

Test: Subaru WRX STI



Víte, proč se do současných aut dávají turbodmychadla? Jsou tam kvůli snižování papírových emisí a dosahování papírových spotřeb, striktně vyžadovaných úředníky v Bruselu. Z turba se stala parodie na to, čím všichni žili na jeho vzestupu v osmdesátých letech. U většiny současných aut není rozdíl mezi turbem pod kapotou a zeleným lístečkem na víku kufru.

Naštěstí je tu ještě pár aut, u kterých je vše po staru. Kde je turbo pro zvýšení výkonu, dodání šťouchance točivého momentu ve středních otáčkách, dolování výkonu z menších a lehčích motorů a také k tvorbě budoucího potenciálu na jeho zvýšení. To jsou auta, pro která se ještě vyplatí být nadšenec. Auta, která poskytnou vedle dopravení z bodu A do bodu B i nějaké nadstandardní služby ve formě zážitků z řízení a nezřízené zábavy. A když to vezmete kolem a kolem, proč se dopravovat z bodu do bodu, když i cesta může být cíl.

Jedním z takových vždycky byla Subaru Impreza v provedení WRX nebo ještě lépe WRX STI. Legenda světa rally za dlouhá léta přišla o část názvu, takže už zbyla jen šestice zdánlivě nicneříkajících písmen. Co je však možná důležitější, WRX STI ztratilo svého úhlavního nepřítele v podobě Lanceru Evolution, se kterým Mitsubishi sešlo po desáté generaci. Asi aby se mohli víc věnovat městským crossoverům. To jsou ta auta, co se jim dává turbo místo kytiček na kufr. A z Imprezy se tak stal vlastně jednorozec. Vůz ve vlastní kategorii.

A tak, už bez doprovodu úhlavního nepřítele Eva, dospěla Impreza, tedy



pardon, WRX STI, až do aktuální podoby pro rok 2015. Její nový vzhled sice vyvolal značnou dávku kontroverze, ale dle mého je aktuální vizáž o hodně lepší než ta předchozí a o obrovský kus lepší než v případě hatchbacku z roku 2008. Zadek s kufrem je zpátky a s ním pochopitelně i zadní křídlo, které je sice nesmyslně obrovské, ale vám je to úplně jedno, protože tohle je WRX STI a vy nechcete, aby bylo tak úplně normální.

Vy chcete výkon a toho se vám dostane v podobě 300 koní. Vy chcete točivý moment – 407 Nm, máte ho mít. Vy chcete strmé a komunikativní řízení, nyní ostřejší než u předchozích modelů. A chcete obrovskou dávku trakce, kterou zajišťuje zase elektronicky řízený mezinápravový diferenciál.

A tak poprvé usedám do tvrdé anatomické sedačky, mačkám startovací tlačítko a v zrcátku se pohledem přes iracionálně velké křídlo bavím sledováním páry, kterou ženou čtyři výfukové koncovky do chladného rána. Chod motoru ovšem nedoprovází jen bílá pára, ale zejména hutný a drsně znějící baryton. Pohledem před ruční brzdou mrknu na dvojici ovládacích prvků. Volič režimu SI-DRIVE dovoluje měnit mezi třemi mapami plynu. Inu nechávám v tuto chvíli Sport, což se po chvíli městského ježdění projevuje jako ne zcela šťastné rozhodnutí. Druhým ovladačem je přepínač zmíněného DCCD diferenciálu. Pro tuto chvíli se plně spokojím s automatickým módem. Sešlapávám tuhou, přesto však nijak otravnou spojku, pákou s mechanicky tuhým a velice





krátkým chodem dávám za jedna a už jsem jen rád, že nikdo neviděl můj až skoro začátečnický, ucukáný rozjezd. Spojka zabírá na velice krátké dráze a ve sportovním módu jsou reakce na plyn okamžité a do města skoro přehnaně ostré. Inu teprve cvičení (a volba „měkkého“ Inteligent módu na SI-DRIVE) dělá mistra.

Konečně se přede mnou otevřela silnice a pedál plynu putuje k podlaze. Boxer o objemu 2.5 litru nejprve výfukovými plyny roztočí turbo, sotva si však rafička otáčkoměru čuchne k hodnotě 3500 otáček, WRX STI vypálí vpřed jako smyslů zbavené. Zvuk motoru se do kabiny zařezává jen decentně, přesto se však okolní provoz pocitově zastavil. Rukou na dlouhé, přesto však jen po kouskách chodící řadičí páce sázím další kvality. Původní drobné rozčarování z mírně nepřesného řazení je to tam. Zvykl jsem si a při řazení získal ocelovou jistotu. Chod je tuhý, mechanický, přesto však nikdy neobtěžuje a to ani při pomalé jízdě.

Výkonu je skutečně dostatek. Stačí i málo místa a otáčky přes 3500, abyste provedli bezpečně předjetí takřka na fleku. Dynamika je vynikající a já musím při pohledu na rychloměr dávat mnohdy nohu z plynu, aby mi pánové v zeleném neodveleli řidičák do čistírny. Teprve při hodnotách přesahujících šest tisíc otáček, zastaví motor svou akcelerační show, a aniž by měl s těmito otáčkami vysloveně problém, drobnou neochotou dá najevo, že je vhodné začít přemýšlet o další rychlosti. Abyste se v euforii nezapomínali, dodalo Subaru dokonce nastavitelnou kontrolku řazení. Právě rovných šest tisíc, případně kousek před, bych se nebál označit za tu správnou hodnotu pro její rozsvícení, které může být doprovázeno ještě zvukovou signalizací.

Cesta vede konečně z města a dálnice a já se nacházím tam, kam WRX STI patří a vřdycky patřilo. Klikaté okresky, které si svým charakterem nezadají s rychlostní zkouškou. SI-DRIVE zpátky do Sportu, nebo raději rovnou do Sport # (Sport Sharp). Diferenciál nechávám, ať si ještě v tuto chvíli poradí sám. Vyrážím a blížím se k první ze zatáček. Z plynu prudce na brzdy. Větraná Bremba mají slušný nástup, přesto však čitelně dávkovatelný a nejedovatý. Takřka chirurgicky přesným a tuhým řízením stačí otočit jen o kousek, aby se vůz, v tuto chvíli s otevřeným diferenciálem, vrhnul vstříc apexu. Na něm přichází lehký náznak nedotáčivosti, ale to už opět sešlapávám plyn, diferenciál se uzavře a výkon tak proudí rovnoměrně na obě nápravy. WRX STI vystřeluje ze zatáčky jako po kolejkách, s neochvějnou stabilitou a trakcí. Problém mu nedělají žádné zatáčky. V těch pomalých je dobré přenést maximum váhy na předek, ideálně potom nastavit na DCCD režim Auto-, kdy diferenciál zůstává celkově méně sevřený. V tu chvíli dostane WRX STI mírně přetáčivý, i tak však perfektně čitelný charakter. Zvolíte-li naopak uzavřenější režim diferenciálu, nebo jej zavřete ručně v manuálním módu, dočkáte se tu a tam lehké nedotáčivosti, která se však rychle vynahradí bezkonkurenční trakcí na výjezdech. Chcete driftovat? Otevřít diferenciál, aby šlo na zadní





nápravu o kousek víc výkonu než na přední a pak už se jen nebát trhnout ručkou. Na powerslidy z nízkých rychlostí zapomeňte, na to je té trakce prostě příliš.

V rychlých zatáčkách zůstává auto perfektně stabilní, bez náznaku kroucení či snad uskakování. Tehdy jsem si pořádně uvědomil, jak brilantně je nastavena tuhost odpružení. I přesto, že se z místa řidiče cítíte takřka jako v závodáku, kde jsou všechny ovládací prvky tuhé a mechanické, WRX STI se z vás nesnaží vytřást duši. Chcete-li se svézt, nějaký ten výtluk nebo díra v silnici vás neobtěžují, naopak dodají ten správný rally nádech.

Dokonce i po městě se dá s autem žít a tím se dostávám k druhé tváři WRX STI, které umí z momentu na moment shodit šilenou grimasu rally speciálu a nasadit praktický, sympatický úsměv. Dovnitř se bez větších problémů poskládají čtyři cestující, místa vzadu je dostatek. Kufr připomíná svým tvarem jeskyni s tak trochu úzkým vstupem, ale jeho slušný prostor, který poslouží stejně dobře na dovolenkovou výbavu jako na sadu gum na okruh, mu nikdo neupře. Ano, na světě je velká spousta aut, která bych na normální ježdění volil raději, ovšem STI se vzhledem k tomu, co je schopno předvést při tom nenormálním ježdění, nemá vůbec za co stydět. Snad jen ta spotřeba, která se po městě pohybuje kolem 12 litrů, při velmi úsporném tempu sleze pod 10, ale při velmi ostrém naopak nepadá pod 20. Ta trochu zabolí.

A co nějaké nevýhody? Kromě zmíněné spotřeby by se jich pár našlo, ale v každém případě (tedy až na tu spotřebu) se jedná o věci, které jsou docela jednoduše řešitelné z nabídky aftermarket dílů. Sériové brzdy snesou sice hodně, ale nejsou věčné a po delším řádění na silničkách, na kterých se cítí WRX STI jako doma, se mi je podařilo vcelku solidně utahat. Zejména pro použití na okruh bych tedy volil nějaké lepší destičky a v případě velmi ostrého nasazení, či snad amatérského závodění, bych se porozhlédl po celých výkonnějších brzdách. Dále je tu projev motoru dovnitř vozu. Samozřejmě, že Subaru nemohlo nechat WRX STI řvát jako na lesy a projev uvnitř vozu je tak utlumen o kousek více, než by se slušelo – opět se přímo nabízí možnost nesériového výfuku, který dodá grády. Ze světa až skoro automobilového úchyláctví je potom postesknutí si po pořádném blow-off ventilu, jehož vyštěknutí by prořízlo okolní vzduch při každém ubrání plynu. No a pak se mi teda úplně nelíbí plastové dekory s karbonovou imitací, malinko kazící dojem z jinak velmi pěkného, kvalitního a robustně poskládaného interiéru. Jak jsem říkal na začátku odstavce, jsou to prostě drobnosti, které se přímo vybízí, aby byly vyřešeny individuálně.

Takže kolik si Subaru účtuje za tento léty vycizelovaný kus rally historie? Svoje WRX STI můžete mít za ceníkových 1.089.000 korun. Zejména pro větší pohodlí si potom lze připlatit za vyšší výbavu SPORT, která za 1.179.000 korun nabízí navíc bezklíčový přístup





a startování, sensor steračů a světel, navigaci, parkovací kameru, tónovaná okna a hlavně, a to je důležité, onen šileně veliký zadní spojler. Tam kde jsem svoje testovací WRX STI přebíral, stál však ještě jeden kus v základní výbavě, doplněný jen oním spojlerem, takže i tato konfigurace je možná. A kdybych cestou na vrácení vozu zjistil, že mi na účtu straší přebytečný milion korun, asi bych ho tam nenechal stát dlouho.

Plusy:

- výkon a charakter motoru
- tuhé a přesné řízení
- řazení s krátkými drahami
- jízdní vlastnosti a trakce
- výborně nastavený podvozek



Mínusy:

- možná až příliš mírný zvukový projev
- vyšší spotřeba při plném využití potenciálu



foto&text Dominik Valášek



Technická data • Subaru WRX STI

Motor:

Typ motoru: přeplňovaný, zážehový
 Válce / ventily na válec: 4 / 4
 Zdvihový objem (ccm): 2457
 Nejvyšší výkon (kW / ot/min): 221 / 6000
 Nejvyšší toč. moment (Nm / ot/min): 407 / 4000

Provozní vlastnosti:

Maximální rychlost (km/h): 255
 Zrychlení 0 - 100 km/h (s): 5.2
 Spotřeba - město/mimo/kombi (l/100 km):
 13,0 / 9,0 / 11,0

Rozměry a hmotnosti:

Zavaz. prostor: 460
 Objem nádrže: 60
 Pohotovostní hmotnost (kg): 1575
 Délka (mm): 3595