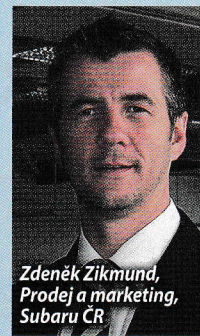


Těším se, ale i bojím

Subaru WRX STi je legendou mezi silničními sportovními vozy. Je to nejdostupnější závodní auto s pohonem všech kol a výkonem 300 k. Svezení s ním je vždy velký zážitek. Jenže člověk k němu musí mít neustálý respekt.



Zdeněk Zikmund, Prodej a marketing, Subaru ČR

Subaru WRX STi je ultimativním strojem, zakládajícím si na precizních jízdních vlastnostech a vzrušení za volantem, ale zároveň se drží osvědčených technologií, bez módních výstřelků elektroniky v každém mechanismu. A tato „tvrdohlavost“ z něj dělá jedinečné auto, posledního mohykána. Manuální převodovka, velký přeplňovaný motor 2,5l s 300 koňmi, převedenými na vozovku pomocí tradičního pohonu všech kol Subaru Symmetrical AWD s aktivním diferenciálem DCCD, to jsou hlavní atributy, slibující jízdu na limitu. Při ní však ale jízdu doprovází pocit bezpečí, pramenící z vědomí, že Subaru se jako vždy také postaralo o výjimečné bezpečnostní parametry. Jde například o ochranu v podobě odolnějšího rámu s prstencovými výztužemi, kolenní airbag řidiče, stabilizační systém VDC s nastavitelným režimem a aktivním směřováním točivého momentu nebo výkonné brzdy Brembo. Subaru vám tak pomůže vyhnout se nebezpečným situacím ještě dříve, než vůbec nastanou. Bezpečnost především, emoce především.



Mistr ve spotřebě

Plaché motory boxer od Subaru mi pokaždé učarují svým charakterem a zvukem. Zatímco u normálních modelů vrčí decentně, čtyřválec 2,5l v STi řve jako hodně našťavané a hladové zvíře. Motor nezaskočí explozí výkonu někde kolem 6000 ot./min, kdy dosahuje svého maxima 221 kW (300 k). To umějí čtyřválcové v Golfu R36 či Mercedesu A45 AMG daleko lépe. Jeho předností je spíše brutální síla, kterou má neustále v zásobě nad hranici 3500 ot./min. Subaru WRX STi není obyčejné auto, už při rozjezdu je třeba zacházet citlivě se spojkou, utavit ji nešikovnými rozjezdy není tak složité. Pokaždé mi ale učaruje, jak rychle se dostane na stovku, stačí pouhých 5,2 s.

Mohutné křídlo zvyšuje přítlak na zadní nápravu.



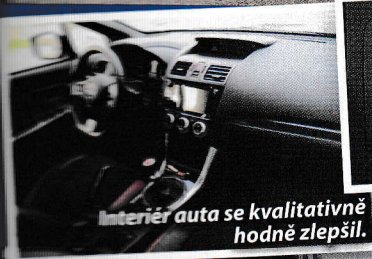
Místo exploze výkonu je pro boxer charakteristická brutální síla.

Subaru WRX STi není pro každého i z jiného důvodu – kvůli provozním nákladům. Základní cena 900 000 Kč (příplatek za lépe vybavenou verzi Sport činí 90 000 Kč) není vůbec špatná, s ohledem na to, co za ni dostanete. Vedle nákladného servisu se musíte smířit i s vysokou spotřebou. Ta se pohybuje od jedenaštyřiceti do třiceti litrů podle toho, jak moc mu nakládáte. Růčička palivoměru umí klesat nebezpečně rychle dolů. A nemyslete si, že když budete plyn jenom lechtat, dostanete se na 8l. Ne, nedostanete. Možná na deset, které mu naměřili v laboratoři. Boxer prostě baští a nic s tím nenaděláte. Ale to prostě k Subaru WRX STi patří, stejně jako tvrdý podvozek, byť i zde dochází k určitému zvýšení kultivovanosti. Pořád je to ale slušný sportáček.

Michal Štengl, foto autor

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru WRX STi Sport		SUBARU	
Motor:	B4/zážehový přeplňovaný		
Zdvihový objem:	2457 cm ³		
Max. výkon:	221 kW (300 k)/6000 min ⁻¹		
Max. točivý moment:	407 Nm/4000min ⁻¹		
Maximální rychlost:	255 km/h		
Zrychlení 0-100 km/h:	5,2 s		
Převodovka:	M6		
Kombinovaná spotřeba:	10,4l/100 km		
Komb. spotřeba v testu:	13,5l/100 km		
Emise CO ₂ :	119 g/km		
Objem zavaz. prostoru:	460 l		
Pohotovostní hmotnost:	1500 kg		
Celková hmotnost:	2000 kg		
Rozměry d/s/v:	4595 x 1795 x 1475 mm		
Rozvor:	2650 mm		
Základní cena test. vozu:	1 002 909 Kč (bez DPH)		



Interiér auta se kvalitativně hodně zlepšil.



Asi bych si představil tvarově ještě výraznější sedačky.

Za 15 let, co pracuji jako motoristický novinář, jsem měl možnost se svězt prakticky se všemi generacemi Subaru Impreza WRX STi, byť k některým až s odstupem času. Na rozdíl od Mitsubishi, které se svého klenotu Lancer Evo vzdalo, Subaru si tuto třešničku ve výrobním programu zachovalo a nyní je v prodeji již pátá generace (má za sebou ale celou řadu faceliftů).

Jsem king

Jasnou devizou auta je agresivní vzhled. Žádné skrývání síly, naopak okatě dává najevo, že je lepší mu na silnici raději uvolnit místo. Stačí se podívat na mohutné zadní křídlo, výhružně působící čtyři koncovky výfuku nebo doširoka vytažené blatníky či difuzor v zadním nárazníku. Uvnitř už STi tak ultimativně nevypadá, takto tvarovaná sedadla čalouněná kůží a alcantarou dnes můžete mít i v obyčejném autě. Kvalita interiéru se postupnými modelovými úpravami neustále vylepšuje. V rámci MR 2017 umí například infoteinment systémem Starlink nově službu Siri Eyes Free pro chytré mobily iPhone. To, co je ale u tohoto auta nejdůležitější a odlišuje ho od masy rádob sportovních aut, najde řidič na středovém tunelu.

CMR

Kolečko systému SI Drive mají i jiné modely Subaru, teď mám na mysli ovladače pod ním. Já ho nazývám CMR – centrální mozek radosti z jízdy, ve skutečnosti se jím nastavuje naladění aktivního mezinápravového diferenciálu DCCD a tudíž i míra přetáčivosti. Buď pojedete v automatickém režimu, nebo si přidáte víc dozadu či dopředu. Asi nejvíc zábavy si s autem užijete na mokru nebo na sněhu, protože na silnici je někdy až hrozivě efektivní a možná i nudné. Díky propracovanému podvozku a pohonu všech kol se tohle auto silnice drží jak helvétská víra. Přestože je podvozek hodně tvrdý, čím rychleji s autem jedete, tím víc se mu to líbí a tím lépe i drží. Najít hranice STi je složité a vyžaduje rychlé ruce a dostatek zkušeností, rozhodně to není auto pro každého. Nedává totiž moc signálů, že se blíží hranice, kdy i pro něj začnou platit fyzikální zákony.

fr od 479
bjem 5211.

Panel
i mož-
samo-
disple-
vládat
tí jsou
mu vý-
nabí-

á mají
oq na-
erady
dadel.
edadel
jítkem
em se
sickou
mista,
Polep-
enými
rioFlex
od 479
nabízí
jistění
mply
škoda)

115 k)
85 kW
ějššího
upřo-
ovkou
umiče
emi re-
przdu.

srpna.
e moci
00 ko-
u pro-
archiv