

OKRESKOVÁ BITVA

Text: Jakub Rejlek, foto: Jan Černý

BMW M1 vs. SUBARU IMPREZA STI

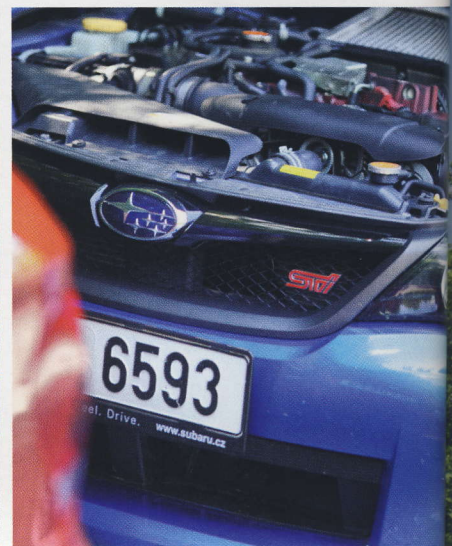


Evropa srovnává nejmenší emko s „rodinným“ super-expresem Audi RS3. I my jsme chtěli, ale Ingolstadt nám nestihl včas dodat auto. A tak jsme proti BMW 1 M Coupé postavili jinou čtyřkolku s ještě větším věhlasem.





VLEVO NAHOŘE: Driftování BMW 1 M Coupé zvládá, jen po vás vyžaduje ještě více umu. Může za to přeplňovaný šestiválec a menší množství informací. VPRAVO DOLE: Zážehový přeplňovaný boxer k Subaru Impreza WRX STI neodmyslitelně patří. Díky němu získává svůj ojedinělý charakter.



Subaru WRX STI je modla Fasteru. Vždy nás dostane svým extrémním gripem a schopností filtrovat všechny díry na českých okreskách. Subaru není ukázkou naprosté geniality, ale jako celek těžko hledá konkurenci. Dokonce si myslíme, že na zakroucenou a rozbitou českou silnici neexistuje nic, co by vás z bodu A do bodu B dostalo rychleji než STI. Nová 1 M Coupé by se mohla pokusit to změnit. Nebo ne? Vlastně je to otázka peněz. BMW 1 M Coupé se nabízí za podobnou sumu jako nejrychlejší Subaru. Ke své rychlosti také obě auta používají stejné ingredience. Oba hrdinové mají přeplňovanou pohonnou jednotku, manuální převodovku a prvoplánového sexapealu doslova na rozdávání. Nás zajímá, jestli si Subaru WRX STI uhájí svou pozici na výsluní nebo se bude muset sklonit před nejnovějším produktem sportovního oddělení automobilky BMW.

Vítejte v kráterově

Plzeňská dálnice D5 má tu výhodu, že se po ní z Prahy rychle dostanete na fantastické okresky. To je i náš plán a proto sjíždíme na Beroun. Subaru trochu mešká, protože na dálnici nedokázalo jet tak rychle jako BMW, které má výhodu padesáti koní a padesáti N.m točivého momentu. Dvojice válců

navíc je neoddiskutovatelnou výhodou. Řadový šestiválec má širší využití výkonu a především výrazně menší turbodír, takže i přesto, že se Subaru v režimu Sharp snaží vystřelovat brutálně vpřed, na BMW 1 M Coupé to prostě nestačí. Jemnější a výraznější nástup tady vyhrává. Ale neřikali jsme něco o okreskové bitvě? Jasně, takže dálniční duel uzavřeme tím, že estéčko se BMW vyrovná agresivitou, se kterou točivý moment nastupuje. Dlouho, dlouho nic a pak pořádný kopanec a od třech tisíc otáček neuvěřitelné zrychlení.

Už na sjezdu z dálnice narážíme na první pozitiva BMW a negativa Subaru. 1 M Coupé dostalo totiž od svých inženýrů extrémně tuhou karoserii i podvozek, takže v zatáče netrpí náklony a řidič si tak může dovolit rychlejší průjezd - pokud se tedy asfalt nevlí. Měkčí WRX STI za BMW mírně vlaje a já musím vynaložit o trošku více síly, abych se dokázal udržovat za čtveřicí koncovek a nádhernou zádi mnichovského extrému. Honza si v BMW pochvaluje i brzdy s vynikajícím nástupem, tuhé řízení a relativně přesné řízení. To je mix, který ještě zvyšuje potřebnou jistotu v nájezdu a průjezdu zatáčkami. Ještě než dojedeme na místo určení, měníme si volanty a diskutujeme o čerstvých dojmech z jízdy. Zatím se nám více líbí jednička. Především

houževnatostí motoru, pokud ho nedriftujete, je tím nejlepším, co dnes můžete dostat na trhu sportovních aut v ceně do 1,5 milionu.

Po krátké cigaretě přeskakuji z WRX STI do emka a pokračuji v poznávání. Možná čekáte srovnání interiérů obou aut. Tak tedy dobrá, ale vše vyřešíme pouze jednou větou - kabina STI je v přímé konfrontaci s BMW ještě ořesnější. Dnes to ale neřešme. Na silnici začínají přibývat nerovnosti a jednička začíná mírně poskakovat. Navíc při každém přjetí hrbolu se rozblíká kontrolka stabilizace. Během několika kilometrů jsem otrávený z toho, jak zasahuje. Jakoby dostala nějaký epileptický záchvat. Připadám si, jako by úroveň zásahů stabilizace při zapnutém režimu nastavovala nějaká ženská jezdící pouze ve městě. Čím víc mačkám plyn k podlaže, tím více mi přibrzdí jednotlivá kola a já musím čekat na to, než se auto znovu uklidní a já můžu bez obav vystřelit vpřed. Honza v STI bez problémů stačí a chvilkami se s ustrašeným výrazem koukám do zrcátek. On na mě snad používá světelnou blikačku. Rychleji už to ale vážně nejde. Zkouším deaktivovat DTC - deaktivuji první stupeň stabilizace, tedy vypínám trakční kontrolu a je to o něco lepší, naše vzájemné síly se začínají mírně vyrovnávat.



Je fantastické, s jakou lehkostí se WRX STI proplétá zatáčkami a vyráží do nové a nové rovinky i přesto, že si veze o deset kilo více než BMW.



Na každém kousíčku toho černého asfaltu mě jednička udivuje svou tuhostí a odhodláním vyrážet vpřed.

Subaru vytahuje trumfy

Přijíždíme na místo, kde máme vyzkoušený úsek střídající rozbitou silnici s několika kvalitními zatáčkami. Vracím se za volant Subaru. Úplně vypínám stabilizaci, režim jízdy přepínám do Sport Sharp a vyrážím na první průjezd. Prvním poznatkem u STI je měkčí nastavení podvozku. Přední část se na brzdách trošičku propadá k silnici a v zatáčce se dost nakloní. Řízení postrádá přesnost BMW

každých podmínek zůstávají na silnici. Auto neposkakuje a já si dovoluji maximální attack. Žádné nevypočitatelné změny směru, ani nečekané situace - kam auto namířím, tam prostě jede. Jen v nájezdu nesmím zapomenout na vůli v řízení a o trošku dříve zatáčet do zatáčky. Jediné co mi opravdu vadí, je nechuť brzd postavit se čelem k nastalé situaci. Jde o to, že je pedál příliš měkký a pod tlakem mé nohy se propadá. Brzdění je pořád stejné, ale chybí mi

Poslední fantastickou věcí je lehkost s jakou se WRX STI proplétá zatáčkami a vyráží do nové a nové rovinky i přesto, že si veze o deset kilo více než BMW, do kterého později přeseďám. A jsme u toho znovu. Na každém kousíčku toho černého asfaltu mě jednička udivuje svou tuhostí a odhodláním vyrážet vpřed. Je extrémně rychlá, v nájezdech si můžu dovolit podstatně více než se Subaru. Stačí ale jen pár nerovností a s úplně



a vykazuje slušnou vůli. Mnohem větší přilnavost čtyřkolky je ale naprosto zřetelná. Asfalt se náhle zdrsňuje a hladký povrch je fuč. Se stejnou rychlostí mizí v nenávratno i moje výtky k méně přesnému řízení Subaru. Auto vůbec neposkakuje. A že by k tomu vzhledem k otřesnému povrchu mělo důvod! Kola mi podávají i přes nepřesný volant informace a měkkost podvozku zařizuje, že obě nápravy za

adekvátní odpor.

Na výjezdu je fantastické, jak cítím tu chuť všech čtyř kol tlačit auto vpřed. Nejúžasnější je ale celková neutrálnost podvozku, která přechází v minimální přetáčivost. Když se snaží Subaru naznačit, že rychlost je už příliš velká a přední část se chystá jít mírně ven ze zatáčky, stačí mi jen pohnout volantem o další kus směrem do zatáčky a ono prostě zatočí!

deaktivovaným stabilizačním systémem si nedovolím jít na plyn naplno. BMW odsakuje, je nervózní a neustále mě nutí ke korekcím volantem. Ani si nechci představit, co by se stalo, kdyby ten zadek ustřelil. Díky tomu jsem v výsledku pomalejší než v Subaru. Všechny ty špičkové ingredience jsou mi tady najednou k ničemu, protože musím počkat, až se mi auto srovná a uklidní a až teprve potom znovu



| SPECIFIKACE | Motor | Max. výkon | Toč. moment | Hmotnost | Max. rychlost | Zrychlení 0-100 km/h | Spotřeba | Cena |
|------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------|---------------|----------------------|---------------|--------------|
| BMW 1 M Coupé | 2979/6válec zážeh. turbo | 250 kW/340 k 5900 ot./min. | 450 Nm 1500-4500 ot./min. | 1570 kg | 250 km/h | 4,9 s | 9,6 l/100 km | 1 300 000 Kč |
| Subaru Impreza WRX STI | 2457/4válec zážeh. turbo | 221 kW/300 k 6000 ot./min. | 407 Nm 4000 ot./min. | 1580 kg | 255 km/h | 5,2 s | 10,5 l/100 km | 1 069 000 Kč |



zrychlují naplno. V porovnání se Subaru jízdě BMW schází jakýkoliv rytmus. A spíše než na rychlost se soustředím na úžasný zvuk, který vychází ze čtveřice koncovek emkové jedničky. Je to extrémně podmanivé, stejně jako fantastická přilnavost zadní nápravy, tedy pokud je k dispozici kvalitní silnice. Ukazuje se, že BMW 1 M Coupé schází lehkost a hravost, se kterou se předchozí M modely dokázaly prohánět i na horším povrchu.

Kdo si koupí BMW?

Vracíme se zpátky do redakce a při zastávce

po osvědčeném rally speciálu na běžné silnice? Řeknu vám to asi takhle. Pokud vám před garáží stojí ještě jedno auto, se kterým jezdíte denně a chcete ultimativní víkendovku, bez váhání půjdete do showroomu Subaru. S WRX STI se dá samozřejmě také jezdit každý den a ani vás nesežere. A když ještě do podvozku investujete dalších 80 tisíc, bude STI absolutně dokonalé na to, aby pokořilo každou silnici. Pokud vám jde o efekt, kvalitní historii, každodenní ježdění a vyhnete se vyloženě rozbíteným silnicím, jděte raději do BMW. Získáte extrémní tuhost a mnohem kvalitnější zpracování. Určitě už



u čerpací stanice nahlas přemýšlíme o předchozím okreskovém zážitku. Vynášet jednoznačné soudy je stejně těžké jako při jakémkoliv srovnávacím testu. Před sebou máme jedny z nejlepších sportovních vozů, vy ale chcete slyšet jméno pouze jednoho z nich. Obě auta jsou skvělá, ale stojí za to investovat o dvě stě tisíc víc za nový produkt oddělení M nebo sáhnout

neočekávejte podobné zhodnocení investice jako v případě legendární M3. Závěr je stejný jako po odpolední stráveném na Sosnové. BMW se podařilo postavit skvělý sportovní vůz, který míří přesně tam, kde jsou peníze zákazníků. Jen se přitom úplně zapomnělo na ortodoxní fidiče, kteří ztrátu zábavnosti buď překousnou, nebo půjdou o kus dál. Třeba právě k Subaru.