

カタナ6星



究極のドライビングパフォーマンスをデザイン。

KATANA

DE SEIS ESTRELLAS

ÁGIL, CONTUNDENTE Y PRECISO COMO EL FAMOSO SABLE JAPONÉS. ASÍ PODEMOS DEFINIR AL SEDÁN MÁS PODEROSO DE ESTA MARCA NIPONA. EL CUAL “NOS RETÓ A UN COMBATE” EN TOCANCIPÁ Y SOBREVIVIMOS PARA CONTARLO... PORQUE AL IGUAL QUE UNA KATANA, **HAY QUE MANEJARLO CON LAS DOS MANOS.**

言葉: SANTIAGO ÁLVAREZ /// 写真撮影: MAURICIO ALARCÓN

2016 SUBARU WRX STI
PRECIO PROBADO: 142900

Los verdaderos amantes del automóvil siempre hemos soñado con tener alguna clase de modelo deportivo, sin que necesariamente sea el más costoso o potente. Quizá la pesadilla de muchos de nosotros es que algún día acabemos conduciendo algún auto familiar de forma habitual, para nuestros aburridos desplazamientos cotidianos. En ese punto, es donde el nuevo WRX STI tiene como objetivo satisfacer el deseo de tener un auto deportivo impulsado por un potente motor de gasolina, así eso sea “políticamente incorrecto”.

En Fuel hemos tenido la oportunidad de disfrutar algunas leyendas del mundo motor, pero esta es la primera vez que uno de estos “guerreros” del imperio del sol naciente llega a nuestra redacción. Solo fue un día, vivido de una forma tan intensa por todo el equipo de redacción, que al momento de escribir este artículo no hubo un consenso para separar la razón de la pasión. Por ese motivo intentamos afrontar al STI no como “un auto de prueba más”, sino como una máquina pensada por y para entusiastas.

Sobra decir que se abrochen los cinturones. Más bien agárrense de donde puedan, porque están a punto de sentir el feroz impulso de este explosivo sedán turbocargado.

LEVANTA PASIONES

Eso fue lo primero que notamos del STI apenas salimos a la calle con él. Sucedió apenas lo encendimos y quienes circundaban el lugar donde lo fuimos a recoger sonreían al escuchar la sinfonía de su flat-four, o bien sacaban su celular para hacer una foto. Y no fue sino llegar al primer semáforo para que viéramos algunos “carparazzis” con su smartphone en mano, el infaltable “mira, mira es el nuevo...” y hasta uno que otro “subarista” suplicándonos por hacer rugir a esta bestia. Eso sí, no faltaron los amargados que nos miraron como si fuéramos “nuevos ricos” en busca de atención, pero ¿Qué podrán saber esas personas sobre autos?

En cierta forma, esa es la intención de Subaru con la llamativa estética de este modelo: Uno lo ama o lo detesta. Aun así, en su cuarta entrega, el STI luce como un felino en pleno apogeo físico, preparado para acelerar a tope y “acorrallar a su presa” tras una fulgurante y fugaz persecución, algo que no es ajeno al carácter de este modelo, pero de eso hablaremos luego. Visto en fríos números, es 15 milímetros más largo y cinco milímetros más bajo que su antecesor, aunque es igual de ancho. La distancia entre ejes también se extendió 25 milímetros, mejorando la habitabilidad en el interior.

Pese a la figura más estilizada (basada en el

Impreza, así hayan perdido ese parentesco), conserva intactas sus señas de identidad, como la gigantesca toma de aire sobre el capó, los pasos de rueda ensanchados, los paragolpes sobre dimensionados y el épico alerón sobre la tapa del baúl. Todo ello se suma al color de carrocería WR Blue Pearl (único color admisible para un STI) y los rines BES de aluminio forjado y 18 pulgadas. Otros rasgos para destacar son la nueva parrilla hexagonal, los faros delanteros con tecnología LED y un efectivo difusor con dos poderosas salidas de escape dobles. ¡Ah! Y no olvidemos los logos de Subaru Tecnica International, cuyo característico color distingue a los Subaru de alto rendimiento desde hace dos décadas.

Al abrir la puerta nos topamos con un carro bien rematado, pero de estilo sencillo, algo típico de Subaru. Como manda la tradición STI, encontramos todo lo necesario para ingresar en una atmósfera muy racing, pues el timón de base recta, la pedalera metálica, el pomo de cambios de excelente tacto y unos asientos que sujetan como Dios manda en las curvas, configuran una posición de manejo que permite disfrutar de la conducción en su estado más puro. Los ajustes son perfectos, los materiales rezumen calidad (hay alcántara, cuero y plásticos blandos) y una buena dosis de apliques que semejan fibra de carbono, junto con las imprescindibles costuras rojas.

En el tablero hay dos relojes análogos de precisa legibilidad, acompañados de un display que ofrece más información y permite gestionar los ajustes del SI-Drive y el DCCD. En la consola central aparece una pantalla extra de 4,3 pulgadas, donde se visualizan datos interesantes como el porcentaje de presión del acelerador, el uso de los diferenciales, la tracción en cada rueda y nuestro favorito: el medidor de presión del turbocargador. También ofrece utilidades para todos los días, como los consumos y la proyección de imagen de la cámara de reversa.

Hablando de utilidad, el WRX STI cuenta con una banca posterior aprovechable, donde los pasajeros van a disfrutar del viaje con espacio y comodidad suficientes, algo que también se replica delante. Si nuestro “rallye driver” necesita transportar algo en este modelo, los 460 litros (40 más que antes) de capacidad en el baúl nos sacarán de apuros en el 90% de las circunstancias, pues sus formas son regulares y la boca de carga es amplia.

“Danos señor el tramo de rallye de cada día”

Como obviamente no todo son carreteras vacías y pistas de carreras, nos dimos a la tarea de recorrer la poco “amigable” Bogotá con el STI. No hay que andar muchos metros para descubrir una suspensión rígida, más no seca, donde los pasajeros reprocharán cualquier irregularidad, pero que absorbe lo suficiente para no ser “insufrible”. La dirección de asistencia





¡¡¡¡¡



カタナ6星

“**ALGO CON RESPECTO AL STI ES QUE ES UNO DE ESOS CARROS EN LOS QUE NO SE PUEDE IR DESPACIO.**”

hidráulica es muy directa (con apenas 2,5 vueltas entre topes) pero de tacto duro, tal como sucede con la palanca de cambios y el embrague, aunque tampoco resultará algo molesto en conducción urbana “intensiva”. El motor, apenas susurra y no denota los 300 hp que produce.

Al maniobrar, la dirección puede parecer pesada al momento de parquear y se debe tener cuidado con los bordes de los andenes o los topes de los garajes, a fin de no dejarle “heridas de guerra”. De todas formas el STI tiene un despeje decente, que le permite sortear uno que otro bache y las rampas de parqueaderos sin novedad alguna. Incluso no nos pareció tan radical como esperábamos, aunque existen compactos de alto rendimiento que son más llevaderos en el día a día. La visibilidad es buena en todas las direcciones, pues el rediseñado alerón (pesa 0,3 kg menos y es ocho milímetros más alto) tampoco entorpece la visión a través del retrovisor y la toma de aire apenas se divisa sobre el capó.

Algo que es prácticamente una verdad absoluta con respecto al STI es que es uno de esos carros en lo que no se puede ir despacio, gracias a un comportamiento dinámico muy adictivo y una docilidad que facilita la tarea de llevarlo rápido. La razón que explica ese manejo progresivo es que los ingenieros de Subaru Técnica Internacional se concentraron en conseguir el balance ideal entre potencia y control por medio de tres elementos: Una dirección hidráulica muy directa y rápida, una suspensión que contiene mejor el balanceo de la carrocería y una mejor adherencia del eje trasero, que incrementa la velocidad al pasar una curva. Todo eso se adereza con un reparto de pesos (59%-41%) casi equilibrado.

Sobre la marcha, descubrimos que entre 3.000 rpm y 5.000 rpm el motor bóxer de 2,5 litros y 300 caballos de potencia se encuentra en su mejor momento, dándolo todo en ese régimen y evidenciando ese carácter “old school” que gusta a los seguidores de la marca. Sobre todo al alcanzar las 4.000 rpm, el empuje es brutal y la velocidad sube más rápido de lo que nuestros ojos son capaces de ver. Es un comportamiento “muy turbo”, pero tampoco es el tipo de auto que “noquea” con un lag bestial, lo cual nos lleva a otro aspecto agradable del STI: su caja de cambios mecánica de seis cambios.

Por la forma en que entrega la potencia, nuestra mano derecha estará constantemente moviéndose entre el timón y la precisa palanca de cambios, cuyo tacto es áspero y metálico, aunque con recorridos cortos para facilitar los movimientos. Como buen turbo “de los de antes” la segunda relación permite colocar al motor en el punto preciso para moverse en carrete-

ras reviradas con muchas curvas cerradas, de esas que abundan por la sabana de Bogotá y que podrían clasificar para una válida del WRC. Subaru también modificó la gestión electrónica y la respuesta del acelerador para obtener un desempeño más lineal e inmediato con respecto a su antecesor.

Casi tanto como el motor, el verdadero secreto mecánico del STI es su sistema de tracción a las cuatro ruedas Symmetrical AWD, con diferenciales delantero helicoidal, trasero tipo Torsen y central de deslizamiento limitado mecánico con ajustes electrónicos (desglosados en el recuadro), que permiten al Subaru ofrecer el comportamiento más eficaz posible, pues incluso forzándolo en curvas con aceleraciones y frenadas “provocadoras”, responde con mucha finura, ya que los límites son altos y habrá que ser muy torpe para perder el control.

Bien podría decirse que la entrada en curva del STI es perfecta por la precisión de la dirección y el carácter ligeramente sobrevirador del conjunto, pues el leve deslizamiento del tren trasero ayudará a inscribir cada giro. El balance está tan bien logrado, que se puede acelerar a la mitad del apoyo sin apenas afectar la trayectoria, momento en el cual protestará el eje posterior, pero es una situación que se puede corregir con un contravolante. En curvas más amplias, el carácter de su motor permite obtener una excelente motricidad.

En ese punto también ayuda la acción del ATV (Active Torque Vectoring), el cual disminuye el subviraje, pues frena la rueda del interior de la curva y envía mayor aceleración a la del exterior. Este elemento es una función del control de estabilidad VDC, cuyos modos de funcionamiento (Normal, Track Mode y Off) disminuyen el nivel de intervención de este asistente de manejo. Sumándose al usual surtido de ayudas electrónicas de cualquier auto moderno, permiten corregir pequeños errores de conducción, mostrándose muy efectivas y poco intrusivas, aunque suelen ser ruidosas en ciertas ocasiones.

A todo lo mencionado, hay que sumar la extraordinaria calidad de la suspensión (con amortiguadores Bilstein), que sujetan las oscilaciones de la carrocería y permiten a los neumáticos trabajar en buenas condiciones. También está el potente equipo de frenos Brembo, de elevada resistencia a la fatiga y un pedal modulable. Tales detalles configuran unas reacciones generales muy progresivas, haciendo del STI un auto relativamente fácil de conducir a ritmos demandantes. De todas formas no hay que engañarse, porque para exprimirlo a fondo hay que tener talento detrás del timón.

Como los ingenieros de STI han pensado que seguramente a más de uno le gustará sentirse tan heroico detrás del timón, como si fuera Petter Solberg o los fallecidos Collin McRae y Richard Burns recorriendo un tramo de rallye, han introducido dentro de este sedán dos eficaces sistemas desarrollados para que el conductor pueda adaptar la respuesta del auto a sus preferencias, tipo de trazado y superficie: se trata del SI-Drive (Subaru Intelligent Drive) y el DCCD (Drivers Control Centre Differential).

EL COHETE DE GUNMA

Por experiencia, sabemos que en una carretera abierta es imposible sacarle provecho a los 300 hp del motor, pues la sola mención de tal cifra puede ser motivo para tener problemas con la autoridad. Por ello, hicimos los arreglos necesarios para usar durante unas horas el templo criollo de la velocidad: el Autódromo de Tocancipá. Lugar donde el equipo de Fuel asumirá el



NUESTRA FAVORITA ▲

Con el SI-Drive, se puede regular la respuesta del motor EJ257 en tres modos: Intelligent (de respuesta suave, perfecto para rodar en ciudad), Sport (que modifica la gestión electrónica para hacer una entrega lineal del torque en todo momento) y uno más radical, llamado Sport Sharp (en el cual tiene una respuesta más ágil del acelerador y entrega todo su potencial de la manera más inmediata). Mientras que el DCCD actúa de forma electrónica sobre el diferencial central del STI, modificando la respuesta de la tracción integral, pues varía el reparto de fuerza (41:59 en el ajuste estándar) entre ambos ejes, ajustándolo en proporción 50:50 o bloqueándolo al 100% para enviar toda la potencia al eje necesario. Cuenta con un modo automático (en posiciones Auto para cualquier situación, Auto+ para mejorar la tracción en superficies deslizantes y Auto- para aumentar el agarre en vías asfaltadas) y un modo manual, con seis niveles de ajuste.



► 2016 SUBARU WRX STI

Sedán de tamaño compacto, 5 plazas, motor bóxer delantero y tracción total permanente.

AÑO: 2016

MODELO: WRX STI

PRECIO: Desde \$142,900,000

PRESTACIONES: Control electrónico de estabilidad VDC, Vectorización activa de torque ATV, Diferencial central controlado por el conductor DCCD, gestión de modos de manejo SI-Drive y asistente de arranque en pendiente.

SISTEMA DE AUDIO: Radio 2 DIN de 6 parlantes con entradas auxiliares, reproductor de CD, comandos en el timón y conexión Bluetooth.

POR DENTRO

▼ MOTOR

DISPOSICIÓN: Hor. opuesto

CILINDRAJE: 2.457 cc

CILINDROS/VÁVULAS: 4/16

DIÁMETRO X CARRERA: 99,5 x 79 mm

R. DE COMPRESIÓN: 8,2:1

ALIMENTACIÓN: Gasolina,

inyección multipunto,

turbocargador e intercooler.

POTENCIA:

300 HP @ 6.000 RPM

TORQUE:

41,5 kg/m @ 4.000 RPM

▼ TREN MOTRIZ

TRANSMISIÓN: Mecánica de seis velocidades.

TRACCIÓN: AWD

▼ RELACIONES

1. 3,63

2. 2,23

3. 1,59

4. 1,13

5. 0,89

6. 0,70

7. -

8. -

9. -

Reversa: 3,54

R. FINAL DE EJE: 3,90

POR FUERA

▼ DIMENSIONES

LARGO: 4.585 mm

ANCHO: 1.795 mm

ALTO: 1.475 mm

D. ENTRE EJES: 2.650 mm

T. DELANTERA: 1.530 mm

T. TRASERA: 1.540 mm

POR ENCIMA

▼ PESOS Y CAPACIDADES

PESO VACÍO: 1.516 kg

PESO BRUTO: -

CARGA: -

TANQUE: 15,8 gal.

BAUL: 460 L

PASAJEROS: 5

POR DEBAJO

▼ CHASIS

DIRECCIÓN: Pñón y cremallera, asistencia eléctrica

RADIO DE GIRO: 11 m

▼ SUSPENSIÓN

DELANTERA: Independiente,

tipo McPherson.

TRASERA: Independiente,

multibrazo.

AMORTIGUADOR: Gas

BARRA ESTABILIZADORA:

Adelante y atrás

▼ FRENOS

TIPO: Hidráulico con ABS, EBD,

y sistema Brake Override.

DELANTERO: Discos

ventilados Brembo 17"

TRASERO: Discos ventilados

Brembo 17"

FRENO DE MANO: Cable sobre

ruedas traseras

▼ LLANTAS Y RINES

LLANTAS: 245/40 R18

(delante/detrás)

RINES: BBS 18x8,5" J de

aluminio forjado

(delante/detrás)

ADEMÁS



VELOCIDAD MÁXIMA: 255 km/h, **ACELERACIÓN 0-100:** 5,2 seg, **CONSUMO URBANO:** 26,8 km/gal, **CONSUMO EXTRAURBANO:** 45 km/gal, **CONSUMO MEDIO:** 36,3 km/gal, **EMISIONES DE CO₂:** 242 g/km CO₂, **COMBUSTIBLE:** Gasolina extra sin plomo, **NORMATIVA EMISIONES:** Euro V.

reto planteado por el WRX STI, immortalizado por la lente de nuestro fotógrafo.

Pese al tacto duro y tosco del embrague, el STI rodó suavemente hacia la primera curva y al cruzar, este deportivo muestra su lado noble, pues la dirección permite atacar los vértices y transmite con fidelidad el agarre del eje delantero. Aquí la rigidez de la suspensión tiene más sentido, absorbiendo los peraltes de Tocancipá sin mucho problema. Entrar y salir de las curvas solo sirvió para revalidar la legendaria capacidad de tracción del más radical de los sedanes de Subaru. Sin embargo, sigue siendo un auto exigente, del que uno se baja sudando, porque hay que tener dos manos firmes para manejarlo.

Obviamente tuvimos tiempo suficiente para jugar con las numerosas combinaciones posibles de los sistemas para ajustar el set-up del carro, pero nuestra "mezcla favorita" fue colorar el SI-Drive en posición Sport Sharp, el DCCD en modo Auto- y dejar el VDC activado. Así disfrutamos el STI, pues la potencia del motor se transmite en su mayoría al eje posterior, el cual exige mayor concentración, aunque siempre brindando esa elevada sensación de agarre y una obediencia que permite mantener la confianza. Con algo de agresividad, el paso por curva es sumamente veloz y usando la caja entre segunda, tercera y cuarta velocidad, la respuesta del STI es simplemente fantástica.

En pista notamos la elevada rigidez del chasis, pues apenas se inmuta ante la potencia del impulsor y genera un elevado apoyo lateral en las curvas, donde los frenos del STI exhiben todo su poderío. Hay que anticipar la maniobra para ejecutarla con suavidad, pues si el pedal se pisa con demasiada firmeza uno puede resultar con la quijada sobre el timón.

¿EL ÚLTIMO GRAN HÉROE?

Fue una experiencia formidable conducir el STI. Fácilmente puede convertirse en el "rey de los semáforos", pero sin dejar de lado la polivalencia necesaria para el día a día. Sus pequeños "inconvenientes" fácilmente se olvidan cuando pisemos cualquier carretera con tramos de curvas. Con la desaparición del Mitsubishi Lancer Evolution, este Subaru se convierte en el único exponente de una estirpe de automóviles con marcado espíritu racing, capaz de hacer morder el polvo a autos más encopetados.

Si bien es dócil, no es un carro para todo el mundo, pues solo aquellos que tienen "pasión" en las venas y les encanta el sabor de la adrenalina sabrán sacarle provecho a sus bondades. Creemos que este Subaru respeta las tradiciones y complementa la gama de la marca nipona con ese "toque picante" que todo el mundo necesita en su vida. Incluso apenas rodando a ritmos legales, sus características heredadas de los rallyes, configuran un auto seguro como pocos, por la forma en que frena, gira y se agarra a la vía.

En la escena local son contados los ejemplares que hacen girar tantas cabezas a su paso y, de paso, generan envidia entre sus posibles detractores. El precio o el elevado consumo quedan en un segundo plano cuando se aprecia lo que representa y transmite, pues sigue siendo uno de los deportivos más radicales y salvajes del mercado, de esos que ponen a prueba las habilidades de un conductor, aunque uno termina descubriendo que es una máquina sumamente efectiva. Es, en definitiva, un carro de rallye con todos los permisos necesarios para rodar en las calles. **ELITE**

NEED FOR SPEED ▼

Delinquir en el STI es una tarea fácil. Basta con configurar sus ajustes en los modos más permisivos y pisar el acelerador con decisión. En el tiempo que tardó en leer estas líneas, este modelo ya habrá superado cualquier límite de velocidad legal vigente en el país.

