

SLUŠNĚ POLADĚNÉ

STI

OKŘÍDLENÉ SUBARU JSEM ZAPARKOVAL PŘED DOMEM A NETRVALO TO SNAD ANI DVACET MINUT, NEŽ MI ZAZVONIL TELEFON: „TY SIS KOUPIŠ STÍHAČKU?“

Chvilí jsem přemýšlel, o čem volající hovoří, pak mi ale došlo, že nemyslím rychlé letadlo, ale STIhačku. „To se musím přijet podívat a musíš mě svěřt,“ slyším ze sluchátka. Moc se mi to nehodilo, známý ale náléhal. Takové auto si prý nemůže nechat ujit. Tento rozhovor přesně ukazuje, jak silným pojmem u automobilových fandů Subaru WRX STI je. Je to legenda, kterou by každý z nich chtěl, když ne rovnou vlastnit, tak alespoň na vlastní kůži zažít.

Není to žádný supersport, přesto jí stačí někde postavit a v krátké době se objeví nějaký obdivovatel. Mnozí přijdou, protože přesně vědí, co

jdou okukovat. Jiní zase proto, že dramatické tvary vystoupých blatníků, „schránka na dopisy“ na kapotě, výrazné nárazníky či velké křídlo na kufru činí toto auto nepřehlédnutelným. Pokud už se náhodou stane, že si jí někdo nevšimne, stačí nastartovat. Baryton linoucí se ze čtyř koncovek výfuku způsobí, že se okolostojící nejdříve rozhlédnou po obloze, ve snaze najít přilétající bombardér, pak ale sklopí zrak a jdou se přesvědčit, že ten rámus opravdu dělá to šedé, opodál stojící auto.

Veřejnost ještě nezapomněla na časy, kdy jsme ve sportovních zprávách vídali modrou imprezu se žlutými pětkami a mistrem ▶



S PODVOZKEM RA OPRAVDU JAK PO KOLEJÍCH,
ROZEVLÁTOST JE TA TAM



Do 3000 nic, pak exploze výkonu. Takový je charakter čtyřválcového plochého turbomotoru

▷ světa v rallye byl Collin McRae. Jenže od té doby se mnohé změnilo. Subaru už se rallye oficiálně neúčastní, STI dávno není malý sedan automaticky lakovaný modrou metalizou doplněnou zlatými koly a také za křídlo si musíte připlatit. Vyrostla, svaly dává více najevo, z kategorie „silniční klon závodního auta“ přešla na mezi auta, která



přijdu jak na galejích. Řízení je sice lehké, ale na hrbolech se mi volant trhá z ruky. Změna převodů vyžaduje hodinářskou práci s řadící pákou, plynem a spojkou, protože jinak se do cesty neustále pletou pomalé synchrony. Zmáčknout spojku to vyžaduje stehrio Chucky Norrise a brzdy snad ani nemají posilovač. Po čtyřiceti kilometrech se ze mě pot jen lije a já mám pocit, že jsem právě přestěhoval

STI TOHO HODNĚ DÁVÁ, ALE TAKY HODNĚ BERE. PENÍZE NESTAČÍ, MUSÍTE MÍT SRDCE OPRAVDOVÉHO FANDY, PAK VÁS POTĚŠÍ KAŽDÁ JÍZDA



V interiéru krásu nehledejte, kvalita mu ale nechybí

sice umožní rychlé svezení, ale nevytřesou z vás duši při cestě do obchodu.

Jak ale ilustruje pokračování příběhu z prvního odstavce, nezměkla úplně. Naplánovali jsme projíždku po cestách, kde by se STI mělo cítit nejlépe. Zakroucené silničky vinoucí se nahoru dolů po úbočích kopců, tu s lepším, tu s horším povrchem. Už usednutí do těsných skořepin vyvolalo u mého pasažéra nadšení; po nastartování se na jeho tváři usadil blažený výraz. Vrazili jsme, cestou ke hřišti zahřáli motor a jdeme do toho. Plná dvě, plná tři, řadím čtyři. Mírná levo-pravá šikana, auto se jí prosmýkne jako kočka pod plotem. Do vracečky plně brzdy, s meziplynem na tři, na dva, pohybem volantu rozhodit záď, poslat k apexu, ještě před ním pohřbit plyn do podlahy a nechat všechna čtyři kola zakousnout do asfaltu. STIhačka vystřelí ze zatáčky za burácivého hlomozu a vše jde nanovo. Plnou dvě, tři, čtyři střídají ostré brzdy a protahování auta mezi stromy, patníky a svodidly.

Spolujezdec je v sedmém nebi, výská, směje se od ucha uchu, zažívá automobilovou nirvánu. Za volantem to ale taková pohoda není. Já si



půl vagonu uhlí. Co nezvládlo auto samotné, dokončil pohled na obrazovku palubního počítače. Poslední zbytky vůle mi sebrala hodnota, na které se zastavil ukazatel průměrné spotřeby. Svítlo na něm 28,4 l/100 vysokootanového benzínu na 100 km. Dál nejedu, fyzicky mám dost a rozpočet na benzin není nafukovací. Přesně tohle vám Subaru WRX STi dopřeje plnými doušky. Pokud chcete za volantem dřít a máte pocit, že rychlost je potřeba si odpracovat, je to ta pravá volba.

Na tento sportovní model se ale dá pohlížet i z trochu jiného, pro běžnou veřejnost poněkud netradičního úhlu. Málkodem z nás si



Subaru WRX STi

MOTOR:

Vpředu podélně uložený, plochý, zážehový čtyřválec (boxer) s elektronicky řízeným vstříkáváním a přeplňováním. Zdvihový objem motoru 2457 cm³. Největší výkon 221 kW (300 k) při 6000 1/min, největší točivý moment 407 N.m při 4000 1/min. Šestistupňová, přímo řazená převodovka. Stálý pohon všech kol.

KAROSERIE:

Čtyřdveřový sedan. Základní objem zavazadlového prostoru 0,420 m³.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Délka 4580 mm, šířka 1795 mm, výška 1470 mm. Rozvor 2625 mm. Pohotovostní/užitečná hmotnost 1580/400 kg. Objem palivové nádrže 60 l.

JÍZDNÍ VÝKONY:

Nejvyšší rychlost 255 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 5,2 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinovaná) 14,1/8,4/10,5 l/100 km.

ZÁKLADNÍ CENA:

1 069 000 Kč vč. DPH

CENA TESTOVANÉHO PROVEDENÍ:

1 119 000 Kč vč. DPH

HODNOCENÍ:



Charakter a styl
Trakční schopnosti
Funkční systém Si-drive

Spotřeba paliva při plném zatížení



TISSOT
PRS 516
EXTREME

Se sportovními geny

Spojení hodinek Tissot PRS 516 a motoristického sportu, není ve světě časomír samozřejmostí. Jejich předchůdce se poprvé objevil už v polovině 50. let. Od roku 1965 se stal tento model ikonou fandů rychlých kol. Jak pro vysokou odolnost proti nárazům, ale i odolnost proti prachu díky vodotěsnosti do 100 m, o slavném kovovém tahu s kulatými otvory nemluvě. Nový model Tissot PRS 516 Extreme má průměr pouzdra z oceli 316 L (s černými PVD díly a barevnými detaily v červené nebo žluté) 44 mm a výšku 15,7 mm. Skrze kouřové safírové sklíčko sice lehce prosvítá pětice dat v měsíci, ale jen to právě je dobře čitelné v rámečku na pozici 3. Výrazně automobilový design, jako na palubních přístrojích závodních aut, zdůrazňují šrouby uchycení dvou sčítačů stopek – 30 minut a 6 hodin. Druhá, neobvyklá doba stopování, tedy maximálně 6 hodin, napovídá, že byl



použit stojek C01.211. Ten je v mnoha ohledech unikátní. Má moderní velký průměr 31 mm, jen minimum dílů (184), materiály nevyžadující mazání a vysokou odolnost. A cenovka? 32 960 Kč.

kupuje nové auto, aby hned vzápětí investoval další peníze do vylepšení motoru, brzd, podvozku či středového diferenciálu. Pokud už si kupují takový vůz, předpokládám, že bude fungovat od vyjetí z prodejny. Ano, i STi funguje. Jenže ne tak, jak byste u čtyřkolky se třemi sty koňmi očekávali. Sériový podvozek je měkký, což je fajn v nižších rychlostech na rozbitých cestách, jenže zrychlete nad sto padesát a dosud pevný postoj nahradí hliněné nohy. Sériové brzdy sice brzdí, ale rády to zanedlouho vzdávají, a navíc je k pořádné akci vybudí jen sešlápnutí pedálu takovou silou, jakou v jiných autech obvykle vyvinete jen při panickém brždění. A motor? Ani v nejostřejším nastavení jinak funkčního systému Si-Drive nemáte pocit, že by bylo všech 300 koní vzhůru. Možností úprav a vylepšení je naštěstí celá řada.

Ani testovaný kousek nebyl dočista sériový. Standardní podvozek byl kompletně předělán pomocí dílů z Imprezy STi ts RA, která je dostupná jen na japonském trhu. Znalcům zkratku RA představovat nemusím, pro ostatní řeknu, že se pod ní skrývají modely s významně vylepšenými jízdními výkony. STihačka jeho prostřednictvím získala na jistotě a síle gripu ve vysokých rychlostech. Na druhou stranu ztratila schopnost rychlé jízdy po českých rozbitých cestách. Z auta pro soukromé rallye se stal dálniční a okruhový sprinter. Z výše uvedeného je ale zřejmé, že to není tak docela jeho doména. Při jízdách vysokými rychlostmi se velmi brzy začne zajídat nutnost zastavovat pro benzin po každých 250 kilometrech. Musíte být srdcař, který na množství paliva prolitého nádrží nehledí, aby vám spotřeba na úrovni opravdové stíhačky startující s forsází nevadila. Na druhou stranu, koupí tohoto auta získáte základ, který následným laděním můžete vylepšovat, kam až jen vaše konto dovolí. ◀

Tech