



# SUBARU WRX STi

**Navzdory tomu, že o něm spousta lidí mluví jako o staré technice v novém kabátě, je nové Subaru WRX STi tím nejlepším, jaké kdy sjíždělo z výrobního pásu automobilky.**

Text: Petr Horák | Foto: archiv

**S**ubaru se v případě nové generace WRX STi nevydalo nijak revoluční cestou, spíše bychom měli mluvit o důkladné evoluci, takže je v každém ohledu lepší než předchůdce. Inženýři japonské automobilky se pečlivě věnovali optimalizaci každého malého detailu, který má vliv na co nejlepší řídičské 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 nové WRX STi jednoduše lepším autem.

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 1,5km 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. Ve druhém kole už bylo 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<sup>-1</sup> se nedělo nic zásadního, ale po překročení této hranice jako by motor chtěl vše dohnat a servíroval to s jemností lžice bagru. Nové WRX STi není zdaleka tak neurvalé a přívalem síly vás neděsí. Spíš si vás omotává kolem prstu, zátaž 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 přiděl jeho síly dal citlivě dávkovat, a naplno tak využívat trakce a dovednosti podvozku. Překvapí také celkem výrazná výkonová špička před červeným polem omezovače, to je něco, co většinou přepřehovaných motorů chybí, a WRX STi obvykle stačilo točit někde kolem 5500 min<sup>-1</sup> a o nic zásadního jste nepřicházeli, tady se vyplatí jednotlivé převodové stupně dotočit.

S přibývajícím koly jsme si rychle troufali víc a víc. A ke konci nám vyhrazeného času už jsme lítali po okruhu jako zběsilí. 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, co vás dostane. 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 chvíle, kdy jsem za volantem jedné z minulých generací v rychlém oblouku jen na chvíli ubral plyn a už jsem se na cestu díval bočním okýnkem. Nové WRX STI je při něčem takovém stoicky klidné. Zadní kola stále následují ta 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.

Zvolená trasa postupně víc a víc dávala vyniknout ovladatelnosti WRX STI, které se jakoby samozřejmě protahovalo 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 aktivovaná a jednak když je VDC v režimu Traction. Jediný režim, kdy vektorování

točivého momentu k dispozici není, je při kompletním vypnutí VDC.

Potenciální zájemci o nové WRX STI mohou při zvažování všech pro a proti konečně vyškrtnout ze skupiny negativ ne právě atraktivní interiér a úroveň výbavy. 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.

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. ▲

#### Technická specifikace

Motor zářehový čtyřválcový boxer, 2457 cm<sup>3</sup>, turbo  
**Výkon** 300 kW@6000 min<sup>-1</sup> **Točivý moment** 407 N.m@4000 min<sup>-1</sup> **0-100 km/h** 5,2 s **Maximální rychlost** 255 km/h **Spotřeba** 10,4 l/100 km **Cena** 1 089 000 Kč



# INTERNATIONAL PRAGUE CAR FESTIVAL

## 30.-31. SRPNA 2014

### III. ROČNÍK MOTORISTICKÉ VÝSTAVY

SPORTOVNÍ A ZÁVODNÍ AUTA  
 ČESKÝ A MEZINÁRODNÍ TUNING  
 AMERIKY A EVROPSKÉ KLASICKÉ VOZY  
 AUTA NA ALTERNATIVNÍ POHONY  
 SOUTĚŽE KRÁSY, FOCENÍ MODELEK  
 BOHATÝ DOPROVODNÝ PROGRAM



Mediální partneři



[www.praguecarfestival.cz](http://www.praguecarfestival.cz)

PVA Expo Praha, Beranových 667, Praha 9 - Letňany