



**K**ilometry na počítadle tachometru rychle přibývají. Není tomu ani čtvrt roku a Subaru WRX STI má najeto bezmála sedm tisíc kilometrů. Řídit modrý sedan je radost. Zatímco první dva měsíce byly spíš ve znamení přesouvání po Praze, nebo nejdál do 100 kilometrů od hlavního města, březen bych jednoznačně označil jako cestování po dálnici.

Na začátku měsíce mě čekala cesta do Brna, z níž mohu vyvodit několik následujících poznatků. Ačkoliv povrch dálnice D1 za moc nestojí, vozu WRX STI je to v podstatě jedno. Pokud samozřejmě počítáte s tím, že vás přeče jen trochu vytrése. Podvozek odpovídá zcivilněnému rallyovému vozu, a tudíž se počítá, že veškerý čas nestrávíte pouze na hladkém asfaltu. Další skutečností je, že zátah i ve velmi vysokých rychlostech díky točivému momentu 400 N.m je abnormální.

Jedinými limity tedy jsou nejvyšší dovolená rychlost a omezení zimními pneumatikami Pirelli do 230 km/h. Vysoká trvalá rychlost s sebou přináší samozřejmě vyšší spotřebu paliva.

Zatímco při sobotní či nedělní jízdě po Praze se snadno dostanete se spotřebou pod 10 l/100 km, při rychlé jízdě po dálnici posunete spotřebu klidně o pět litrů výše. Důkazem toho byla i druhá dálniční cesta po D5 přes Bavorsko do Rakouska a dále na jih. Od počátku provozování má Subaru WRX STI průměrnou spotřebu 12,6 l/100 km. Poslední výlet však vykázal spotřebu o více než litr vyšší.

Pořídít si derivát prakticky závodního auta však není o spotřebě. Je to o tom, jak si Subaru co nejvíce užít, a to lze i na dálnici. Dlouhé táhlé zatáčky, kdy ručička tachometru kolísá mezi 220 a 230 km/h, brzdy jako břitva a vzhledem k ceně vozu i ohromující zrychlení jsou těmi správnými argumenty. Z anatomických, alcantarou

potažených sedadel nebolí záda ani po tisícovce kilometrů, ergonomie WRX STI je vůbec příkladná.

Na závěr bych chtěl uvést ještě jeden poznatek. V rámci spolupráce jsem navštívil společnost Ungelt a Subaru WRX STI jsem zaparkoval vedle sedanu BMW Alpine B3.auta jsou

podobně dlouhá, bavorák má delší rozvor. Na první pohled však bylo zřejmé, že Subaru působí mohutnějším dojmem. Kromě toho, že je širší a vyšší, svou muskulaturou včetně ohromného zadního křídla WRX STI bavoráka od Alpine trochu zastínilo. A to není vůbec špatný pocit.





#### SUBARU WRX STI

Máme ho od	prosinec 2010
Najeto celkem	6652 km
Najeto tento měsíc	2475 km
Náklady tento měsíc	0 Kč
Spotřeba tento měsíc	13,8 l/100 km



**T**eplota oleje dosahuje provozních hodnot a konečně můžu řadový šestiválec 3,2 litru roztočit před červené pole otáčkoměru... ÁÁÁHHH! ÓÓÓHHH! Orgasmus sluchového orgánu je prakticky

#### BMW M3 E46

Máme ho od	srpen 2010
Najeto celkem	141 150 km
Najeto tento měsíc	150 km
Náklady tento měsíc	4500 Kč
Spotřeba tento měsíc	čtvrt nádrže (a pak že není M3 úsporná...)



okamžitý. Byla to dlouhá doba, těch pět zimních měsíců...

Em trojka dostala novou olejovou náplň, bylo provedeno několik drobných oprav... Ale k tomu nejdůležitějšímu, tedy výměně unavených podvozkových komponent, jsem se ještě nedostal. Zkrátka jsem to nemohl vydržet a musel jsem se na suchých silnicích projet. Řeknu vám ale, je to pohádkové auto. Za všechno může samozřejmě motor, ale i ta vyváženost, nádech zralosti a hlavně pocit, že je člověk zase „ve vlastním“.

Neříkám, že by bylo čtyřválcové BMW řady I krám (v zimě si s ním

člověk užije legrace dost), ale řadový šestiválec je řadový šestiválec a samosvor je samosvor... No, teď mám sice plno jiných starostí, hlavně tedy se stěhováním, sháněním auta pro rodinu a vybíráním kočárku. Ale na M3 si čas určitě najdu.

Kdyby bylo nejhůř, postavím M3 zas pod plachtu, protože takové auto už nikdy nezestárne a i za deset dvacet let bude skvělé. Stejně jako má i prapůvodní Mustang nebo Porsche 911 pořád „koule“, moje BMW M3 E46 nikdy neztratí nic z toho, co nabízelo v lednu 2001, když sjelo z výrobní linky.





Až při přípravě tohoto textu jsem si uvědomil, že měsíc je pryč a já během něj se svojí M5 ujel pouhých 59 km. Přiznám se dokonce i k tomu, že všechny ty kilometry jsem ujel teprve včera. Zkrátka nebylo příliš mnoho

času, bylo moc cestování a na staré dobré železo nezbyl čas.

Bohužel jsem ještě ani nestačil řešit korozní potíže, a tak moje červená M5 jen stála ve svém přístřešku. Nicméně už jsem ji objednal na přezutí

do letního obutí a teď si musím jen najít čas na ježdění s ní, které mě i v době turbomotorů, jež dávají svoji sílu takřka zdarma (myšleno co se řidičského zapojení týká, protože jinak často spotřebují víc paliva), neustále okouzluje.

#### BMW M5 E34

Máme ho od	srpen 2009
Najeto celkem	196 022 km
Najeto tento měsíc	59 km
Náklady tento měsíc	0 Kč
Spotřeba tento měsíc	15 l/100 km

**S**vé černé Subaru mám asi čím dál radši, proto jsem ho v zimě moc netrápil. Pravda, poté, co jsem viděl v Rakousku v ledové aréně, jak fungují pneumatiky s hřebíky, obratem jsem si je koupil též. A od té chvíle zima přestala a na sněhu už jsem se nesvezl. Budou tedy připravené na příští zimu, doufám, že se jí STi ve zdraví dožije.

Několikrát jsem se projel po suchých, ale vymrzlých cestách a při té příležitosti jsem zjistil, že mezinápravový diferenciál DCCD nefunguje tak, jak má, nebo spíš nefunguje téměř vůbec. Ověřil jsem si to na parkovišti, kde byly ještě zbytky ledu. Tam se potvrdilo, že diferenciál se nezavírá, přetáčivost auta se mi tedy nezdála.

Poslal jsem proto diferenciál na kontrolu k panu Skácelovi, který řeší mezinápravové diferenciály Subaru a jejich ovládací jednotky, dá se říci, pro celý závodní svět. Při té příležitosti jsem poslal i převodovku do firmy Kaps, s níž provádíme takový malý experiment, který spočívá v používání závodní převodovky dog box pro civilní ježdění.



Pánové z Kapsu s potěšením zjistili, že po osmi tisících kilometrech civilního, sportovního a v malé míře i závodního ježdění je převodovka netknutá. Pokud se tedy člověk smíří s podstatně vyšší hlučností, lze bezsynchronní převodovku používat i pro, řekněme, sportovní ježdění bez přehnaných nákladů na údržbu. Její výhody jsou jasné. Možnost řazení bez spojky,

rychlost řazení neomezená synchrony, nepřehřívá se a nevdává jí ani hodně hrubé zacházení. Při té příležitosti mě napadá, jak asi musí trpět při závodech, kde se repasuje po zhruba patnácti stech ostrých kilometrech, když jsem jí já nedokázal ublížit po osmi tisících.

V rámci kontroly převodovky bude osazen delší šestý rychlostní stupeň, aby se s autem dalo rozumněji

přesouvat na delší vzdálenosti. Možná pak bude zajímavé zjistit, jakou má 400koňové STi maximální rychlost.

#### SUBARU IMPREZA STI

Máme ho od	prosinec 2004
Najeto celkem	148 320 km
Najeto tento měsíc	670 km
Náklady tento měsíc	to teprve uvidíme
Spotřeba tento měsíc	15,2 l/100 km

## ZAGARÁŽOVÁNO...

CHALLENGER SRT8



LP670-4 SV



BOXSTER S



911 CARRERA 4

