



V RYCHLOSTI

Cena od 2 941 000 Kč
V prodeji nyní

Porsche 911 GTS Cabriolet

19. 11. '10 Palm Springs Nejlepší otevřená 911? Bezpochyby.

PRVNÍ DOJEM

Není s ní taková zábava jako s GTS kupé, ale ve srovnání s Carrerou S Cabriolet ji pořídíte za velmi rozumné peníze.

★★★★★

UŽ JSME TU PROHLÁSILI, že GTS je možná tou nejlepší edicí 997 s pohonem zadních kol na trhu. Stejný recept nyní Porsche aplikovalo na kabriolet a jak kupé, tak i verze s plátěnou střechou dostala dvouspojkovou převodovku PDK. Otázka ovšem zní, zdali bude „měkčí“ GTS pořád stejně dobré jako model s pevnou střechou? Na papíře to vypadá, že rozhodně ano. Kabrio trochu přibralo na váze, jak se dalo předpokládat, ale

i nadále si zachovává přitažlivost kupé – Powerkit, lány alcantary nebo širší rozchod Carrery 4S. S PDK je tento vůz o něco rychlejší při sprintu na stovku a velmi dlouhý sedmý stupeň se podílí na uspokojivé spotřebě. Také dostanete pádla namísto otravných tlačítek na volant. Když to srovnáte, tohle auto stojí v základu těsně pod tři miliony, jenže Carrera S Cabriolet s PDK stojí přes tři, a to jsme ještě nepřipočetli sumu za Powerkit. A v tomto světle se nám GTS zdá jako velmi výhodná koupě. GTS Cabriolet působí sebevědomě, ale je fakt, že ta ryzí jiskra kupé již nesvítlí tak jasně. Necítíte tak dramatickou živost výkonů, a pokud si chcete užít skutečnou zábavu za hranic 6000 otáček bez střechy, musíte mít koule minimálně ze

železa. Také řízení ztratilo cosi ze své syrovosti. Není špatné, ale už není natolik citlivé při nájezdu do zatáčky, což je zřejmě negativní vliv vyšší hmotnosti. Jistě, PDK funguje rychle, ale brilantnímu manuálu se prostě nevyrovná. Alespoň že má ta pádla. GTS je s touto převodovkou na dálnici uvolněnější než s manuálem, což má na svědomí právě ta dlouhá sedmička. Výsledek je ale zřejmý. GTS kabriolet není tak zábavné jako kupé. Nicméně to samé můžete říci o jakékoli otevřené devětsetjedenáctce. Jestliže ale musíte mít Carreru bez střechy, GTS rozhodně považujte za nejlepší nabídku. Stále totiž dostanete nezapomenutelné zážitky za rozumný příplatek.

JOHN McILROY



Otevřené GTS se chová způsobně.

LÍBÍ SE NÁM

- Nabízí víc než Carrera S, a přitom stojí méně
- Krásně zpracování

NEMŮŽEME VYSTÁT

- Není tak čilý jako kupé
- Manuál je i nadále lepší než PDK

FAKTA

Porsche 911 Carrera GTS Cabriolet PDK	
Cena	2 941 000 Kč
Nejvyšší rychlost	304 km/h
0-100 km/h	4,6 s
Spotřeba	10,3 l/100 km
Emise CO ₂	242 g/km
Hmotnost	1545 kg
Motor	plochý čtyřválec, 3800 cm ³
Výkon	408 koní v 7300 ot./min.
Toč. moment	420 Nm při 4200 ot.
Převodovka	7stupňová dvouspojková

TO NEJDULEŽITĚJŠÍ



Má širší rozchod, jako by to byla čtyřkolka, ale přitom má pohaněná zadní kola; alcantara vypadá krásně.



Subaru Impreza XV

PRVNÍ DOJEM

Tváří se jako malé SUV, a pokud je tak budeme brát, pak před námi stojí to skoro nejlepší na trhu.



TREND OPLASTOVÁVÁNÍ AUT v honbě za dalším SUV v nabídce s minimem nákladů na vývoj nemilul snad žádnou větší automobilku. Ve Fuji Heavy Industries dospěli k závěru, že když lze oplastovat kde co, proč takto neupravit opravdovou čtyřkolku. Ačkoli v zemích EU nedostanete zvýšený podvozek (kvůli emisím), dojem SUV dotvářejí hagusy, tvarované tak, aby opticky zvyšovaly střechu, a změněná přední část.

Diesellové Subaru bylo ještě nedávno považováno za herezi, ale dnes již to je košer – diesellový boxer se povedl. Je relativně tichý, uspokojivě výkonný, nevibruje a spokojí se s tabulkovými hodnotami paliva. Subaru navíc upravilo šestistupňovou převodovku, která je stále tuhá, ale již ne tolik a přímo rezonuje mechanickým citem. Řízení má elektrický posilovač, ale nebralo jej to o cit. Nějakým kouzlem v něm mimo zůstatku gripu a morfologie povrchu ucítíte i nadlehčení jednotlivých kol zadní nápravy.

V kabině je více místa než u mnohých konkurentů z řad baby SUV a sedačky jsou nejen dokonale pohodlné, ale skvěle podrží i v zatáčkách. Jen volant by mohl jít nastavit více nahoru, dlouhání přes věnec neuvidí na vrchní část tachometru. Koho zajímá, že palubní

deska je tvrdá jako kámen, stejně na ni sáhnete tak maximálně v showroomu a v praxi je důležitější odolnost – a ta z Imprezy přímo vyzáruje. Nikde nic nevrže a z auta je skvěle vidět (vnitřní zpětné zrcátko je umístěno níže, takže nad ním vidíte na semaforech a ta vnější zrcátka vlevo pod volantem by si sice zasloužilo podsvětlení, ale hned vedle něj se nachází ještě jedno tlačítko, stabilizace... A to podsvětlené je, aby bylo zřejmé, co je důležité.

Jen letmo se jej dotknete, žádné dlouhé držení, a systém se opravdu vypne – Subaru svým zákazníkům věří. A to je dobře, protože XV je naprosto fenomenální. Důkazem budiž, že i neumětel jako já zvládl auto po celé noci strávené ježděním po těch nejzapadlejších zmrzlých a zasněžených okreskách vrátit bez jediného škrábance. XV vám naprosto přesně řekne, co se děje pod koly a kam se hýbe zavěšení. Takže s byt elementární znalostí metodiky můžete do zatáček najždět skandinávským flipem a projždět je za intuitivních korekcí plynem a volantem čumákem ke středu oblouku. Získáte opojný pocit rallye jezdců – pomalého a diesellového, se spotřebou v průběhu RZ do 8 litrů na 100 km. Jen musíte pamatovat



Boxer má rozumnou spotřebu; volant potřebuje širší možnosti nastavení.



V RYCHLOSTI
Cena od 580 000 Kč
V prodeji nyní

Plasty se k Impreze hodí víc než k pseudoterénním autům.

na fakt, že symetrický pohon všech kol nemá žádný vliv na brzdovou dráhu na sněhu. Ale pokud přece jen něžně přistanete v závěji, bude se vám „offroadový“ plastový nárazník hodit. Stát by se to ale nemělo, tak je Impreza XV hodná. Nepozdává se vám cena? Ano, za diesellový hatchback není z nejnižších, ale pokud na ni nahlédnete optikou malého SUV, pak je to celkem pakatel. Navíc SUV, které opravdu funguje i mimo silnici a ve stoupání na čistém ledu se bez problému rozjede, proklíčuje mezi beznadějně uvízlými auty a ještě se u toho budete bavit. Impreza XV si každým coulem zaslouží plný počet hvězdiček.

VOJTA MED

LÍBÍ SE NÁM

- Kultivovaný motor
- Špičkově nastavený a čitelný podvozek
- Cit v řízení a pedálech
- Zábava za volantem
- Celý přístup k věci

NEMŮŽEME VYSTÁT

- Menší rozsah nastavení volantu
- Chtělo by to podsvětlení více tlačítek

FAKTA

TO NEJDULEŽITĚJŠÍ	
SUBARU IMPREZA XV 2.0D	
Cena	680 000 Kč
Nejvyšší rychlost	203 km/h
0-100 km/h	9,0 s
Spotřeba	5,8 l/100 km
Emise CO ₂	152 g/km
Hmotnost	1475 kg
Motor	čtyřválec boxer, 1998 cm ³ , turbodiesel
Výkon	150 koní v 3600 ot./min.
Toč. moment	350 Nm při 1800 ot.
Převodovka	6stupňová manuální

