27		Subaru WRX STi
SM 28	Vyjde 14. 6. 2014	VW New Beetle

Jede, až zmizí pod sněhem

Zdeněk Janda Cimbu Autosport

Impreza WRX STi ročníku 2008 je mým čtvrtým novým STi, mohu tedy srovnávat. Po šestiletém užívání mám najeto bezmála 200 000 km (jezdím s tímto vozem převážně v zimě) a zodpovědně říkám, že zůstala charakteristická spolehlivost vozů Subaru s výjimkou motoru. Vynikající je trakce, mimo jiné díky středovému elektronicky řízenému centrálnímu diferenciálu a nápravovým se zvýšenou svorností. Loňskou zimu jsem na dvojku a volnoběh vyjel zledovatělý kopec, kde vozy ostatních řidičů samospádem se zabrzděnými koly klouzaly zpět dolů. Dvě zimy zpět jsem naopak zapadl v závěji na silnici tak, že jsem z vozu lezl bočním okénkem. Auto prostě jelo tak dlouho, že zmizelo prakticky pod sněhem. Následně jsem dvě hodiny házel lopatou, než se mi podařilo vůz ze sněhového sevření dostat.
Mnozí se obávají spotřeby WRX STi. Já na to říkám, že vše je jen o řidiči a jeho nasazení. Umím s ním jet za 7,4 l/100 km, aniž bych zdržoval provoz, ale také za 36 l/100 km, když už vyloženě závodím.
Jediným podobně všestranným a nadaným autem je Mitsubishi Evo, tomu však chybí boxer a jeho naprosto nenapodobitelný zvuk. Byť dvouapůllitrový motor má i vinou čtveřice stejně dlouhých výfukových svodů trochu více ředěný než starší dvoulitry.

Snad každého, komu benzin voní, tato přeplňovaná čtyřkolka s výkonem 300 koní (221 kW) z unikátního plochého motoru „boxer" láká. Zároveň však hlodají pochybnosti: nebudou schopnosti závodního vozu vykoupeny extrémně drahým servisem? A hlavně – v hospodě říkali, že tato předposlední generace už není, co bývala.

Hatchback, navíc měkčí

Je pravda, že od zboží pro experty se Subaru Impreza WRX STi v roce 2008 posunulo blíž obecnému vkusu. Výchozí impreza dostala novou karosářskou verzi hatchback. Ač pro trhy v USA či Austrálii existovala nadále i jako sedan, pro Evropu výrobce vybral právě pětidveřový kompakt. Usoudil totiž, že zde chceme auta jako Golf či Focus (civilní variantu třetí generace Subaru Impreza jsme recenzovali v SM 49/12), a proto i ostrou verzi WRX STi odvodil od hatchbacku. Takové auto posloužilo jako homologační základ pro rallyeové speciály N4 a WRC, přičemž se dobře potkalo s tehdejším nástupem menších soutěžních vozů. Fandům značky však sedan s velkým křídlem chyběl, a tak nakonec také přišel. Od roku 2011 je WRX STi (označení Impreza z názvu zmizelo) v nabídce opět i jako sedan, jehož prodeje okamžitě převážily nad hatchbackem.

Ve zmíněném roce 2008 byla revoluční nejen karoserie, ale i komfortní a bezpečnostní výbava. STi dostalo bezklíčkové zamykání, tempomat i stabilizaci ESP – naštěstí plně vypínatelnou. Celé auto bylo naladěno mnohem komfortněji, lépe izolované od vibrací podvozku i motoru, takže si to s ním nyní můžete po německé dálnici bez velké únavy svištět dvoustovkou. Rallyeoví jezdci však změkčilost kritizovali: přední náprava si při drsném stylu jízdy řídila sama a tloukla do volantu, motor pod kapotou létal tak, že leckdy nešlo ani zařadit. Obojí se velmi zlepšilo s příchodem sedanu v roce 2011 (a to i u základního hatchbacku), dnes to lze navíc doladit širokou řadou tuningových dílů přímo od STi.

Už nežere 17

Naopak všechny nadchl motor: v základu stále turbo boxer 2,51 převzatý z předchůdce, ale vybavený novou funkcí Si Drive. V režimu Intelligent jeho spotřeba klesá i pod devět litrů, běžný průměr zůstává většinou do jedenácti. Starší sedany, zejména dokud to ještě byly dvoulitry, skoro neuměly jezdit pod sedmnáct. V režimu Sport Sharp přitom servíruje hutných 407 N.m jako kdykoliv předtím. Silný motor se však časem paradoxně

Kvalita materiálů v interiéru nikdy moc neodrážela ceny přes milion korun. O to však při rallye nejde.

Elektronika umožňuje volit nejen mapy motoru, ale i svornost centrálního diferenciálu. Ovládání lamelových spojek můžete nechat na automatice, či zavřít manuálně. Pak však dejte pozor na nedotáčivost.

Základní varianty měly sedačky STi, které byly elektricky vyhřívané. Ještě sportovnější recara u lepších verzí se musela bez tepla v zimě obejít.

Teprve koncem roku 2011 přišlo to, po čem všichni volali: sedan s velkým křídlem vzadu

Nový model byl proti starším sedanům širší a obouval širší pneumatiky. Proto lépe sedí na suchém asfaltu.

Ceny – příklady z českých bazarů

Nejlevnější:	315 000 Kč, Impreza WRX STi, 2008, 112 000 km
Nejdražší:	968 000 Kč, Impreza WRX STi, 2014, 0 km, jeden z posledních skladových vozů
Náš tip:	testovaný vůz

ukázal jako nejslabší místo vozu. Skoro všem jednoho dne auto nejdřív přestalo topit, aby po chvíli začalo i vařit. Příčinou byly výfukové plyny pronikající do chladicího okruhu kolem uvolněných těsnění pod hlavami. Většina majitelů si opravu dopřála ještě na účet výrobce (či českého zastoupení) v rámci tříleté, později dokonce pětileté záruky. A radši si připlatila za úpravy, které pomohou věci předcházet do budoucna. Základem je víčko chlazení ze sortimentu tuningových dílů od STi, které v systému drží vyšší tlak a zabrání vzniku kapes z páry. Hodně pomohou také šrouby od firmy Cosworth, které jsou na rozdíl od původních závrtné a hlavně lícované s dírami v bloku i hlavách. Tlakový spoj se změní ve spolehlivější tvarový a zabrání tak šoupání obou dílů po sobě. A k dispozici je i celý větší chladič, který snáze udrží v systému ideální teplotu.

Hodnocení

Komfort:	1,50
Prostornost:	1,75
Dynamika:	1,00
Pohonné jednotky:	2,00
Spolehlivost:	2,50
Kvalita:	1,25
Servisní náročnost:	3,00
Ceny a nabídka dílů:	3,00
Výsledná známka	**2,00**

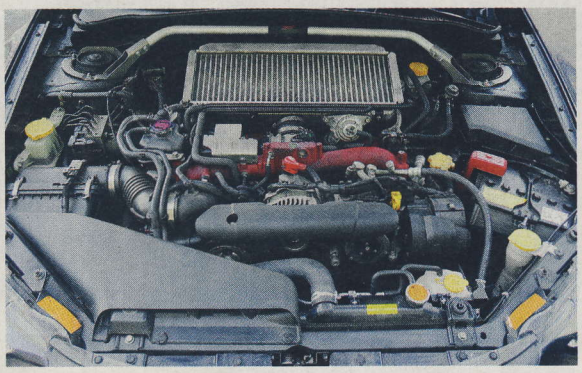
Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

Do roku 2010 také praskaly písty. Nejsou už kované jako u předchůdců, příčinu však vidíme spíš ve špatném softwaru řídicí elektroniky motoru, který bral malý ohled na signály z čidla klepání (detonačního spalování). Výrobce ke zmíněnému datu nahrál majitelům nový, takže si u bazarové imprezy nechte prověřit, zda to má za sebou. Kované písty, které dodává třeba také Cosworth, totiž mají i nevýhody. Konkrétně vyšší tepelnou roztažnost, jejíž vinou zastudena klepou a zvyšují spotřebu oleje.

Jaký řidič, taková spojka

Mnozí teď našeptávají, abychom zmínili spojku, že prý vydrží tak tři rozjezdy. Ano, její životnost se u silné čtyřkolky pohybuje od nuly do dvou set tisíc kilometrů dle umění řidiče. Zdeněk Janda má po 200 000 km stále původní, na testovacích novinářských autech se dělávala zhruba po 10 000 km. Základem je prvotní odpory čtveřice hřídelí a trojice diferenciálů překonat pozvolna, tedy s autem pohnout něžně a naložit mu, až když už trošku jede. Hrabat všemi čtyřmi se vám beztak nepodaří, trakce imprezy je tak ukrutná, že negumují ani tuningové speciály s 500 k a 750 N.m. Výměna spojky s prací vyjde na 30 000 Kč (pokud se vám podaří nespálit i setrvačník, může to být o osm tisíc levnější). Jestliže samozřejmě chcete nějakou lepší, není problém: japonská značka Exedy dělá dvou- i tříla-melové. Jen samozřejmě počítejte s tím, že poskakovat s takovou ostrou závodní spojkou v koloně není žádný med.

Jinak je auto opravdu kvalitní. Má velmi tuhou karoserii a vůbec nerezne. Ano, zatímco standardním modelům Imprezy korodovaly zadní páté dveře, u STi nic. Příčinou je silnější lak, schopný chránit karoserii před odletujícím kamením při rallye na nezpevněných cestách.



Mezichladič stlačeného vzduchu nahoře má jednu nectnost: když nejedete dost rychle, sálajícím teplem od motoru se naopak ohřívá

Přednosti a nedostatky

+
- Neuvěřitelné trakční schopnosti
- Aktivní centrální diferenciál (svornost se mění během jízdy)
- Charakter a zvuk motoru s protilehlými písty
- Nečekaně nízká spotřeba paliva
- Slavná automobilová osobnost
- Respekt na silnicích (nikdo si s vámi netroufne závodit)

−
- Drahé některé náhradní díly (brzdy)
- Specifické chování při rozjezdu
- Pomalejší řazení (při rychlém zničíte synchronizaci)
- Měkké závěsy kol i motoru (do 2011)
- Specifické jízdní vlastnosti náročnější na dovednosti řidiče

Jak šel čas

2008:	Představení Subaru Impreza WRX STi. Pro evropské trhy motor EJ 257 (2.5 boxer/221 kW), pro ostatní EJ207 (227 kW, 422 N.m).
2010:	Změny softwaru, konec praskání pístů.
2011:	Pro modelový rok 2012 změna názvu na WRX STi, ostrá verze nyní odvozena i od Imprezy sedan. Prodeje sedanů převažují.
2014:	Příchod nového WRX STi, které už nemá s imprezou (prodávanou ve čtvrté generaci na mimo-evropských trzích) vůbec nic společného.

Euro NCAP (2009)

Ochrana posádky při nárazu

★★★★☆ 84 %

Závady a problémy

Zadření motoru na klikové hřídeli: Příčinou byl z výroby ucpaný kanál v klikové hřídeli. Vyřešeno vždy na náklady Subaru.
Prasklé písty: Buď vinou vadného softwaru prvních dvou ročníků, nebo když dochází za jízdy palivo a ochudí se směs. Při ostré jízdě mějte vždy aspoň třetinu nádrže, jinak se benzin snadno odlije.
Selhání těsnění pod hlavou: Obvykle v rozmezí 30 000 až 200 000 km. Při opravě doporučujeme použít lícované závrtné šrouby.
Nefunkční bezklíčkové odemykání: Obvykle jen dočasně v místech, kde je třeba silná síť Wi-Fi. Popřípadě když dojde baterie. Start je i pak možný přiložením klíčku k tlačítku (imobilizér se nabudí indukcí).
Opotřebená synchronizace: Zejména při montáži zkráceného řazení. Těžká spojka hodně namáhá synchronizační spojky, kterým je lepší dát čas.
Obtížné řazení: Převodovka je u Subaru vcelku s dvojicí diferenciálů. Hypoidní převody vyžadují olej, který dobře maže. Synchrony opak. Optimální funkce je o správném kompromisu, který po mnoha experimentech plní jen olej dodávaný samotným výrobcem.

Servisní rady

Základní servisní interval je každých 15 000 km a servisu trvá jednu či 2,8 h (střídají se dva rozsahy prohlídek), přičemž průměrná cena práce v ČR činí 850 Kč/h. Každých 60 000 km se mění olej v převodovce a zadním diferenciálu. Při 105 000 km k tomu připadají iridiové zapalovací svíčky. Jejich výměna je u boxeru relativně náročná, ale značkový servis ji musí zvládnout za 0,8 hodiny (i s materiálem náklady dosahují 5657 Kč). Ve stejných kilometrech se mění rozvody, což je u aut s motorem podélně naopak relativně snadné. Servis to stihne za 1,7 h, s napínací kladkou a řemenem to dohromady vyjde na 10 339 Kč.

Tuning se zárukou

U značkových prodejců je v tuto chvíli pár posledních kousků minulého modelu WRX STi. Zde je nejzajímavější z nich.

Necelý rok staré auto sloužilo jako předváděcí u samotného českého zastoupení značky, přičemž kromě kvalit samotného modelu demonstrovalo také možnosti dalšího tuningu od divize STi.

Nutné investice

Vodní ostřik mezichladiče. Když zastavíte na křižovatce, teplo z motoru začne stoupat a ohřívá mezichladič. Hmotnost vzduchu klesne, sklony ke klepání vzrostou, řídicí elektronika stáhne výkon a vedle stojící dieselová octavia vás může na prvních metrech i vyškolit. Vodní ostřik zabere místo v zavazadelníku, ale vyjde jen na 8000 Kč.

Elektronika diferenciálu od Pavla Skácela. Dokonalá tuhost podvozku odkrývá vrozený problém WRX STi: nedotáčivost v nájezdu do zatáček, zejména na mokru. Elektronika diferenciálu jej totiž v automatickém režimu nikdy neotevře úplně. To můžete udělat manuálně, nedotáčivost okamžitě zmizí, pak však auto při akceleraci hrabe předními koly. Elektronika od specialisty Pavla Skácela to dokonale řeší: při brzdění a zatáčení diferenciál zcela otevře, při akceleraci zavře. Stojí 30 000 Kč.

Celkem 38 000 Kč

Dunivý tlumič výfuku ani křídlo bychom na autě mít nemuseli, zaujal nás však podvozek. STi se totiž v průběhu let stále více zaměřovalo na kritizovanou „vyměklost" sériového provedení (byť s novými rameny od roku 2011 je to mnohem lepší) a připravilo neskutečnou řadu dílů: celá lehčí a tužší přední ramena, vzpěry propojující přední podmotorový rám (nápravnici s karoserií), výztuhy samotné nápravnice, celá nová zadní ramena s tužším uložením, tužší silentbloky zadního diferenciálu, flexibilní rozpěru předních podběhů a samozřejmě sportovní péra i tlumiče. Vše dohromady má za cíl stabilizovat geometrii náprav, tedy zamezit setrvačným silám, aby s pozicí kol vůči karoserii různě hýbaly. Když takto vyztužíte ramena, začala by se ve svých silentblocích příliš hýbat nápravnice. A když pevněji přichytíte i ji, začala by se kroutit. Takže ji musíte vyztužit. Nesmírně komplexní řešení, které vůz nepřipravilo o velkorysou záruku 5 let či 200 000 km (ještě z ní zbývají čtyři roky a 170 000 km), dohromady vyšlo skoro na 300 000 Kč, ale 61 226 Kč z toho je výfuk a 56 467 Kč karbonové křídlo, což bychom oželeli.

Pro kupujícího libovolné ojetiny je důležitá informace, že třeba kompletní nové originální přední rameno stojí 12 697 Kč, zatímco lehčí a tužší od STi vyjde na 14 633 Kč. Takže pokud musíte vyměnit opotřebený díl, není důvod při té příležitosti auto rovnou trochu nevylepšit. Podobně když po letech vznikne vůle v silentblocích zadního diferenciálu.

Z jízdních vlastností auta jsme samozřejmě byli uneseni. Reaguje nesmírně přesně, v pozadí cítíte adhezi každého kola, přitom když to po polní cestě rozpálíte na 200 km/h, letí jak citroën po kvalitní dálnici.

Dělená rozpěrná tyč od STi neomezí žádoucí pohyby, jen stlačení k sobě

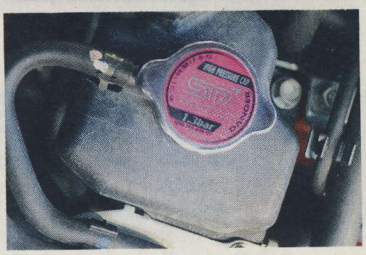
Technické údaje

Motor:	přeplňovaný plochý čtyřválec 2x DOHC
Zdvihový objem:	2457 cm³
Největší výkon:	221 kW při 6000 ot./min
Největší točivý moment:	407 N.m při 4000 ot./min
Převodovka:	šestistupňová manuální
Zavazadlový prostor:	420 l
Rozvor náprav:	2625 mm
Vnější rozměry:	4850 x 1795 x 1470 mm
Maximální rychlost:	255 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	5,2 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	8,4 l/100 km
Cena zkoušeného vozu:	850 000 Kč

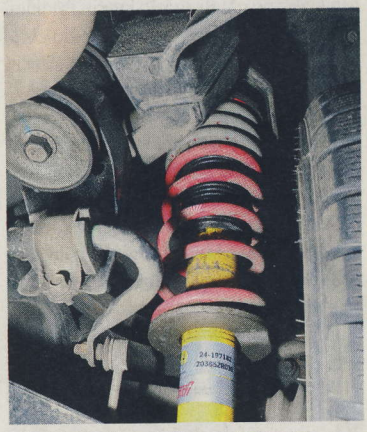
Ceny originálních dílů

Díl	Cena
Přední brzdové kotouče	30 000 Kč
Přední brzdové destičky	9738 Kč
Přední spodní rameno kompletní	12 697 Kč
Spodní kulový čep	1348 Kč
Silentbloky předního ramene	2134/655 Kč
Vzduchový filtr	805 Kč
Olejový filtr	262 Kč
Kabinový mikrofiltr	767 Kč
Kompletní polomotor	68 561 Kč

Ceny v Kč včetně DPH na model WRX STi sedan z roku 2013



Víčko chlazení od STi zvýší tlak v systému na 1,3 baru, čímž posune bod varu



Přední tlumiče od STi stojí 19 199 Kč za kus. Zadní 17 585 Kč.

Konkurenti ojetého Subaru WRX STi

Mitsubishi Lancer Evo VII-IX

Výroba: 2003-2007
Popis: Model Evolution v průběhu let zcela odcestoval od základního lanceru, který v Čechách skoro nevidíte. Rallyeovou čtyřkolku poháněl klasický řadový dvoulitr s turbodmychadlem a výkonem až 214 kW. Aktivní diferenciál zde nabízí tři režimy (asfalt, šotolina, sníh) a v základu je tak o kus přátelštější než ten u subaru. Obecně platí, že na asfaltu je toto auto rychlejší, na špatném povrchu vede subaru. U mitsubishi je dražší servis podvozku, neboť vpředu má lichoběžníkovou nápravu.

Ford Focus RS

Výroba: 2009-2011
Popis: Autem pro opravdové řidiče je také Ford Focus RS. Samosvorný diferenciál zlepšuje trakci tak, že pohon všech kol vám nechybí, plynem si můžete měnit vyvážení mezi předními a zadními koly, a proto je snazší tenhle vůz vyždímat i při méně přesné práci s řízením. Celkově jde o neuvěřitelně rychlé, snadno ovladatelné, řidičsky přesné auto s charismatickým pětiválcovým 2,5litrem s výkonem 224 kW od značky Volvo.