

# **SUBARU**

## **Zcela nové WRX STI**

**Informace pro tisk**  
**Duben 2014**

Fuji Heavy Industries Ltd.



## WRX STI: Koncepce modelu

### Sportovní vůz s rodokmenem: WRX STI

Trojice písmen „WRX“ mají pro Subaru zcela speciální význam – a to samozřejmě platí i pro příznivce vozů Subaru, kteří si dokáží vychutnat každou chvíli strávenou za volantem. Není ani třeba připomínat, že tato písmena jsou synonymem sportovního ducha vozů Subaru. Jejich použití v označení modelu je jednoduše zárukou výtečných sportovních kvalit postavených na jedinečném hnacím ústrojí a unikátním spojení přeplňovaného motoru Boxer s protiběžnými písty a stálého pohonu všech kol Symmetrical AWD.

Subaru WRX STI první generace bylo nejen vysoce výkonnou variantou modelu Impreza, ale současně i vítězem světového rallyového šampionátu (WRC). Po dobu existence WRX STI se nikdy nestalo, že by tento vůz zklamal očekávání. Model byl vždy schopen postavit se soupeřům na samotném vrcholu mistrovství WRC a dosahovat pozoruhodných výsledků. Byl to například vůbec první japonský vůz, jenž si hned třikrát po sobě odnesl titul šampiona WRC. Se třetí generací WRX STI se arénou k prezentování výjimečných schopností tohoto modelu stal závod 24 hodin Nürburgringu, kde se Subaru WRX STI opět směle postavilo nejlepším supersportům světa, a krom jiného zde dokázalo dva roky po sobě zvítězit ve své třídě.

#### ■ WRX STI – odkaz ve světě motorsportu (WRC)

Rok	Závod	Výsledky
1993	9. kolo šampionátu WRC, Rallye 1000 jezer	2. místo (premiéra Subaru WRX na závodech WRC)
1994	5. kolo šampionátu WRC, Rallye Akropolis	1. místo
1994	10. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké Británie	1. místo
1995	1. kolo šampionátu WRC, Rallye Monte Carlo	1. místo
1995	5. kolo šampionátu WRC, Rallye Nový Zéland	1. místo
1995	7. kolo šampionátu WRC, Katalánská rallye	1. místo
1995	8. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké Británie	1. místo
1995	8. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké Británie	1. místo
1995	-	<b>Mistrovský titul mezi jezdci a vítěz poháru konstruktérů</b>
1996	4. kolo šampionátu WRC, Rallye Akropolis	1. místo
1996	8. kolo šampionátu WRC, Rallye San Remo	1. místo
1996	9. kolo šampionátu WRC, Katalánská rallye	1. místo
1996	-	<b>Vítěz poháru konstruktérů</b>
1997	1. kolo šampionátu WRC, Rallye Monte Carlo	1. místo
1997	2. kolo šampionátu WRC, Švédská rallye	1. místo

Rok	Závod	Výsledky
1997	3. kolo šampionátu WRC, Rallye Safari	1. místo
1997	6. kolo šampionátu WRC, Tour de Corse	1. místo
1997	9. kolo šampionátu WRC, Rallye Nový Zéland	1. místo
1997	12. kolo šampionátu WRC, Rallye San Remo	1. místo
1997	13. kolo šampionátu WRC, Rallye Austrálie	1. místo
1997	14. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké Británie	1. místo
1997	-	<b>Vítěz poháru konstruktérů</b>
1998	4. kolo šampionátu WRC, Rallye Portugalsko	1. místo
1998	6. kolo šampionátu WRC, Tour de Corse	1. místo
1998	8. kolo šampionátu WRC, Rallye Akropolis	1. místo
1999	7. kolo šampionátu WRC, Rallye Argentina	1. místo
1999	8. kolo šampionátu WRC, Rallye Akropolis	1. místo
1999	10. kolo šampionátu WRC, Rallye Finsko	1. místo
1999	13. kolo šampionátu WRC, Rallye Austrálie	1. místo
1999	14. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké Británie	1. místo
2000	3. kolo šampionátu WRC, Rallye Safari	1. místo
2000	4. kolo šampionátu WRC, Rallye Portugalsko	1. místo
2000	6. kolo šampionátu WRC, Rallye Argentina	1. místo
2000	14. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké Británie	1. místo
2001	10. kolo šampionátu WRC, Rallye Nový Zéland	1. místo
2001	-	<b>Mistrovský titul mezi jezdci</b>
2002	1. kolo šampionátu WRC, Rallye Monte Carlo	1. místo
2002	14. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké Británie	1. místo
2003	7. kolo šampionátu WRC, Kyperská rallye	1. místo
2003	10. kolo šampionátu WRC, Rallye Austrálie	1. místo
2003	12. kolo šampionátu WRC, Tour de Corse	1. místo
2003	14. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké Británie	1. místo
2003	-	<b>Mistrovský titul mezi jezdci</b>
2004	4. kolo šampionátu WRC, Rallye Nový Zéland	1. místo
2004	6. kolo šampionátu WRC, Rallye Akropolis	1. místo
2004	11. kolo šampionátu WRC, Japonská rallye	1. místo
2004	12. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké Británie	1. místo
2004	13. kolo šampionátu WRC, Italská rallye (Rallye Sardinie)	1. místo
2005	2. kolo šampionátu WRC, Švédská rallye	1. místo
2005	3. kolo šampionátu WRC, Rallye Mexiko	1. místo
2005	12. kolo šampionátu WRC, Rallye Velké	1. místo

Rok	Závod	Výsledky
	Británie	

■ WRX STI - odkaz ve světě motorsportu (závod 24 hodin Nürburgringu)

Rok	Kategorie	Výsledky
2011	SP3T	1. místo
2012	SP3T	1. místo

### **Naplňování touhy po zkrocení vysokého výkonu**

Jednotlivé generace Subaru WRX byly vždy koncipovány tak, aby dokázaly nabídnout vysokou absolutní rychlost v kombinaci s příkladným handlingem, jímž se pyšní pouze ryze sportovní sedany. Nic z toho se nezměnilo ani v případě nového WRX STI čtvrté generace.

Zcela nové WRX STI jakožto nejostřejší zástupce v modelové řadě Subaru ztělesňuje každým coulem svoji produktovou koncepci: „Absolutní výkon plně pod kontrolou“. Ta byla zformována během vývoje nového Subaru WRX STI. Záměrem uvedené koncepce je dosáhnout ještě vyšší úrovně „absolutní rychlosti“ a „ryzího potěšení za volantem“ sportovního sedanu, což je cíl, který byl uplatňován u všech dosavadních generací WRX STI. Uvedená produktová koncepce má zhmotnit a maximálně zužitkovat potenciál nabízený přeplňovaným boxerem a naplňovat touhy po špičkové kontrole, umožňující majiteli řídit tento vůz přesně podle jeho představ. Právě z tohoto důvodu je nová karoserie vozu lehčí a současně tužší, neboť byly v široké míře uplatněny výtahu v podvozkových partiích.

Konstruktéři Subaru během vývoje vyvíjeli jízdní chování nového WRX STI k dokonalosti, např. i během testů za nejrůznějších jízdních podmínek v několika zemích. Podobně jako v předchozích generacích WRX STI byly do testování zařazeny i vysokorychlostní jízdní zkoušky na německém okruhu Nürburgring, známém pro jeho mimořádně náročné jízdní podmínky. Během zkoušek dokázali konstruktéři odladit parametry karoserie, podvozku i dalších partií vozidla až na samé hranice možností a optimálně je sladit do výsledného celku. Zlepšily se tak celkové jízdní schopnosti vozu, dosahující pomyslného vrcholku sportovního potenciálu pohonu Subaru AWD, včetně předvídatelného dávkování vysokého výkonu, jenž je řidiči okamžitě k dispozici za každé situace. U Subaru se pod označením „sportovní vůz“ obvykle nemíní pouze nejvyšší maximální rychlost nebo výkon motoru. Nejvyšší výkon je možná ještě více determinován jistotou, kterou má řidič za volantem svého vozu ve chvílích, kdy se pohybuje na samotné hranici ovladatelnosti. Tato jistota je dána okamžitou, věrnou a přesnou odezvou vozu na pokyny od řidiče. Testy nastavení podvozku a vylepšeného zavěšení WRX STI potvrdily vyšší stabilitu vozu a vysoce předvídatelné chování, které majiteli nabízí absolutní kontrolu nad vozem i maximální jistotu – kromě špičkových výkonových parametrů, které jsou již samy o sobě vzrušující.

## **Hlavní cesty k naplnění koncepce „absolutní výkon plně pod kontrolou“**

Cílem vývoje Subaru WRX STI bylo nabídnout optimální manévrovatelnost s dokonalou kontrolou vysokého výkonového potenciálu. „Absolutní výkon plně pod kontrolou“ definuje úkol spočívající v dokonalém vyvážení výkonu a kontroly. Hlavními cestami k naplnění výše uvedené koncepce jsou „reakce řízení“, „záběr zadních kol“ a „hladká jízda s minimálními náklony“.

### **1) Reakce řízení**

Když otočíme volantem u jakéhokoli vozidla, vždy trvá krátký okamžik, než automobil skutečně začne zatáčet. V případě zcela nového Subaru WRX STI usilovali konstruktéři o to, aby uvedená prodleva byla skutečně nejmenší možná. Díky nejrůznějším úpravám popisovaným v dalším textu nabízí vůz reakce řízení, které mohou směle konkurovat supersportům, nicméně pořád máme před sebou praktický čtyřdveřový sedan.

### **2) Záběr zadních kol**

Máme-li optimálně zužitkovat vysoký výkon vozu, je klíčové zajistit co nejlepší záběrové schopnosti zadních kol. Zadní pneumatiky by měly fungovat podobně jako noha, která vede otočný pohyb fotbalového hráče nebo surfaře na vlnách. Pokud mají zadní kola dostatečný záběr, dokáže vůz účinně rozdělovat svůj výkonový potenciál a držet směr přesně v souladu se záměry řidiče.

### **3) Hladká jízda s minimálními náklony**

K co nejlepšímu zatáčení je důležité minimalizovat otřesy karoserie a současně zachovat stabilní postoj vozidla. Pokud karoserie vozu divoce odskakuje, dochází k nerovnoměrnému zatížení jednotlivých kol. Tyto výkyvy pak mají negativní dopad na charakteristiku řízení. Náklony karoserie byly u nového WRX STI v porovnání s předchozí generací omezeny na minimum, aby k uvedeným dopadům nedocházelo.

## **WRX STI: Podvozek**

### **■ Řízení**

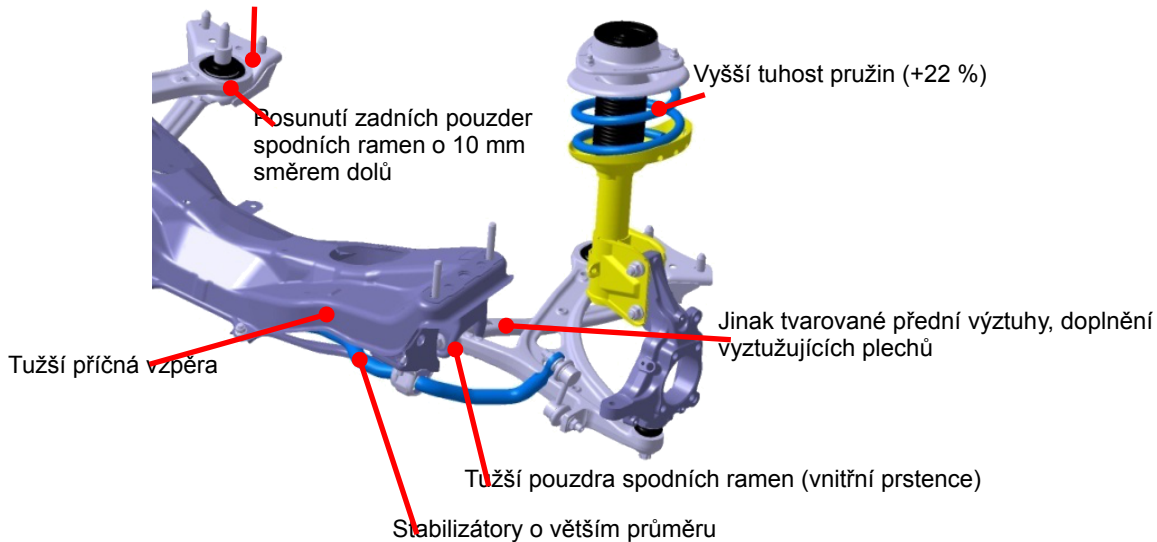
- U hydraulické soustavy řízení se používá zkrutná tyč, jejíž tuhost narostla o 125 %.
- Oproti předchozí generaci se dále používá „rychlejší“ převodový poměr řízení, a to 13:1 namísto někdejších 15:1.
- Dále se zde oproti předchozímu modelu zvýšila tuhost pouzder úchytů převodky řízení (o 400 %), s cílem dosáhnout co nejjemnějších reakcí na pokyny od volantu.

### **■ Zavěšení předních kol**

- Zvýšila se tuhost příčných vzpěr.
- Tužší je i pouzdro spodního ramene.
- Oproti předchozímu modelu se zvětšil průměr tyče stabilizátoru (z 21 na 24 mm).
- Narostla též tuhost pružin (o 22 %).
- V zájmu zvýšení agility se zadní pouzdra spodních ramen posunula o 10 mm směrem dolů.
- U konstrukce předních závěsů byly doplněny vyztužující plechy kvůli přímějším reakcím řízení.

- Přední spodní rameno je silnější, aby se snížila hlučnost od vozovky a současně zvýšila tuhost.
- Boční tuhost narostla o 14 %.
- Celková klopná tuhost pak vzrostla o 24 %.

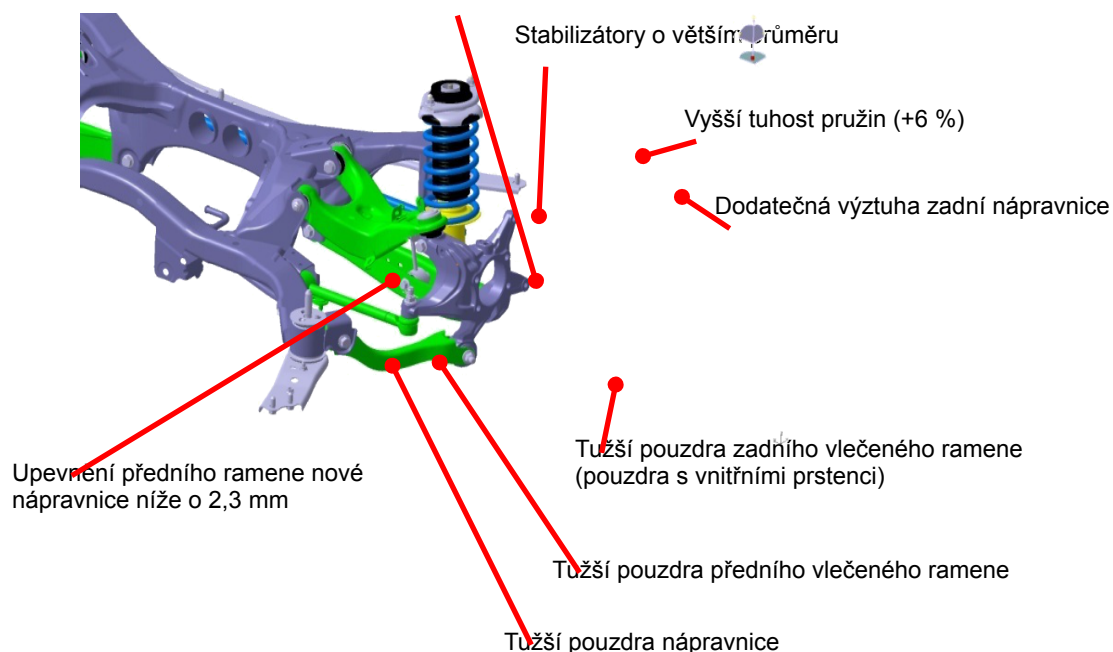
Jinak tvarovaný a zesílený plech spodního ramene



#### ■ Zavěšení zadních kol

- Jsou použita tužší pouzdra nápravnice a vlečených ramen.
- Závodní typ pouzder s unibalovým uložením na vnějším pouzdru příčného ramene.
- Oproti předchozímu modelu narostl průměr tyče stabilizátoru (z 19 na 20 mm).
- Narostla tuhost pružin (+6 %) oproti předchozímu modelu.
- Oproti předchozímu modelu se snížila poloha upevnění předního ramene nové nápravnice (o 2,3 mm).
- Použita dodatečná výztuha zadní nápravnice.
- Spodní upevnění tlumiče zadního příčného ramene se posunulo oproti předchozímu modelu o 10 mm směrem ven.
- Narostla boční tuhost o 38 %.
- Celková klopná tuhost vzrostla o 24 %.

Spodní upevnění tlumiče zadního příčného ramene posunuto o 10 mm směrem ven  
Vyšší tuhost vnějších pouzder (pouzdra s unibalovým uložením)



## ■ Brzdy

S ohledem na co nejlepší brzdné vlastnosti jsou použity odvětrávané brzdy Brembo o průměru 17" (vpředu čtyřpístkové třmeny s protiběžnými písty, resp. vzadu dvoupístkové). Oproti předchozímu modelu se zde setkáváme se třemi důležitými úpravami.

### 1) Posilovač brzd s rychlou odezvou

Speciální konstrukce ventilů s bleskovou odezvou přinesla jistější a lineárnější zpětnou vazbu při brzdění. K lepším reakcím brzdového pedálu napomohlo snížení odporových sil v kanálu vůči vzduchu přiváděnému do posilovače při sešlápnutí pedálu.

### 2) Úpravy výstupní charakteristiky posilovače

Výstupní charakteristika posilovače byla odladěna tak, aby odpovídala typickému charakteru WRX STI.

### 3) Větší hlavní brzdový válec

Rozměr hlavního brzdového válce narostl z 0,9375" na 1".

## ■ Pneumatiky a kola

Parametry pneumatik a kol

	(a) Standardně	(b) Na přání
Pneumatiky	245/40 R18 97W SP SPORT MAXX RT Dunlop	245/40 R18 93W SP SPORT MAXX RT Dunlop
Kola	18 x 8 1/2J Litá Temně modrošedý odstín	18 x 8 1/2J Kovaná (BBS) Černá, vysoký lesk
Středové krytky	Akrylát (s logem STI)	Akrylát (s logem STI)

### 1) Pneumatiky

Pro nové WRX STI byly vyvinuty dva typy exkluzivních pneumatik s cílem výrazně zlepšit odezvu a výkonnostní limity bez nárůstu valivého odporu. Pneumatiky též napomáhají ke kvalitě jízdy.

### 2) Kola

V zájmu vyšší tuhosti se u všech typů kol používá rozteč šroubů 114,3 mm (PCD). Optimalizace se dotkla i samotného tvaru kol s cílem výrazně zlepšit tuhost a snížit hmotnost s ohledem na co nejvyšší stabilitu řízení a jízdní pohodlí.

- Oproti předchozímu modelu jsou standardní kola WRX STI tužší o 15 %, nicméně jejich hmotnost poklesla o 1 kg, což se odrazilo ve vyšší stabilitě řízení i vyšším jízdním pohodlím.
- Kovaná kola BBS (na přání) se mohou pochlubit stejnou tuhostí jako standardní litá kola, avšak jejich hmotnost je dokonce ještě o 1 kg nižší. Nabídnou opět lepší stabilitu řízení a vyšší jízdní pohodlí.

## **WRX STI: Konstrukce karoserie**

Výsledkem optimalizované konstrukce karoserie a širokého použití vysokopevnostní oceli (včetně oceli o pevnosti 590 MPa u hlavního rámu karoserie) je vysoká tuhost karoserie při současném snížení její hmotnosti. Oproti předchozímu modelu se torzní tuhost karoserie zvýšila cca o 40 % a vůči ohybu vzrostla přibližně o 30 %.

## **WRX STI: Design**

### **Design vnějšku vozu**

Design exteriéru odpovídá jízdním výkonům nejostřejšího zástupce v modelové řadě Subaru. Dravý a současně kultivovaný styl jednoznačně vypovídá o tom, že před námi stojí ultimativní vůz s pohonem AWD.

- Čelní partie s kónickou přídílí evokují atleticky pevné tvary, s důrazem na jednotný designový motiv vozů Subaru, jímž je šestiúhelníková maska chladiče. Neohrožený výraz nových



světloometů ve tvaru sokolího oka skvěle ladí s nápadně širokým a přikrčeným postojem, jenž je pro WRX STI již typický.

- Při pohledu z boku nelze přehlédnout, že oproti předchozímu modelu se základna A-sloupku přesunula o 200 mm směrem vpřed. Dokonale splývající silueta vznikla i tím, že zadní C-sloupek nyní hladce přechází v rovinu zavazadlového prostoru. Na sportovní naturel WRX STI poukazují výdechy vzduchu za předními blatníky a speciální ostře tvarované spoilery na bočních prazích.
- Design zadní části ještě zdůrazňuje atraktivitu WRX STI v roli nejostřejšího modelu. Na nízké těžiště vozu a jeho skvělé jízdní schopnosti poukazuje nárazník se začleněným difuzorem nebo dvojice výfukových svodů se zdvojenými koncovkami. Speciálně koncipovaná zadní sdružená světla jsou nyní tenčí, s cílem poukázat na velkou šířku vozu. Aerodynamické vlastnosti vylepšuje i velký zadní spoiler, jenž dokládá, že před námi stojí nejvyšší verze řady WRX.
- Anténa ve tvaru žraločí ploutve skvěle ladí s karoserií a ještě zdůrazňuje její vytříbené stylistické ztvárnění.
- Nová litá kola (18x8 1/2J) jsou nyní tužší a lehčí.
- Úsporná technologie LED přispívající ke snížení spotřeby paliva našla uplatnění u předních světloometů (potkávací a obrysová světla)\*<sup>1</sup>, koncových světel, brzdových světel i třetího brzdového světla umístěného nahoře.
- Na několika místech v exteriéru (např. na masce chladiče a předních blatnících) najdeme exkluzivní označení „STI“.
- V nabídce jsou dvě nové barvy laku, a to modrá perleť WR a křišťálově bílá perleť.

\*1: Výbava na přání montovaná z výroby

V nabídce je celkem sedm barev laku: modrá perleť WR, křišťálově bílá perleť, galakticky modrý křemen, červený blesk, ledově stříbrná metalická, tmavě šedá metalická a křišťálově černý křemen

### **Design interiéru**

Provedení interiéru WRX STI odráží v každém směru skvělé jízdní schopnosti tohoto modelu. Sedadlo řidiče je koncipováno jako dokonalý kokpit – jakmile majitel otevře dveře svého vozu, automaticky se přenesete řadu světelných let od každodenního života.

- V celém interiéru najdeme karbonové panely a kovové dekory, přičemž hlavní pozornost je soustředěna na klíčové ovládací prvky. Skvělý dojem z kvality interiéru WRX STI se tak skvěle doplňuje se závodním image tohoto modelu. Exkluzivními prvky WRX STI jsou červené akcenty na sedadlech, řadicí páce a uprostřed přístrojového panelu.
- V kabině je kladen důraz na černou, a to od podlahy až po střechnu, což přispělo k jednotnému optickému rázu uvnitř vozidla. Řidiče zároveň nic neruší, a může se tak soustředit výhradně na řízení. Na všech místech, kterých se pasažéři často dotýkají, jsou použity výhradně kvalitní

materiály měkké na dotek.

- WRX STI vůbec poprvé v historii používá dole zploštělý volant, jenž opět poukazuje na sportovní charakter vozu. Profil věnce volantu umožňuje snadný úchop, přičemž jeho menší průměr zlepšuje ovladatelnost a podporuje bezprostřední zpětnou vazbu, což opět zvyšuje celkový požitek z jízdy.
- Sedadla s výtečnou oporou dokonale ladí se sportovním charakterem. V přední části opěrek hlavy nelze přehlédnout reliéfní logo „STI“.
- V přístrojovém štítu se pozornost stáčí na dvojici hlavních kruhových ukazatelů s ručičkami v základní vodorovné poloze. K vyšší funkčnosti a dojmu z celkové kvality přispívá i plnobarevný LCD displej o úhlopříčce 3,5" a hliníkové prstence kolem přístrojů. Díky důrazu na každý detail získal vůz charakter vysoce výkonného sportovního vozu, jenž se chlubí i vysokou úrovní kultivovanosti. Červené podsvícení přístrojů evokuje atmosféru závodů a ještě více vynikne v kontrastu s bílými ručičkami přístrojů.
- Na svět motoristického sportu dále poukazuje multifunkční displej s obrazovkou informující o aktuálním plnicím tlaku.
- WRX STI používá audio soustavy značky harman/kardon, vyladěné na zakázku právě pro tento model.

## WRX STI: Pohonná jednotka

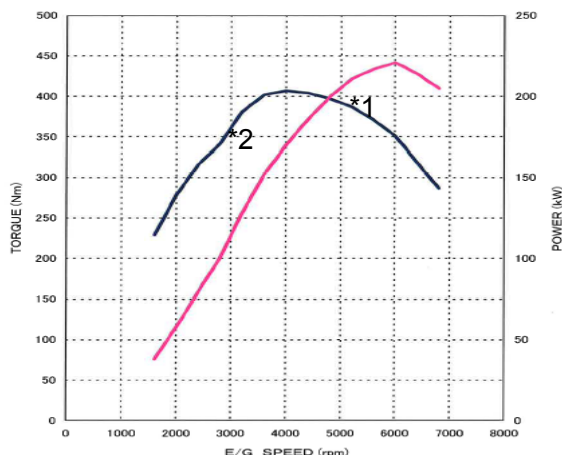
Mezi základní technologie vozů Subaru se řadí především plochý motor Boxer s protiběžnými písty, jenž je synonymem pro vysoký výkon a spolehlivost vozů Subaru, a to i díky bohatým zkušenostem ve světě motorsportu. Klíčem k návrhu jedinečného sportovního vozu je charakteristická nízká hmotnost, kompaktní rozměry, vysoká tuhost a příkladné vyvážení rotačních sil motoru.

Díky přesnému vyladění můžeme nabídnout výjimečnou pohonnou jednotku disponující ohromným výkonem.

- Subaru BOXER 2,5 l 16v Turbo s aktivním řídicím systémem časování ventilů Dual AVCS

Pohonná jednotka nabízí mohutný točivý moment již od nízkých otáček a umožňuje hladké vytáčení až do červeného pásma na hranici 6700 ot/min. Zvýšení točivého momentu v celém spektru otáček se projevuje lepší odezvou a lineárním zrychlením vozu bezpochyby předčí očekávání i těch nejnáročnějších

- 2457 cm<sup>3</sup>
- Vrtání x Zdvih = 99,5 x 79,0 mm
- Kompresní poměr 8,2:1



- Vstřikování paliva do sacího kanálu
- Max. tlak přeplňování 101,3 kPa
- Nejvyšší výkon: 221 kW (300 k) při 6000 ot/min (\*1)
- Max. točivý moment 407 Nm při 4000 ot/min (\*2)
- *Používá benzín s oktanovým číslem 98*

**Torque = Točivý moment**

**Power = Výkon**

**E/G Speed (rpm) = Otáčky motoru ( $\text{min}^{-1}$ )**

## ■ Výkony

### 1) Elektronicky řízená komora škrticí klapky (ETC)

Pružnost spojení mezi akceleračním pedálem a škrticí klapkou (rozhraní člověk-vůz) umožnila přesné dávkování výkonu této vysoce výkonné pohonné jednotky. Zařízení napomáhá i ke snížení spotřeby paliva.

### 2) Duální aktivní řídicí systém časování ventilů (dual AVCS)

Mechanismus proměnného časování ventilů na straně sání i výfuku funguje tak, aby přesně optimalizoval účinnost plnění a čisté spalování v celém spektru otáček, což zlepšuje točivý moment v nízkých i středních otáčkách, výkon ve vysokých otáčkách, stejně tak jako celkové ekologické parametry vozu.

## ■ Šetrnost k životnímu prostředí

### 1) Regulační ventil TGV (Tumble Generated Valve)

Tento mechanismus vytváří silné víření uvnitř proudu nasávaného vzduchu, a tak zlepšuje vlastnosti směsi paliva se vzduchem za nízkých teplot. Výsledkem jsou čistší emise výfukových plynů při studených startech.

### 2) Sekundární vzduchový systém

Při nezahřátém motoru tento systém vstřikuje určité množství čerstvého vzduchu do výfukového kanálu, aby bylo možné sekundární spálení zbytkového paliva a emise uhlovodíků se snížily na minimum. Zároveň to napomáhá rychlé aktivaci katalyzátoru.

## **WRX STI: Hnací ústrojí**

Subaru využilo své nejnovější zkušenosti a technologie v oblasti řízení dynamiky vozu. Cílem bylo vyvinout vůz, který nabídne nejen vysoké výkony, ale i stejně dobrou úroveň ovladatelnosti. Vůz byl zkonstruován tak, aby přesně reagoval na řidičova přání, a nabídl tak při jízdě čistou radost

v kombinaci s uspokojující jistotou.

#### ■ Systém SI-DRIVE (Subaru Intelligent Drive)

Subaru WRX STI používá systém SI-DRIVE, díky kterému si řidič může vybrat jedno ze tří odlišných mapování motoru v závislosti na jízdních podmínkách nebo momentální náladě. Potenciál WRX STI si majitel může vychutnat skutečně za každé myslitelné situace, od výkonnostního režimu s ostrými reakcemi až po hladce reagující režim pro jízdu ve městě, kde se projeví i výhody šetření palivem.

##### 1) Režim Intelligent (I):

V tomto režimu je charakteristika točivého momentu upravena tak, aby jemněji reagovala na pokyny od akceleračního pedálu, a jízda s vozem tak byla hladší. V režimu Intelligent se aktivuje ukazatel přeřazení na přístrojové desce, kdy doporučuje okamžik přeřazení nahoru kvůli snížení spotřeby paliva. Tento režim se doporučuje v situacích, kdy je třeba jemněji zacházet se škrticí klapkou, například když se pohybujete po ucpaných silnicích nebo jste prostě unaveni. Pokud řidič náhle potřebuje vyšší točivý moment (například při nájezdu na dálnici), může silněji sešlápnout akcelerační pedál, a tak dočasně překlenout tento režim kvůli využití maximálního točivého momentu motoru.

##### 2) Režim Sport (S):

V tomto režimu motor vyvíjí točivý moment s maximálně lineární charakteristikou vůči akceleračnímu pedálu. Jedná se o univerzální nastavení využitelné za všech jízdních situací.

##### 3) Režim Sport Sharp (S#):

V tomto režimu je výkonový potenciál pohonné jednotky WRX STI zužitkován v maximální možné míře. Charakteristika točivého momentu v reakci na pokyny od akceleračního pedálu je nastavena co nejostřeji, aby řidič mohl využít co nejrychlejší odezvu v závislosti na jízdní situaci.

#### ■ Šestistupňová manuální převodovka

Pocity při řazení jsou jedním z klíčových faktorů podílejících se na zvýšení radosti z řízení vozu. Oproti předchozí převodovce 6MT byla přepracována aretace mechanismu řazení s ohledem na lepší hmatovou zpětnou vazbu, kdy převody pevně zapadají na místo, v souladu se sportovním charakterem tohoto vozu. Optimální odladění nůžkové pružiny vloženého kola zpětného chodu se dále odrazilo v poklesu hladiny vibrací i hluku.

#### ■ Mechanismus ovladatelnosti vozu

Klíčovým mechanismem, který zvládá ohromný výkon nabízený vozem WRX STI, je systém pohonu Subaru Symmetrical AWD, který zahrnuje plochý motor konstrukce Boxer s protiběžnými písty a nízkým těžištěm, a dále pokročilou technologií stálého pohonu všech kol (AWD) navrženou v efektivním symetrickém uspořádání. Centrální diferenciál používá systém DCCD (zkr. Driver's Control Center Differential System), který podle potřeby mění poměr rozdělení hnacího momentu

mezi přední a zadní nápravou od 41:59 až po uzamčení. Regulací poměru rozdělení hnacího momentu může DCCD dosáhnout ideální rovnováhy mezi agilitou a stabilitou jízdy.

■ Stálý pohon všech kol s aktivním mezinápravovým diferenciálem DCCD (zkr. Driver's Control Centre Differential)

Systém DCCD představuje mechanický centrální diferenciál v kombinaci s mechanickým diferenciálem s omezenou svorností (LSD – Limited Slip Differential) a elektronicky řízeným diferenciálem s omezenou svorností, který dokáže regulovat poměr rozdělení hnacího momentu mezi přední a zadní nápravou s ohledem na optimální dynamické vlastnosti vozu. Pro WRX STI jsou připraveny tři režimy automatického řízení LSD a jeden manuální režim, ze kterých může řidič volit podle svých preferencí, stavu vozovky a jízdní situace.

1) Režim AUTO

Standardně nastavený režim pokrývá všechny jízdní situace bez ohledu na stav vozovky.

2) Režim AUTO+

LSD za jízdy vykazuje vyšší míru sevření, aby byla celková trakce vozu co nejvyšší.

Jedná se o optimální volbu pro kluzké vozovky.

3) Režim AUTO-

LSD za jízdy vykazuje menší míru sevření, aby byla zajištěna agilní a dynamická ovladatelnost.

Jde o optimální volbu pro suché vozovky s dobrou přilnavostí.

4) Manuální režim

Účinek LSD lze nastavovat ručně v šesti pevných krocích. Tento režim je užitečný za speciálních podmínek, například při motoristických soutěžích.

■ Stabilizační systém VDC s možností nastavení režimu

Systém pohonu Symmetrical AWD je aktivním prvkem přispívajícím k co nejlepší ovladatelnosti vozu, zatímco stabilizační systém VDC funguje jako záloha zajišťující v případě potřeby stabilitu vozidla tím, že reguluje výkon motoru a nezávisle přibrzdí jednotlivá kola vozu. Předpřipravená trojice režimů poskytuje řidiči vyšší míru svobody ve volbě regulace jízdního chování WRX STI. Model je nově vybaven systémem aktivního směřování točivého momentu (Active Torque Vectoring) v zájmu lepších vlastností při průjezdu zatáčkami a odezvy od řízení. Výše uvedený systém při zatáčení vozidla přibrzdí vnitřní přední kolo a současně přenáší větší točivý moment na vnější přední kolo.

1) Režim NORMAL

Standardně nastavený režim pokrývá všechny jízdní situace bez ohledu na stav vozovky. Běžným způsobem se aktivuje systém ABS (protiblokovací brzdový systém), TCS (protiprokluzová soustava) a systém řízení stability.

## 2) Režim TRACTION

Aktivace systému TCS (protiprokluzová soustava) a systému řízení stability je omezena, což ocení ti řidiči, kteří chtějí vůz záměrně dostat do smyku. Výkon motoru může být zachován i za hraničních podmínek.

## 3) Režim OFF

Systém lze vypnout, s výjimkou funkce ABS. Tento režim je užitečný na extrémně kluzké vozovce, například v hlubokém sněhu nebo bahně.

Ve všech režimech je systém ABS vybaven funkcí Super Sports ABS, která zajišťuje maximální ovladatelnost vozu v případě aktivace protiblokovacího systému. Tento systém zahrnuje i EBD (elektronické rozdělování brzdné síly) pro optimální dávkování brzdné síly podle změn v zatížení přední a zadní nápravy.

### ■ Samosvorný diferenciál na přední / zadní nápravě

Na přední i zadní nápravě je použit diferenciál s omezenou svorností (LSD) přesně reagující na přenášený točivý moment. Minimalizuje ztráty přenosu hnacího momentu na vozovku a přispívá k maximálnímu potěšení z jízdy.

### Planetový samosvorný diferenciál na přední nápravě

Míra vazby točivého momentu se udržuje co nejnižší, aby mohl řidič snadno odhadnout reakci vozu v krajních situacích.

### Samosvorný diferenciál Torsen na zadní nápravě

Zatímco odezva zůstává velmi rychlá, účinek vazby točivého momentu nastupuje hladce, aby řidič v krajních situacích snadno vůz zvládl.

## **WRX STI: Bezpečnost**

Ke zlepšení došlo ve všech oblastech bezpečnosti, přesně v souladu se snahou o komplexní bezpečnost, která je filozofií značky Subaru.

### ■ Aktivní bezpečnost

- Základem aktivní bezpečnosti je stálý pohon všech kol Symmetrical AWD. K vyšší bezpečnosti přispívá i pokles hmotnosti karoserie, nárůst tuhosti a optimalizace vlastností podvozku společně se stabilizačním systémem VDC. Díky výše uvedenému se WRX STI může pochlubit v dané třídě nejlepšími schopnostmi vyhnout se riziku, aby potěšení za volantem bylo bezpečným podnikem za jakékoli situace.

## ■ Pasivní bezpečnost

- U nového WRX STI se ve větší míře uplatnily plechy z vysokopevnostní oceli, včetně zesílení spojů u nejrůznějších konstrukcí. Uvedené změny se odrazily ve snížení hmotnosti, ale současně umožnily vytvořit pevnější karoserii pyšníci se špičkovými bezpečnostními parametry, ať již v případě nárazu do vozidla zepředu, zezadu či z boku.
- Na vozidle se využívá konstrukce účinně pohlcující nárazovou energii v případě kolize (v oblasti kapoty a přední přepážky). S ohledem na lepší ochranu chodců se materiály schopné pohlcovat nárazovou energii objevují ve větší míře i po stranách motorového prostoru.

## **WRX STI: Užité vlastnosti / Karoserie**

Bezkonkurenční charakter WRX STI, pěstovaný po několik generací, byl opět vybroušen dalším zvýšením praktičnosti ve formě sportovního čtyřdveřového sedanu.

- Prodloužení rozvoru o 25 mm se odrazilo ve větším prostoru pro nohy zadních cestujících. V novém WRX STI si cestující užijí více místa v oblasti loktů i ramen, aniž by vůz v exteriéru narostl do šířky.
- Základna předního A-sloupku se posunula o 200 mm směrem vpřed a vnější zpětná zrcátka našla své místo na panelech předních dveří. Na boku tak přibylo malé boční okénko a zároveň bylo možné snížit výšku přístrojové desky i spodní lišty dveřních oken. Výsledkem provedených změn je lepší výhled z vozu a uhlazenější styl exteriéru.
- Po zvětšení dveřních otvorů vpředu i vzadu se výrazně usnadnilo nastupování a vystupování.
- Větší zavazadlový prostor je zároveň praktičtější díky sklopným zadním sedadlům, děleným v poměru 60:40, i velkému otvoru mezi sedadly a zavazadelníkem.

###