

OFFROAD

OFFROAD

4x4
magazín

EXTRA

Subaru



Technika - Lineartronic
Modelová řada 2013/14
Subaru WRX STI

Cesta k úspěchu: Boxer + AWD



Na vývoji a výrobě vozů Subaru mají podíl jednotlivci z celého světa, kteří přispěli svými nápady i neutuchající podporou. Stavíme na naší jedinečné technologii, jakou je stálý pohon všech kol Symmetrical AWD, proslulý po celém světě pro výtečné jízdní vlastnosti.



Stálý pohon všech kol Symmetrical AWD používá jedinečné uspořádání, kde je hnací ústrojí propojeno v jedné linii s prostorově nenáročným motorem SUBARU BOXER s protiběžnými písty, pro nějž je typická velmi nízká úroveň vibrací.

Subaru představilo první systém Symmetrical AWD již v roce 1972. Současný systém staví na technologii stálého pohonu všech kol s aktivním rozdělováním hnacího momentu. Výsledkem přesného řízení dynamiky vozidla je nebývalá jistota za volantem a potěšení z jízdy. Technologie pohonu AWD od Subaru klade důraz na rozdělování hnacího momentu mezi kola přední a zadní nápravy.

Dnes nabízí Subaru AWD tři, respektive čtyři různé typy rozdělování hnacího momentu, aby bylo možné optimálně sladit typ pohonu s jedinečnými vlastnostmi každého modelu. Jeden typ pohonu slouží v modelech vybavených manuální převodovkou, zatímco další se používá ve vozech s novou bezstupňovou automatickou převodovkou (CVT) Subaru „Lineartronic“. Třetím typem je aktivní mezinápravový diferenciál Subaru DCCD, který rozděluje hnací moment mezi přední a zadní nápravu v poměru 41:59, s tím, že řidič může manuálně určit míru uzavření, tj. omezit změnu tohoto poměru ve chvíli, kdy se kola jedné z náprav otáčejí jinými otáčkami, než kola druhé nápravy.

Subaru Legacy

Model Legacy se nabízí ve dvou karosářských provedeních – sedan a kombi, u nichž lze volit, stejně jako u Outbacku, mezi zážehovým čtyřválcem Subaru Boxer 2.5 DOHC (127 kW/173 k) nebo přeplňovaným vznětovým čtyřválcem Subaru Boxer Diesel 2.0 DOHC (110 kW/150 k). Verze



s vyšším objemem válců 2.5 zpřeměňuje jízdu díky níže položené křivce točivého momentu při zachování sportovního projevu jízdy a výborné ovladatelnosti typické pro Legacy. Spotřeva paliva je na úrovni nepřepřehnaného dvoulitru. Kombinován je výhradně s automatickou převodovkou Lineartronic (CVT) u které je možné také řadit ručně páčkami pod volantem.

Kombi, i přes svůj sportovní charakter, přináší více užitečných vlastností a praktičností. Oproti čtvrté generaci se zvětšil objem pro zavazadla. Na tom má největší podíl větší karoserie a nové zavěšení kol zadní nápravy s dvojitými lichoběžníky.

Subaru Outback

Hlavní novinkou modelového provedení 2013 je možnost poprvé kombinovat bezstupňovou převodovku Lineartronic se vznětovým motorem boxer.

Outback stál u zrodu crossoverů a jako průkopník nové koncepce získal celosvětové uznání již od prvního uvedení na trh v roce 1995 (1996 v Evropě). Oblibu si získal díky jedinečnému spojení ovladatelnosti a pohodlí osobního vozu s jízdními vlastnostmi a univerzálností vozu kategorie SUV při využití typických výhod stálého pohonu všech kol Symmetrical AWD.

Ve třetí generaci (rok 2008) byl prvním modelem, který uvedl do modelové řady Boxer Diesel, v roce 2010 kombinovaný se šestistupňovou manuální převodovkou, maximálně využívající potenciál tohoto motoru.

Nárůst celkové výšky, šířky a rozvoru náprav se odrazil ve zvětšení prostoru pro cestující. Oproti třetí generaci tohoto modelu narostla výška interiéru o 40 mm, vzdálenost mezi sedadly cestujících vpředu se prodloužila o 30 mm a rozstup mezi předními a zadními sedadly se zvětšil o 62 mm. Outback staví na „konceptu dynamického ovládání podvozku Subaru“ (Subaru Dynamic Chassis Control Concept), neboli „Subaru D3C“. Konstruktoři se snažili dosáhnout maximální míry pohodlí v kombinaci se snadnou ovladatelností a co nejlepšími jízdními schopnostmi.

Na českém trhu je nabízen buď se zážehovým čtyřválcem Boxer 2.5 DOHC (127 kW/173 k) nebo přeplňovaným vznětovým čtyřválcem Boxer 2,0 l DOHC (110 kW/150 k).

Model poháněný plochým zážehovým čtyřválcem 2,5 l DOHC s protiběžnými písty se vyznačuje vyšším točivým momentem v pásmu nízkých otáček. Ve spojení s převodovkou Lineartronic vykazuje lepší emise a nižší spotřebu paliva. Větší objem je zárukou dostatečného točivého momentu při zachování sportovního projevu. Vůz s dostatečnou světlostou výšky (200 mm) se vyznačuje výbornou stabilitou jízdy a ovladatelností v zatáčkách díky výtečnému



vyvážení jedinečného motoru konstrukce boxer (s nízkým těžištěm) a pohonu Symmetrical AWD. Druhou variantou je plochý přeplňovaný vznětový čtyřválec 2,0 l DOHC, celosvětově první motor svého druhu použitý v sériovém osobním voze. Verze s tímto motorem nabízí bohatou rezervu točivého momentu a současně splňuje přísné požadavky emisní normy Euro 5. Do Outbacku s touto motorizací se montuje šestistupňová manuální převodovka a nově, v úvodu již zmíněná, převodovka Lineartronic.

Subaru WRX STI

Neustálé zdokonalování modelu WRX STI je odpovědí na žádosti tisíců nadšených zákazníků a fanoušků motoristického sportu z celého světa. Za vývojem „nejrychlejšího WRX STI všech dob“ stála snaha dosáhnout těch nejlepších výkonových parametrů.

U Subaru se pod označením „nejrychlejší“ obvykle nemíní pouze nejvyšší 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 hranici ovladatelnosti. Tato jistota je dána okamžitou, věrnou a přesnou odezvou vozu na pokyny od řidiče. Testování nastavení podvozku a vylepšeného zavěšení WRX STI potvrdilo vyšší stabilitu vozu a vysoce předvídatelné chování, které nabízí řidiči absolutní kontrolu nad vozem.

Subaru BOXER 2,5 l 16v Turbo (221 kW/300 k) s aktivním řídicím systémem časování ventilů Dual AVCS nabízí mohutný točivý moment již od nízkých otáček a umožňuje hladké vytáčení až do červeného pásma na hranici 6700/min. Zvýšení točivého momentu v celém spektru otáček se projevuje lepší odezvou a lineárním zrychlením. Tento pohon pro ryze sportovní vůz bezpochyby předčí očekávání i těch nejnáročnějších řidičů.

WRX STI používá systém SI-DRIVE, díky němuž 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.



Stálý pohon všech kol s aktivním mezinápravovým diferenciálem DCCD (zkr. Driver's Control Centre Differential) 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, z nichž může řidič volit podle svých preferencí, stavu vozovky a jízdní situace.

Subaru XV

Subaru o svém modelu XV prohlašuje, že je určený spíše do města, proto je vybaven také bezestupňovou převodovkou a systémem start/stop. Ale stejně tak je vhodný i na silnici nebo prašné cesty. Představuje ideální kompromis mezi větším SUV a klasickým osobním automobilem, ke kterému má i blízko díky tomu, že podvozkově



vychází ze čtvrté generace Imprezy.

Pro model XV zvolilo Subaru zážehové čtyřválec boxer – 1.6/ 84 kW (114 k), 2.0/110 kW (150 k) a vznětový přeplňovaný čtyřválec 2.0/ 110 kW (150 k), všechny s protilehlými písty (boxer).

Mohou být kombinovány buď s šestistupňovou nebo pětistupňovou přímo řazenou převodovkou (navíc má i redukci), nebo samočinnou – variátorovou převodovku CVT. Umožňuje plynulou jízdu, ale vyžaduje citlivou manipulaci s plynem.

Elektronicky řízená lamelová spojka standardně rozděluje sílu mezi nápravy v poměru 60:40. U Subaru XV hned upoutá světlá výška 220 mm, což je stejně jako u Forestera. Vzhledem ke krátkému přednímu i zadnímu převisu a tudíž velkým nájezdovým úhlům a také plastovým doplnkům chránící spodní části (nárazníky, lemy) můžeme vyrazit zdolávat i terénní překážky. Ty omezuje jen delší rozvor a přechodový úhel.

Subaru Forester

Když se v roce 1997 objevilo první Subaru Forester, tak na celém světě existovalo jen dvanáct značek, které vyráběly vozy SUV. V roce 2011 bylo v nabídce už 29 modelů. Konkurence je značná, a proto se Japonci rozhodli zmodernizovat Forester, jeden z klíčových modelů.

První generace kombinovala ještě kombi a SUV, ale během následujících let se Forester zvětšoval a blížil spíše charakteru SUV, jak dokazuje poslední čtvrtá generace. Na druhou stranu je třeba podotknout, že si stále zachovává, nebo dokonce vylepšuje terénní schopnosti díky elektronicky řízenému pohonu



všech kol s viskozni spojkou, ale také světlé výšce 220 mm, přechodovému úhlu 23 stupňů a nájezdovému vpředu 25° a vzadu 26°.

Zdokonalení se také dotklo pohonu Symmetrical AWD s aktivním rozdělováním točivého momentu, kdy nový režim X-Mode umožňuje zvládat prudké výjezdy i sjezdy a překonávat větší překážky. Elektronika obstará všechno za vás, vy jen točíte volantem.

Nové nastavení X-Mode pro 2.0i s vyšší výbavou Premium a 2.0XT má zajistit lepší jízdní vlastnosti na všech površích a za špatného stavu vozovky díky optimálnímu spojení řízení motoru, převodovky Lineartronic (CVT), pohonu AWD, stabilizačního systému VDC a ostatních systémů – to vše stiskem jediného tlačítka. Méně zkušeným řidičům umožňuje vychutnat si terénní schopnosti vozidla.

Novinkou je funkce SI-Drive (přepínač režimů), která má u 2.0i dva jízdní režimy – Intelligent a Sport, u přeplňované verze navíc ještě Sport Sharp.

Subaru BRZ

Zkratka BRZ znamená “Boxer engine” (motor boxer) – “Rear-wheel drive” (pohon zadních kol) – “Zenith” (zenit, vrchol). Vyrobené sportovní model s pohonem zadních kol používá pochopitelně plochý motor boxer.

Typické výhody konstrukce boxer, tedy nízké těžiště, nízká hmotnost a kompaktní rozměry se maximálně zužitkovaly zástavbou motoru co nejnižší v rámci šasi a blíže k jeho středu. Subaru BRZ tak patří mezi vozy s nejnižším možným těžištěm na světě, 460 mm. Navíc disponuje ideálním rozložením hmotnosti mezi nápravami.

Kupé se širokou a nízkou karoserií (výška jen 1285 mm) nabízí i přes kompaktní rozměry 2+2 místa a prostorný zavazadelník.

Celosvětově nejhospodárnější nepřepňovaný sportovní motor o objemu 2,0 litru a výkonu 147 kW (200 k) lze snadno vytáčet až k červenému poli v 7000 ot/min.

Díky společnému vývoji s automobilkou Toyota bylo možné použít technologii „D-4S“ přímého vstřikování i vstřikování do sacího kanálu. To se odrazilo ve vysokém výkonu a příkladně odezvě stejně tak, jako v extrémně nízkých emisích. ■



Pořád svůj



Subaru Forester je více jak osm let nejprodávanějším modelem značky na evropských trzích a vznětová verze s dvoulitrovým boxerem vlastní konstrukce patří k těm úplně nejoblíbenějším. Důvodů je hned několik. Tady jsou.

Dalo by se říct, že Subaru střílí do vlastních řad. Že nerozumíte? Mluvíme o modelu XV, který jde tak trochu Foresterovi po krku. Jenže i když oba slibují hodně, nemají k sobě tak blízko, jak byste si mohli myslet. Zatímco crossover XV je spíše zaměřený na design a cílí na bývalé majitele Foresteru, pro něž je větší sourozenec zbytečně velký, Forester plní roli rodinného vozu pro všechny, kteří žijí aktivním životem a u svého vozu vyžadují maximální míru komfortu, vysokou praktičnost a nadprůměrné terénní schopnosti v rámci kategorie. A že všechny tyto atributy jsou Foresterovi vlastní, dokazují vysoké prodeje. Ostatně není náhoda, že tento model již osm po sobě jdoucích let platí za nejoblíbenější model automobilky Subaru.

Design: Zrovna oblast designu nepatří k nejsilnějším stránkám značky Subaru, to je věc poměrně známá. Na druhou stranu nikdo nemůže říct, že Subaru vyrábí ošklivá auta. Mně osobně se jejich vzhled líbí, protože to, jak vypadají, přímo odráží jejich charakter. Jsou jiná než všechno ostatní, s čím se na silnicích lze setkat. A to se počítá.

Čtvrtá generace Foresteru se vzhledově od předchozí výrazně liší, ovšem celková silueta je velmi podobná. Smutným zjištěním je, že proslulý nasávací otvor na kapotě, určený pro přívod vzduchu k mezichladiči, nenávratně zmizel. A zkuste hádat proč. Ano, jde o další z byrokratických nařízení spadající do kategorie ochrana chodce. U Subaru si s nastanuvší situací poradili po svém

a přívod vzduchu nyní vede od přední masky pod kapotou přímo až k mezichladiči. Chytré a elegantní řešení, které ale obírá přeplňované Forestery o jejich charakteristické poznávací znamení. Před příchodem turbodieselové verze jsem podle tohoto sání vždy bezpečně poznal, kdy se mám klidit ze silnice.

Uvnitř vozu se žádné velké „rošambo“ nekona- lo. Palubní deska je robustní a přehledná, budíky skvěle čitelné. Oproti předchozí generaci je z vozu daleko lépe vidět, protože A-sloupky posunuly směrem kupředu a zorné pole se zlepšilo také díky aplikaci trojúhelníkových okének. Zapomenout nesmím ani na větší zpětná zrcátka. Společně s vyšším posazem za volantem jde o nejvýraznější změnu v interiéru.



Interiér je velmi přehledný a účelový. Zabydlíte se ihned.

TECHNICKÁ DATA

Subaru Forester 2.0D Sport

Motor:	vznětový čtyřválec boxer
Objem:	1998 cm ³
Výkon:	108 kW (147 k) při 3600 1/min
Točivý moment:	350 Nm při 1600-2400 1/min
Rychlost:	190 km/h
Zrychlení 0-100 km/h:	10,2s
Spotřeba (město/mimo město/kombinovaná):	7,3/5,2/5,9 l/100 km
Rozměry:	4595 x 1795 x 1735 mm
Rozvor kol:	2640 mm
Pohotovostní hmotnost:	1663 kg
Hmotnost brzděného přívěsu:	2000 kg
Nájezdový úhel p/z:	25°/26°
Přechodový úhel:	22°
Objem zavazadlového prostoru:	488-1573 l
Základní cena (Sport):	1 029 000 Kč



Oproti minulé generaci je Forester podvozkově o něco tužší.



Nový Forester je víc do terénu, než jakýkoliv předchozí.

Systém AWD lépe spolupracuje se stabilizačním systémem VDC, čímž výrazně zlepšuje přesnost rozdělování točivého momentu mezi jednotlivé nápravy. Ve výsledku jsou prvotní reakce řízení při dynamickém nájezdu do zatáčky o něco kultivovanější (tolik se s vámi nepere) a efektivně potlačuje projevy brzdění v ostrých „vracečkách“.

Jízda: Subaru Forester čtvrté generace je obecně o něco tužší než předchozí model. Už jsem se setkal s názory, že to není k prospěchu věci, já však tvrdím opak. Čistě terénní vůz to není, takže o něco dospělejší chování na silnici je dobré. Navíc, s dynamickými schopnostmi Forestera je vyšší stabilita v zatáčkách jednoznačně přínosem. Nechápejte mě špatně, předchozí Forester byl také stabilní, jen občas, především v ostřejších zatáčkách, jste měli pocit, že podvozek a karoserie si žijí vlastními životy. Při svižnější jízdě je u Forestera MY13 i nadále cítit výše položené těžiště, ale pakliže si chcete hrát na Colina McRae, Subaru má v nabídce jiné vozy, které vás odmění tisíckrát lépe než Forester.

Ovšem žádné jiné Subaru vás neodmění v terénu tak, jako právě Forester. Přestože Subaru už nenabízí redukci, Forester není žádná měkkota. Přistupujte k němu s vědomím, že jde o rodinné SUV a budete mile překvape-

ni. Světlá výška vozu činí 220 mm (nárůst o 5 mm), což je nejvíce ve své kategorii, nájezdový úhel vpředu má hodnotu 25°, vzadu pak 26°, přejezdový úhel je 22°. S tímhle už si poradíte ve většině situací.

Konečně jsem se dostal ke spotřebě. Nebudu zde rozepisovat, jak jsem byl šikovný a jezdil za hodnoty, před kterými by i koncernové TDI zčernalo hanbou. Spíše se s vámi chci podělit o spotřebu, které jsem dosáhl v Německu na dálnici. Do Mnichova jsem letěl na maximum, tedy 190 km/h a na konci cesty na mě svítila hodnota 8,4 litru na 100 km. Tak tomu já říkám hitparáda.

Závěr: A neustálá lamentování, že jsou Subaru dražší? S těmi se jdete bodnout. Nezapomínejte, že evropská Subaru se vyrábí v Japonsku, nikoliv ve Velké Británii jako například Toyota. Pak je logické, že náklady na dopravu se musí někde promítnout. Navíc když někdo dělá svoji práci dobře a poctivě, chce být také dobře zaplacen. A to je přece fér, ne? ■



Zavazadelník má v základu 488 litrů a páté dveře mohou být vybaveny elektrickým otevíráním.

Technika: Představovat dvoulitrový turbodiesel EE20 nebo snad symetrický pohon všech kol by bylo nejspíš nošení dříví do lesa. Když vynecháme řadové vznětové šestiválce BMW, pak právě tento motor si může dělat nárok na titul „Pan turbodiesel“. Jeho chod, projev pod plynem a spotřeba si zasluhují absolutorium. Řeči o jeho sportovnosti jsou rozhodně na místě. Odezva na sešlápnutí plynu je takřka okamžitá a o jeho reakcích si mohou moderní zážehové motory klasické konstrukce nechat jenom zdát. A to nemluví o hladině hluku, která je díky vyvážení rotačních sil motoru s protiběžnými písty minimální. Vsadím se, že někteří méně znalí by na volnoběh jen těžko rozpoznali rozdíl mezi naftou a benzinem. Tak moc je turbodiesel od Subaru dobrý.

Vylepšený pohon všech kol Symmetrical AWD je k řídiči přívětivější. I méně zkušeným řidičům umožní vychutnat si kouzlo pohonu všech kol, a to i na velmi kluzkém povrchu.



Sedadla Foresteru mají slušné boční vedení a jsou opravdu pohodlná.

Je prostě příjemné vědět, že se svět ještě úplně nezbláznil

Že v době, kdy každý u aut kouká na hladinu CO₂, kterou vypustí do vzduchu a kdy nás na každém rohu moralizují pumpičkáři či jiní ekoteroristi, se tu a tam postaví někdo proti a má tu odvahu vyrobit auto pro radost. Ano, je pravdou, že 95 procent národa je již zmanipulováno a řeknou, že takové auto si může koupit jen blázen nebo ten, co neví, co s penězi.



Ano, je pravda, že toto není zrovna auto, které má nejnižší spotřebu. Ano, je pravda, že do něj nenaložíte zrovna sedmičlennou rodinu s vybavením na dovolenou v Chorvatsku, ale! Je to auto, které vám už po nastartování vykouzlí úsměv na tváři a zlepší náladu, a které ji nadále zlepšuje s každým průjezdem zatáčky či vlásenky na okresce. Pravda, asi jen do té doby, než v driftu trefíte první obrubník, nebo než vaše rozjímání zastaví příslušník policie striktně ukazující na monitor se záznamem překročené rychlosti. Ale to je zas jiná pohádka.

Proč tady stále WRX STI je a proč jej Subaru drží v nabídce, i když je jasné, že to v dnešní době nemá tento model vůbec jednoduché! Asi přesně pro ty výše uvedené důvody. Nepochybně také pro svou image a historii, která byla, je a bude u Subaru vždy s rally DNA spojena. Asi proto, že u takového extrémního vozu se nejlépe deklarují všechny ty skvělé a léty prověřené systémy, které Subaru vyvinulo a má právo být na ně dostatečně pyšné. Prvním a nejvíce vyzdvihovaným je jistě AWD, tedy automobilkou Subaru patentovaným stálým pohonem všech čtyř kol. Neboť teprve v extrému a za extrémních podmínek na silnici

můžete docenit jeho skvělou funkčnost. A to bude tou pravou pointou, proč má „es-té-íčko“ stále své místo v showroomech Subaru nejen u nás. Přišel tedy po delší době opět čas, kdy do něj můžeme usednout. Většinou ani nevím, kolik aut jsme za poslední dva měsíce otestovali a některá jsem ani neviděl. Redaktoři je po týdnu střídají s železnou pravidelností, abyste měli o čem číst



Motor je jedním slovem skvostný.

a uměli si udělat svůj vlastní názor na věc, ale pokud máme mít na test tento vůz, nenechám si to ujit a redakce má téměř povinnost mě o takové „události“ informovat. Samozřejmě trochu přeháním, ale pravdou je, že si rád udělám alespoň na pár dní čas se s novým modelem svést.

Už jen samotné usazení se do nezaměnitelných sedaček Recaro a nasát tu skvělou vůni nového vozu, která je u Subaru velmi specifická, je svátkem. Troufám si říci, že kdybyste mě se zavazánými očima posadili do pěti vozů, z nichž by jedno bylo Subaru, že jej po čichu poznám. Ale pojďme dál. Tento testík má navíc příchuť jednoho NEJ. Jsme prakticky první redakcí, která se dostala k velmi specifickému modelu STI s přídomkem „RA“. České zastoupení Subaru se rozhodlo postavit tuto původně čistě japonskou záležitost také pro českou klientelu, čímž jasně dokládá, že základna příznivců STI je u nás velmi silná a o ostré subaru je velký zájem. Subaru STI „RA“ se vyznačuje modifikacemi na nastavení podvozků s dynamickou rozporovou v motorovém prostoru a navenek jiným křídlem na zadním víku. Karbonové křídlo ve stylu „fast&furious“ nemusí každému sedět, ale když je na něm originální logo

STI, je každému jasné, že jej nevyndal z kopyta nějaký laminátník z Horní Dolní. Křídlo je stavitelné, a když je někdo hráčička, může si jej ladit dle svých chutí. Osobně si myslím, že na něj asi nikdo příliš sahat nebude, protože poznat rozdíl by znamenalo jezdit opravdu až na samých limitech vozu a v rychlostech vysoko překračujících povolené limity. Ale jde to, a to je podstatné. Ještě se vraťme k dynamické rozporce v motorovém prostoru, aby bylo jasné, o čem mluvíme. Každá taková tyč má za následek větší tuhost a minimální naklání vozu při razantní jízdě. Bohužel má také za následek přenos rázů od jednoho kola k druhému, když například vymetete díru na krajnici vozovky. Proto má tato nová tyč uprostřed vsunutý silentblok. Rozporka za normálních podmínek pracuje stejně jako každá jiná, ale při prudší ráně má možnost tato progresivní pomůcka ráz pohltit a nechat druhé kolo pracovat v klidu a držet dál zvolenou stopu.

Kdo není zvyklý na tlačítko START/STOP, bude ho chvíli ve WRX STI hledat. Nachází se netradičně nalevo od volantu, ale je to pouze otázkou zvyku. Na konci týdne jsem do těchto míst již sahal automaticky. Pravý koncert však začne teprve po stisknutí tohoto knoflíku. Než se motor ohřeje, je zvuk trochu zastřený, ale i každý operní zpěvák se musí před výkonem rozezpívat a naladit. Přesně tak je to s tímto vozem. Navíc verze RA má lehce modifikovaný i výfukový systém a jeho projev ve vyšších otáčkách je ještě o něco více

na zadní nápravu. Pak ale dávejte ve výjezdech z utaženějších zatáček opravdu pozor a držte pevně volant. Přeci jen pro klasickou i ostřejší jízdu doporučuji nechat „centr dif“ na pozici AUTO. Pak řeší přenos těchto sil elektronika a vy se plně můžete věnovat řízení. Skvěle padnoucí volant, přesné řízení a řazení a odpovídající brzdy položávodního vozu – to vše vám dává skvělou odezvu na každý váš povel. Pak stačí jen si najít na cestě tu pomyslnou startovní čáru a na povel

imaginárního startéra, který odpočítává 3, 2, 1, Start!, vyrazit za skvělými zážitky. Všechno to je zabaleno ve velmi atraktivním kabátu s cenovkou okolo jednoho miliónu dle výbavy. To je asi nejlépejších 300 koní, které si můžete vůbec pořídit. Po týdnu se mi „STIčko“ ani nechtělo vracet, ale takový je už úděl motoristických novinářů. Naše radosti a starosti jsou většinou limitovány jedním týdnem. Tento týden mi však zlepšil náladu minimálně na další měsíc dopředu. Takže díky! ■



Silnice jsou v STI fajn, ale ta pravá zábava přichází na šotolině.



Minimalisticky stržený interiér je orientovaný na řidiče.



Čtyři koncovky výfuku nejsou výsadou pouze BMW M.

„rejsingový“ než u klasického STI. Tóny tak nezaměnitelné pro motor boxer se ven z výfuku derou s chutí sprintera ve finiši a každé vytočení kvaltu či podrážení před zatáčkou je doslova balzám pro uši. V tomhle autě mi skoro přijde, že by v něm ani nemuselo být rádio. Ostatně vypnout ho můžete vždycky. S čím si ale hrát budete, je přepínací kolečko na středovém panelu pro tři režimy jízdy. I – jako inteligent, S – jako sport a S# – jako sport sharp. Tento přepínač zde není jen na parádu a rozdíl, zvláště mezi „I“ a „S#“, je propastný. Zatímco v inteligentním módu můžete posadit do vozu manželku, aby dojeła na nákup a skoro si nevšimne, že sedí ve 300 koňové bestii, tak s nastaveným módem sharp sport můžete rovnou vyrazit na amatérské závody. A rozhodně se zde neztratíte. Vůz jde najednou za plynem jako smyslu zbavený a s touto motorovou mapou je to teprve to pravé STI. Vlk v rouše beránčím se ještě nechá ladit na podvozku díky aktivnímu mezinápravovému diferenciálu, jehož svornost a přenos točivého momentu můžete plynule přenastavovat dle jízdního režimu a podmínek na silnici. Pokud vám vyhovuje více přetáčivé auto a zdá se vám STI nedotáčivé, můžete si nastavit více výkonu



Sedadla mají výrazné boční vedení.

Pod startovacím tlačítkem je jedno ještě důležitější – vypínání stabilizace.

Se sedanem se vrátilo i legendární křídlo.

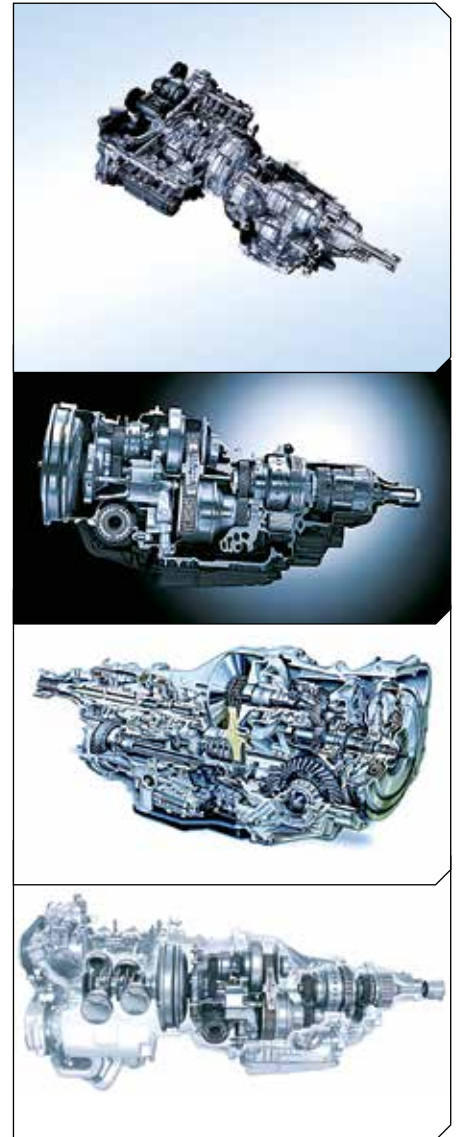
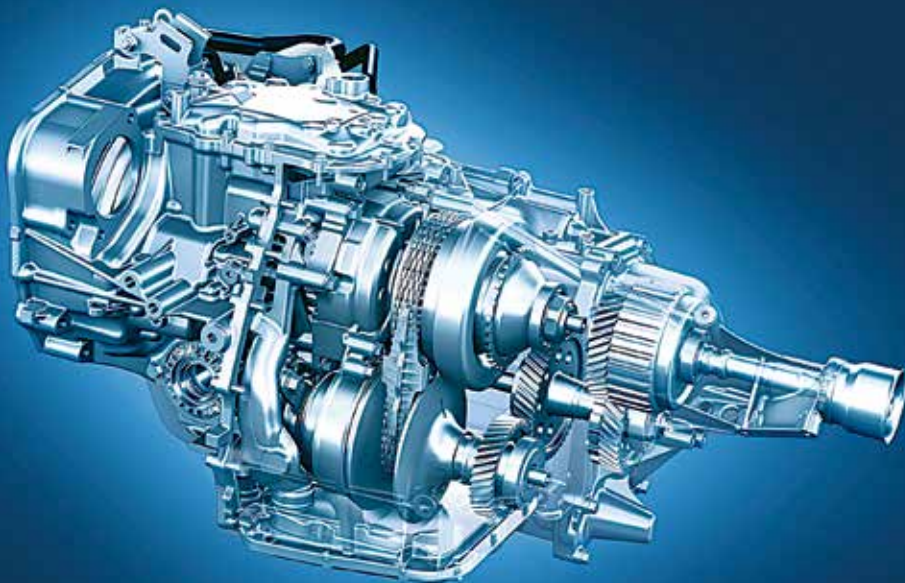


Rozpěra zabráňuje kroucení.



Vypadají skvěle, ale zlaté jsou zlaté.

Boxer Diesel + Lineartronic



Hlavní novinkou modelového provedení Subaru Outback 2013 je spojení bezestupňové převodovky Lineartronic (CVT) se vznětovým motorem Boxer, které vyniká hladkou a bezproblémovou akcelerací při zachování stabilních otáček motoru.

Tím se také kompenzuje úzké využitelné pásmo otáček vznětových motorů. Systém tak volí optimální převodový stupeň z neomezeného počtu převodových poměrů, které variátorová převodovka nabízí.

Při běžné jízdě v režimu „D“ se systém chová jako běžná bezestupňová převodovka, ovšem po silném sešlápnutí plynového pedálu se automaticky přepne do režimu řazení „virtuálních“ převodových stupňů, které jsou pevné. Skokové zvýšení akustické intenzity motoru, znatelná změna sil působících při akceleraci, pokles ručičky otáčkoměru v souladu se změnou převodového poměru – to vše poskytuje řidiči okamžité uspokojení a radost z jízdy. Regulace podřazování při deceleraci naopak zajišťuje nižší převodový poměr kvůli dostatečně účinnému brzdění motorem, přičemž vůz je současně připraven na svižnou akceleraci v okamžiku, kdy řidič šlápne na plyn.

Nová převodovka Lineartronic, vycházející z první generace, prošla konstrukčními úpravami, díky nimž se dokáže vyrovnat s vysokým točivým momentem turbodieselů. Její

hlavní vlastností je adaptivní řízení podobné jako u běžně koncipovaných AT převodovek v kombinaci s diskretními převodovými stupni, což zajišťuje atraktivnější pocity při řízení díky postřehnutelným změnám otáček motoru pro vyšší radost z jízdy.

Přehled změn

■ Zesílení převodové skříně

Zesílení se týká měniče točivého momentu v převodové skříně i samotné hlavní skříně s ohledem na vysoký točivý moment vznětového motoru. Změny současně pomáhají zvýšit spolehlivost a zajistit ochranu proti vibracím.

■ Nový měnič točivého momentu

Konstrukční vyvinuli nový měnič točivého momentu a zároveň optimalizovali charakteristiky hydraulické kapaliny s ohledem na vlastnosti vznětového motoru. Blokovací spojka měniče

momentu má větší čelní průměr a používá nový materiál s vyšším součinitelem tření s ohledem na vyšší zátěž. Konstrukční vyvinuli i nový tlumič blokovací spojky a upravili tuhost (charakteristiku) pružin tak, aby vnitřní a vnější pružiny pracovaly v sérii, a byly spolehlivě utlumeny vibrace a hluk za nízkých otáček motoru v souladu s vysokým výkonem motoru.

Použitím řetězu s krátkou roztečí se zvětšil rozsah převodových poměrů s cílem snížit otáčky motoru za vyšších jízdních rychlostí, což se odrazilo ve spotřebě paliva i tichém chodu.

Konstrukční vyvinuli speciální typ kapaliny pro bezestupňovou převodovku s ohledem na vysoký točivý moment.

K dispozici je rovněž režim manuálního řazení se sedmi stupni. Při řazení nahoru se odpovídajícím způsobem řídí chod motoru, což oproti běžným převodovkám znamená rychlejší a hladší řazení. Z předchozích hnacích ústrojí byla použita možnost při navoleném manuálním řazení rozjezdu vozidla na druhý rychlostní stupeň, například kvůli snazšímu rozjíždění na zasněžených cestách. ■