



WRX STI

XV

Bokem snadno a rychle

Vyrazili jsme do Laponska otestovat současné modely Subaru. K tomu jsme si vyzkoušeli i zmodernizované BRZ.

Závěje, celodenní šero, lesy a jezera. Pokud bychom měli stručně charakterizovat okolí laponské metropole Rovaniemi, byla by tato slova prvními, co by nás napadla. Ideálnější místo na projíždku modelovou paletou čtyřkolového specialisty Subaru bychom si ani nemohli přát.

Na ranní rozehrání si dáváme lesní okruh Lapland Driving Centra, uzavřené testovací dráhy uprostřed bažin na polárním kruhu. „Normálně tu žádná cesta nevede, ale to zvládneme,“ říká instruktor, když nasedáme do prvního vozu, kterým je outback s benzínovým dvouapůllitrovým boxerem a bezestupňovým automatem. Přestože se prodíráme třiceticentimetrovými závějemi, rozměrné kombi se dere neochvějně vpřed. Jen stabilizace, přepnutá do terénního režimu X-Mode, občas zamroupe, když se snaží simulovat samosvorný diferenciál nebo aktivuje režim sjiždění svahů. Při jízdě mimo zpevněnou vozovku perfektně funguje i převodovka Lineartronic. Instruktor nás dokonce nabádá zastavit v příkrém kopci bez pevného podkladu. Auto si trochu

zahrabe, ale nakonec se z finských nástrah dostáváme.

Ledové království

Míříme na ujezděný zasněžený okruh. Tentokrát usedáme za volant Foresteru XT s nejsilnějším turbomotorem o výkonu 177 kW. I ten využívá elektronicky řízený pohon všech kol s vícelamelovou spojkou. V principu jde o systém podobný třeba haldexu. Subaru jej však má nastavený tak, že se zadní náprava nikdy neodpojuje, což by mělo vést k čitelnějším jízdám vlastnostem. Byť je forester vysoký, i díky klasické ruční brzdě se s ním dají na podkladu se sníženou adhezí dělat neskutečné koucky – škoda nevypínatelné stabilizace. Zkoušíme i levorg a outback, nejvíce nás ale v těchto podmínkách baví nejllehčí a nejsnáze ovladatelný model XV.

Nezatačet, jen přidávat

„Chování auta musíte cítit v bedrech. Pak stačí lehké korekce volantem. Zbytek je o brzdě a plynu,“ vysvětluje držitel

světového rekordu v paralelním parkování a kaskadér Jani Ylipahkalas. Právě nás provezl po obslužných cestách v ostrém WRX STI takovým způsobem, že na to jen tak nezapomeneme. Už dlouho jsme neletěli bokem lesem ve sto čtyřiceti. Jani zůstal po celou dobu seversky klidný a ani nehnul brvou, natož aby si přestal lámanou angličtinou povídat.

Na jeho rady se snažíme myslet, když se dostáváme na poslední stanoviště. Tam už na nás čeká právě legendární STI a také zmodernizovaný model BRZ – oba na pneumatikách s hřeby.

Rychle a čitelně

Když nasedáme do třisetkoňové bestie s rallyeovým odkazem, zastavuje nás instruktor. „Máme zde jen jedno pravidlo. Pořádně se bavte. Zkuste si také pohrát s nastavením diferenciálů,“ říká a ukazuje jej. Nic nenamítá ani proti vypnutí stabilizace. Když projíždíme otukávací kolo a podle otisků ve sněhu vidíme, jak hluboko do závěje se umí STI zapíchnout, skoro si říkáme, jestli nás nepřečtenil. Zvlášť když nejsilnější subaru má

při jemnější jízdě sklony k nedotáčivosti. Ovladačem přestavujeme elektronicky středový diferenciál na větší přenos výkonu na zadní nápravu. Funguje báječně. Při nájezdu do zatáčky to chce trochu více ťuknout do plynu a WRX už jede bokem. Jen to nepřehnat a rychle kontra! Reakce motoru jsou střelhitvé. Modrá raketa na hřebcích zrychluje za hlubokého syčení sání a mohutného záběru turba až zběsile. Když to ale vyjde, není problém přehoupnout v nájezdu do následující zatáčky zád na druhou stranu bez ztráty kytičky a opakovat to před dalším apexem. Ne vždy se to povede, vše se ale děje velmi předvídatelně, případná chyba je na straně obsluhy. Je to tak návykové, že nás po pár kolech musí z auta tahat. A dobře dělají, rychlosti stoupají a stromy by neuhnuly.

Bokem krokem

Model BRZ, který pro letošek prošel modernizací, působí proti WRX STI jako absolutní protiklad. Sedí se na zemi, čelní sklo máme hned před sebou a vystouplé blatníky trčí jen kousek od nás. I zde můžeme nastavovat:



Forester



Naši kolonu nezastavily ani závěje.
Teploty se pohybovaly kolem nuly – výrazně výše než v ČR.

konkrétně stabilizaci i kontrolu trakce, a to ve čtyřech krocích.

Se správným odporem zasunujeme kratoučkou řadičkou jedničku a jde se na věc. Stačí lehčí přidání plynu a zadní náprava se samosvorným diferencialem, který je nyní standardem, se začíná vlnit. Mnozí od modernizace očekávali i příchod silnějšího motoru, nám je v této zledovatělé bažině 147 kW dvoulitrového boxeru až příliš. Auto je neskutečně čitelné, jen to chce být vždy o krok napřed a nereagovat zbrkle, jinak se BRZ rádo roztočí. Na ledu však lze jet bokem při tak nízkých rychlostech, že většinou zastavíte ještě dříve, než se něco stane. Líbil se nám i nový režim stabilizace Track. S ním můžete létat bokem dosytnosti, když jde ale do tuhého, podrží. Až nás mrzí, že takové nastavení nenabízí více aut.

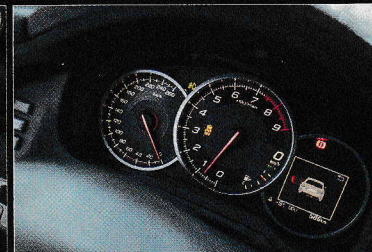
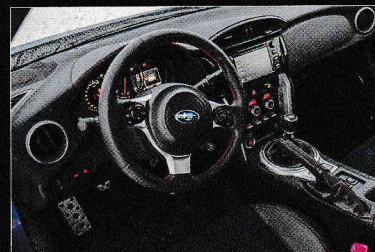
Subaru slibuje i zlepšení jízdních vlastností. Uvidíme v domácích podmínkách, na ledu nás BRZ náramně bavilo, rozdíl jsme však nezaznamenali. I před změnami však BRZ prakticky nemělo konkurenci.

Modernizace Subaru BRZ

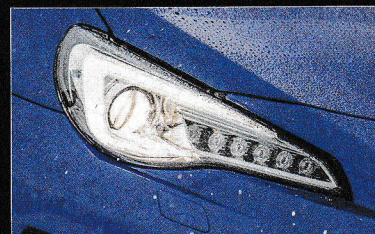
Zlehka, ale komplexně

Od uvedení modelu BRZ letos uplyne pět let. Úpravy, které značka označuje jako druhou generaci, se proto daly očekávat. Po pravdě bychom změny na první pohled ani nezaznamenali, při bližším pohledu si však všimnete světlometů Bi-LED vpředu i LED vzadu, ale i lehce přepracovaného nárazníku. Proměny vzhledu se dočkal i zadní spoiler a desetipaprskové lité sedmnáctky. Zbrusu nový je také volant, který je nyní nepatrně menší a dostal tlačítka. Za zmínku rozhodně stojí také barevný displej, jenž se nastěhoval na přístrojový štít a umí zobrazit rozličné funkce včetně teploty oleje, napětí akumulátoru

nebo času na kolo. K lepšímu se posunuly i dekory interiéru a vůz dostal pěkně moderní rádio. Japonci se zaměřili rovněž na techniku. Motor má přepracovaný výfuk a sání, zesílený blok, modifikované ventily a vačky i optimalizované palivové čerpadlo. Změny se odehrály také na podvozku. Upravovala se tuhost pružin, zavěšení ramen a auto dostalo nové tlumiče Sachs. V oblasti motoru byly přidány dodatečné výztuhy. Nové BRZ už je možné na českém trhu objednávat ceny startují na 814 000 Kč za verzi s manuální převodovkou. Za automat se připlácí čtyřicet tisíc.



V interiéru přibily lepší materiály, nové rádio a displej v přístrojovém štítu



Vpředu má nyní BRZ světlometry Bi-LED. Nové jsou i zadní svítlny.



Outback



Levorg