

**4x4 AUTO**  
[ crossover magazín ]

REPORTÁŽ: V TOVÁRNĚ BENTLEY

[www.auto4x4.cz](http://www.auto4x4.cz)

Škodoväcký  
allroad je zpět

**4x4**

7-8  
ČERVENEC-SRPEN  
2014

99 Kč / 4<sup>99</sup> €



**SUPERB  
OUTDOOR**

»» A z každé denní cesty  
se stává rallye

VYHLÁŠENÍ ANKETY  
**AUTO  
4x4  
2014**



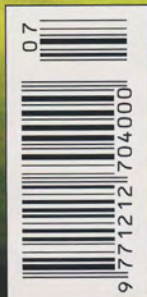
NOVÉ  
SUBARU WRX

**STI**

Najdete nás na



[WWW.4x4AUTO.CZ](http://WWW.4x4AUTO.CZ)



» TEST: AUDI SQ5 TDI / VOLVO XC90 D5 AWD / RANGE ROVER SPORT SDV8 / KIA SPORTAGE 2.0 CRDI 4x4

# NOVÁ IK



Tak, a je  
slavného  
O kolik je  
Text: Lukáš Ditt

# Á IKONA



Tak, a je to tady. Na český trh dorazila nová generace slavného Subaru WRX STI. Zůstane tato ikona ikonou? O kolik je lepší a poradí si s moderní konkurencí?

Text: Lukáš Dittrich Foto: Zuzana Ptáčková

„KAROSERIE JE  
PEVNĚJŠÍ, ŘÍZENÍ  
JE MINIMÁLNĚ  
O TŘÍDU LEPŠÍ“



**V**ROCE 1994 Subaru rozšířilo nabídku na japonském trhu o model Impreza WRX STI. Přepřínovaný dvoulitr pod kapotou dával 211 k a auto si coby soutěžní speciál určený na běžné silnice fofrem našlo řadu fanoušků. Začala se psát historie vzniku jedné ikony. Co si budeme povídat, tahle ikona má v naší redakci tak trochu speciální postavení, a proto jsme na její novou verzi byli velmi zvědaví. Obzvlášť když Subaru v nepřilíh vzdálené minulosti odhalilo skvěle vypadající koncept.

Jenže design není nejsilnější stránkou této japonské automobilky. Když se v Americe poprvé

ukázalo slabší WRX, začaly v médiích kolovat články o ošklivém designu a o tom, jak hodně se výsledek od původní studie vzdálil. Bohužel je to pravda. Už při prvním setkáním s vrcholným STI na ženevském autosalonu jsem musel přiznat, že výsledek není na pohled taková bomba. Když se ohlédneme do minulosti, jednoznačně najdeme hezčí verze STI.

Na design auta nejezdí, říká staré známé a notně obehnané pravidlo. Proto jsem se nemohl dočkat chvíle, kdy se konečně posadím za volant, abych zjistil, zda nové STI nabízí takové schopnosti, že na nějaké designy, karbony v interiéru a podobné zbytečnosti zapomenete.

## OPRAVDU STI

Než se do toho teorie. Nové WRX starým. Řeč je hlavičce, nemění se ani o zrychlení a maximum. Hovět do nové tabulky CTRL+C a CTRL+V. Náhodou není japonci.

No, není. Ani na nové platformě pro WRX prodává kombi Levorg pro mimochodem na



## PODVOZEK STVOŘENÝ NA OKRUHY

Subaru uvádí, že při vývoji podvozku byly ve velkém využity zkušenosti z různých závodů. Nové WRX STI má být díky tomu podstatně schopnější při jízdě na silnici, respektive na okruhu. Pružiny vpředu i vzadu jsou tužší, podvozek byl snížen, zvětšil se rozchod kol a jiné jsou také brzdy. Mimochodem pro ruční brzdou používá nové STI na zadní nápravě samostatné přidavné bubny. Velkou novinkou je také systém, který v zatáčkách přibrzdí vnitřní přední kolo, čímž se má omezit nedotáčivost typická pro předchozí generace.

## OPRAVDU STEJNÁ?

Než se do toho pustíme, dejme si menší dávku teorie. Nové WRX STI má mnoho společného s tím starým. Řeč je hlavně o kompletním hnacím řetězci, nemění se ani výkon motoru, a dokonce i údaje o zrychlení a maximální rychlosti se mohly nastěhovat do nové tabulky za pomoci klávesových zkratk CTRL+C a CTRL+V. Nabízí se tedy otázka, zda náhodou není japonská novinka stejná.

No, není. Ani náhodou. Tak především auto stojí na nové platformě, která už posloužila jako základ pro WRX prodávané v Americe, ale také pro nové kombi Levorg prodávané v Japonsku, které jen tak mimochodem nabízí také 300 k, produkovaných

ovšem novým dvoulitrem. STI ve srovnání se svým předchůdcem narostlo na délku o 15 mm a rozvor byl zvětšen o 25 mm. Auto je navíc celkově nižší (-5 mm). Zásahu na tom má především světlá výška, která je o 15 mm nižší - klesla na 135 mm. Jiný, samozřejmě větší je rovněž rozchod kol na obou nápravách. Stačí? Ne? Tak pokračujeme dál.

Karoserie dostala řadu výztuh. Dohromady je pevnější o 30 % v ohybu a o 40 % v krutu. Stalo se tak z jednoho prostého důvodu. Karoserie musí být odolnější, protože podvozek je tužší. Vpředu ztuhly pružiny o 22 %, vzadu o 6 %. Tužší jsou také stabilizátory na obou nápravách, posíleny byly nápravnice,



zavěšení kol je přepracované. Své péče se dočkalo i dříve tolik kritizované řízení. Hydraulický posilovač zůstal, převod řízení se ale zmenšil z původního poměru 15:1 na 13:1. Radikálně narostla tuhost tyče řízení a ve výsledku Subaru slibuje reakce na úrovni Porsche 911. Odvážné tvrzení.

V neposlední řadě byl posunut přední sloupek o 200 mm směrem vpřed, to aby měl řidič lepší výhled, v interiéru je více místa a zavazadelník aktuálně pojme o čtyřicet litrů více (440 l). Ne, nová generace WRX STI opravdu není stejná. Už teď mohu prozradit, že sice stále stojí úplně mimo hlavní proud podobně drahých sportovních čtyřkolek (stejně jako odcházející provedení), ale rozhodně jde o jiné auto – lepší.

AUTO4x4.CZ // ČERVENEC-SRPEN 2014

## VE ZNAMENÍ XV

Dlouho před tím, než se objevily první fotografie nové generace WRX STI, bylo nad slunce jasné, co můžeme čekat od interiéru. To takhle před lety Subaru představilo model XV, který dostal množství měkčeného plastu, daleko kvalitnější zpracování a nakonec i lepší design. Následoval nový Forester – a co myslíte, jaký byl interiér? Ano, tušíte správně (pravidelní čtenáři dobře vědí), interiér byl, respektive je, identický. Levorg se také nese na stejné vlně a WRX STI nemohlo být výjimkou.

V praxi se bavíme o radikální změně, kterou poznáte naplno obzvlášť po přesednutí ze starého STI. Novinka je kvalitnější, hodnotnější, interiér je tišší, a především většinou smazal gigantický

NOVÉ V



MIL FREY  
100 let v Evropě



Subaru  
Confidence in Motion

Kombi

SUB  
SUB



Doby, kdy bylo možné kritizovat interiér horem  
spodem, jsou pryč. Nová generace následuje  
Forester. Těšte se na měkčený plast, sportovně  
tvarovaný volant a skvělou pozici za volantem

INZERCE

## NOVÉ WRX STI 2015 JIŽ V PRODEJI

evily první fotogra-  
ylo nad slunce jas-  
éru. To takhle před  
XV, který dostal  
daleko kvalitnější  
esign. Následoval  
aký byl interiér?  
í čtenáři dobře  
e, identický.  
vlně a WRX STI



**EMIL FREY**  
90 let v Evropě



Kombinovaná spotřeba 10,4 l / 100 km, CO<sub>2</sub> 242 g/km

**SUBARU EMIL FREY STODŮLKY**  
**SUBARU EMIL FREY ČERNÝ MOST**

Pekařská 638/5, 155 00 Praha 5, tel.: 255 720 111

Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14, tel.: 281 000 561

[www.emilfrey.cz](http://www.emilfrey.cz)



Autorizovaný prodejce a servis

## „UVNITŘ UDĚLALO WRX STI OBŘÍ POKROK“

odstup od soupeřů typu Audi S3 nebo BMW M135i xDrive, přestože ve srovnání s nimi nakonec stále trochu ztrácí. Nicméně už to není odstup, který by bylo možné charakterizovat ve stylu „o třídu“.

Trochu diskutabilní jsou umělé karbonové deko-ry. Ne že by to byla nejpodstatnější věc na světě, ale kdyby tam nebyly, vůbec bych se nezlobil. Důležitější je ovšem fakt, že je z auta opravdu výrazně lépe vidět. Osobně bych si vsadil kromě posunutého předního sloupku také na sníženou palubní desku. Řidič má po přesednutí ze staré generace pocit, že je sedadlo výše, ale výhled vpřed je daleko lepší. Více prostoru je také vzadu, kam se takřka bez problémů posadí téměř každý.

Sečteno a podtrženo, uvnitř udělalo nové WRX STI velký pokrok. Už si nemusíte při každodenní jízdě říkat, že vám nevdá vrzání plastů, protože přece máte okreskový speciál, a nemusíte se připravovat na udivené pohledy lidí, kteří si sednou do totálně plastového interiéru a vy jim řeknete, že tohle stálo víc než milion korun.

Kdybych měl vyslovit svůj čistě subjektivní názor, a chápu, že to bude znít velice divně, právě plastový interiér své kouzlo měl a aktuální setkání s končící generací mi ho znovu připomnělo. Řidič se těžko mohl zbavit dojmu, že jde o ultimátní stroj, který sází všechny karty na jízdu a víc ho nezajímá. Nové STI je daleko civilnější a v tomto směru udělalo Subaru jisté ústupky. Byla to ovšem samozřejmě nutnost, protože trh i doba si to žádají.

## NALIJME SI ČISTÉHO VÍNA

Nové STI zdědilo jednu zásadní vlastnost. Je jako víno. Ale ne jako takové to sladké pro dámy, které vyzkoušíte a víte, že je sladké, že vám chutná, a tak vypijete celou láhev, za týden si dáte další a pak přejdete k jiné, protože tohle víno vám už připadá nezajímavé. Přiznám se, že po prvních kilometrech za volantem jsem byl trochu v rozpácích. Všude okolo jsem slyšel chválu úplně na všechno, ale já jsem takové pocity nesídlil. První doušek nového japonského vína byl trochu kyselý. Ne tak, abyste vše rovnou zahodili a šli do regálu pro jinou láhev. Cítíte, že je zde cosi zajímavého a že vás něco nutí k tomu, abyste si nalili další sklenku a znovu ochutnali.

Když to řeknu naplno, první kilometry za volantem mě neoslovily. Auto se v zatáčkách hrnulo po předku ven, výkon motoru už také neohromí. Audi S3, které jsme probírali v minulém čísle, vypadalo, že drží veškeré trumfy od motoru, přes podvozek až po jízdní vlastnosti. Jenže S3 je přesně to sladké víno, kdy ochutnáte a víte.

Na veškeré dotazy a zmínky o kvalitách nového WRX STI jsem raději nic neříkal a těšil se na pořádné okreskové svezení. Udělal jsem dobře, ukvapené závěry fakt nejsou na místě. Na první svezení zaujme jedině řízení, které je tak rychlé a citlivé, že nemá v této kategorii konkurenci. Vyzkoušíte-li si navíc elektromechanické Audi S3 (například), zjistíte, jaké výhody nabízí hydraulický posilovač. Řízení je přirozené, ve volantu přesně cítíte, co se pod koly děje. Moderní elektromechanická náhrada není špatná a vadit vám nebude. Nesmíte si ale vyzkoušet hydrauliku v STI. Další věci ale zpočátku úplně neohromí.

Je to dáno jedním prostým faktem: STI nerozdává rychlost zdarma jako pan Babiš předvolební koblížky. Nejdřív si pěkně uválíte těsto, vše připravíte a pak pečete. Sladkou odměnu si musíte odpracovat, což je v dnešní době na tomhle autě vůbec nejlepší. Je jasné, že právě tato vlastnost bude mimo jiné důvodem, proč STI po stránce prodeju statistiky nezbourá, nicméně Subaru avizovalo, že v Evropě má STI plnit roli „billboardu na značku“ jako takovou. Jestli se prodá 500 nebo 600 exemplářů, je jedno. A víte proč? Protože v Americe se prodá 20 000 exemplářů STI. Ale zpět k tématu.

Řazení vám bude připadat tuhé a podvozek nedotáčivý, všechno má ale své řešení. Musíte trefit nájezdovou rychlost a musíte ji trefit přesně. Pak autem hodíte do zatáčky, to se zakousne a na výjezdu vás katapultuje směrem k další

→ text pokračuje na straně 27



IA  
vlastnost. Je  
dké pro dámy,  
é, že vám chut-  
den si dáte další  
e vno vám už  
e po prvních  
trochu v rozpa-  
lu úplně  
city nesídlle. Prv-  
byl trochu kyse-  
dili a šli do regá-  
cosi zajímavého  
si nalili další

ometry za volan-  
čkách hrnulo  
aké neohromí.  
nulém čísle,  
od motoru, přes  
enže S3 je přes-  
víte.

kvalitách nového  
a těšil se  
dělal jsem dobře,  
místě. Na první  
é je tak rychlé  
konkurenci.  
manické Audi S3  
nabízí hydraulický  
volantu přesně  
ní elektromecha-  
vám nebude.  
iku v STI. Další  
í.

tem: STI nerozdá-  
š předvolební kob-  
sto, vše připravíte  
musíte odpraco-  
le autě vůbec nej-  
nost bude mimo  
ce prodeju statisti-  
izovalo, že v Evro-  
na značku" jako  
o 600 exemplářů,  
Americe se prodá  
k tématu.

hé a podvozek  
řešení. Musíte  
síte ji trefit přes-  
y, to se zakousne  
ěrem k další

okračuje na straně 27



Základ pohonu všech kol se nezměnil, takže můžete stále nastavovat svornost mezinápravového diferenciálu. Obě nápravy pak používají samosvorné diferenciály. Nová generace k tomu přidává barevné displeje, ne úplně věrohodnou karbonovou imitaci a možnost pořídit kvalitní audio, kdyby vás náhodou omrzl zvuk motoru





## NOVÉ SUBARU WRX STI NA ISLE OF MAN

Man je velmi zajímavý ostrov, který leží mezi Anglií a Irskem. Pokud zde vyjedete mimo obec, nemusíte dodržovat žádné rychlostní limity. Kromě toho se tu také konají různé závody, a to na okruhu vedoucím po běžných komunikacích, který měří dohromady téměř šedesát kilometrů. Právě absence veškerých bezpečnostních zón, úzké silnice i průjezdy místních vesnic dělají tuto trať tak atraktivní. Mark Higgins zde v roce 2011 vytvořil s odstupujícím WRX STI rekord mezi automobily, když se jako vůbec první dostal pod hranici dvaceti minut. Nová generace sem zamířila nedlouho po svém představení, za volantem se znovu objevil pan Higgins a výsledkem je překonání původního rekordu téměř o půl minuty. Více než čas ale zaujme průměrná rychlost – 187 km/h. Ve městě, po okreskách...



PROHLÉDNĚTE  
SI DALŠÍ FOTKY  
Z TESTU

[WWW.AUTO4X4.CZ/](http://WWW.AUTO4X4.CZ/)  
Z REDAKCE/



rovince  
je potře  
potřeba  
ve srovn  
rentovi  
nedarilo  
vystoup  
zpocený  
dostane  
ne hned  
generac  
bůh za t  
mají stá  
Podv  
u něj by  
na mě p  
ce brzdi  
nedotáč

rovince. Razení je vůbec nejlepší s meziplýnem, je potřeba se soustředit na správný moment, je potřeba trochu zabrat. Jak se dočtete dále ve srovnání s Audi S3, ujet německému konkurentovi je velmi složité a dost dobře se mi to nedařilo. Jenže zatímco Honza po ostré jízdě vystoupil se spokojeným úsměvem, já jsem byl zpocený až víte kde. A to je přesně ono. Ne každý dostane z nového STI sto procent, tedy alespoň ne hned. I tato vlastnost je dědictvím předchozí generace a já bych k tomu rád dodal „Zaplat pánbůh za ty dary“. Ortodoxní drtiči okresních silnic mají stále po čem sáhnout.

Podvozek jako takový funguje výborně, přestože u něj bych viděl jisté rezervy. Trochu zvláště na mě působila přítomnost systému, který v zatáčce brzdí vnitřní přední kolo a tím má omezovat nedotáčivost. Občas to vypadá, jako by brzdil celé

auto, jindy jako by nezasahoval vůbec. Sladění s klasickým pohonem DCCD bych neoznačil za sto procentní. A vůbec, potřebuje STI se samosvojnými diferenciály na obou nápravách nějakou elektronickou pomoc? Naštěstí po vypnutí stabilizace se i tento elektrický pomocník uloží ke spánku a vy si můžete naplno vyzkoušet, jak moc je STI nedotáčivé, pokud přestřelíte nájezdovou rychlost a zdráháte se pak použít ruční brzdu.

Nalijme si tedy čistého vína. WRX STI je přesně ten případ, kdy si dáte první sklenku a řeknete si, že tohle chutná trochu divně. Po chvíli ale zjistíte, že máte v sobě celou láhev a že to víno je vlastně neskutečně dobré a zajímavé. Co mě ovšem štvě ze všeho nejvíc, to je vrácení auta. Vracel jsem ho totiž s vědomím, že jsem se na jeho stoprocentní schopnosti nepodíval. Alespoň máme důvod, proč si ho půjčit znovu.



„STI JE JAK  
ZAJÍMAVÉ VÍNO.  
ČÍM DÉLE JEZDÍTE,  
TÍM VÍCE VÁM  
CHUTNÁ“



## STARÝ

Všeobecný  
nový přep  
Subaru se na  
čtyřválec s  
série EJ. Ten  
K  
mezichlad  
nastavené  
systém čas  
se dočka  
řadě dorazilo  
pracují  
P

## CIVILNĚ

Přes vše  
změnilo tak  
Na zmíněno  
zvládá obyč  
Interiér je t  
stavte si, že  
pření nako  
světlech m  
totiž na roz  
do silnice a  
městského  
což má své  
prostě dalš

OVÝ DR  
ROSTĚ J  
EJBEZPI  
ezte se a p  
MMETRIC



SUBARU

idence in Moti

## STARÝ MOTOR V NOVÉM

Všeobecně se pod kapotou očekával nový přeplňovaný dvoulitr řady FB, ale Subaru se nakonec rozhodlo pro původní čtyřválec s objemem 2,5 litru ze starší série EJ. Ten ovšem prošel modernizací. Konkrétně se například zvětšil mezichladič stlačeného vzduchu, nově nastavené je turbodmychadlo, nechybí systém časování ventilů AVCS. Vylepšení se dočkal i katalyzátor a v neposlední řadě dorazilo výkonnější palivové čerpadlo pracující s tlakem 300 kPa schopné přečerpat 175 litrů za hodinu.



## CIVILNĚJŠÍ, LEVNĚJŠÍ

Přes všechny závodní schopnosti se WRX STI změnilo také ve smyslu auta pro denní potřeby. Na zmíněnou S3 nestačí, ale oproti dřívějším dobám zvládá obyčejné přesuny podstatně lépe a pohodlněji. Interiér je tišší, motor snad i o něco úspornější. Představte si, že ve městě jsem s nejvyšší mírou sebezapření nakonec dosáhl spotřeby 9,5 l. Ale na každých světlech mě svrběla noha, až to hezké nebylo. Když totiž na rozjezdu autu naložíte, kola se zakousnou do silnice a během pár vteřin jste na dvojnásobku městského limitu, za doprovodu parádního zvuku, což má své kouzlo a je to silně návykové. Chcete prostě další lok tohoto čím dál zajímavějšího vína.

Závěr proto nemůže znít jinak: STI nové generace je výborné auto. Pořád stojí mimo hlavní proud, pořád se drží svého a pořád to lze u něj považovat za pozitiva. Subaru k tomu přidá zájmovou cenu. Startuje se na 1 089 000 Kč, výbava je ale na rozdíl od předchozí generace o něco chudší, a především v základu nedostanete křídlo. To je dostupné až ve výbavě Sport, za kterou zaplatíte o 90 000 Kč více. Ale prozradím vám tajemství: pokud opravdu o výbavu Sport nestojíte, dá se křídlo přece jen přidat i k základu. Všechno totiž jde, když se chce, přestože v ceníku ani mezi příslušenstvím žádnou takovou nabídku nenajdete. Stačí se zeptat.

INZERCE

NOVÝ DRUH.  
PROSTĚ JINÝ. A BEZPEČNĚ  
NEJBEZPEČNĚJŠÍ.

Svezte se a poznáte kouzlo  
SYMMETRICAL AWD ...



Confidence in Motion

S BOHATOU VÝBAVOU již od **569 000 Kč**

Subaru XV

1.6i - 84 kW/114k | 2.0i - 110 kW/150k | 2.0D - 108 kW/147k

Kombinovaná spotřeba paliva 5,6-6,9 l/100 km, emise CO<sub>2</sub> 146-160 g/km.

[www.subaru.cz](http://www.subaru.cz)

# FRAJEŘIA



Všimli jste si, jak se v poslední době vyrojili hipsteři? Mladí kluci s hustými plnovousy a flanelkami se chtějí zřejmě podobat drsným kanadským lesníkům. Ale jak by se asi cítili, kdyby se dostali do opravdové divočiny? Zřejmě obdobně jako Audi ve společnosti dvou Subaru.

Text: Honza Markovič Foto: Zuzana Ptáčková



# ŘIA HIPSTER

hipsteri?  
se chtějí  
m. Ale jak  
é divočiny?  
vou Subaru.

## „PLÁCLI JSME SI S KOLEGY A VYRÁŽÍME DO KŘIVOKLÁTSKÝCH LESŮ“

**N**EDAL JSEM se k módní policii, ať si každý obléká a nechává narůst, co chce. A stejně tak ať si každý vybere, jaké mu sluší auto. Když tu teď přede mnou stojí zaparkované zbrusu nové Audi S3 a dvě generace našlapaných WRX STI, rád se svezu ve všech. Vlastně je to chvíle, na kterou jsem se dlouho těšil. Mít přímé srovnání je k nezaplacení.

Plácli jsme si s kolegy a vyrážíme do křivoklátských lesů. Mám ty silnice mezi Berounem a Lány rád. Jsou prázdné, je tu spousta dlouhých rovinek, zatáček, stoupání i klesání, a hlavně přes týden tu klesá počet chatařů ve Favoritech na nulu. A nikdo jiný tudy prakticky nejezdí. Parádní místo na testovací jízdu. A také na jízdu spanilou. Docela si užívám, že jsme kolona tří ostrých aut. Tedy až na Audi, to tu působí poněkud nepatřičně.

Proč? Je to dáno jeho stylem. Je prostě nenápadné, působí spíš jen jako další motorizace nové A3. Poznáte ho jen díky výfukům a upravené masce chladiče. To Subaru je pěkný pozér, ať už jde o novou, nebo starší generaci. Svaly dává najevo tak velkým křídlem na zádi, že bych si ho odřízl a vyrobil z něj lavičku na zahrádku. Na přídi nechybí mohutný nasávací otvor a zadní výfuky vypouští děs, už když se auta pomalu plíží Berounem.

Zastavím se ještě na moment u zmíněných křidel. U nového WRX STI díky němu poznáte, že





si majitel zaplatil za dražší verzi Sport. A zatímco tady vypadá, jako by bylo součástí vozu odjakživa, u odcházející generace připomíná spíše snahu o tuning. On to tuning opravdu je a pochází přímo z dílny Subaru. Kdo četl lednové číslo, kde se ukázalo stejné auto, ten jistě dobře ví, že pouze u křídla nezůstalo. Jiné jsou sedačky, upravené je řazení a hlavně kompletně vyměněn byl podvozek. Staré STI je prostě speciál.

## ZKOUŠKA LESEM

Končí vesnice, začíná hluboký les a v něm natažená silnice. V novém WRX STI sedí Lukáš, já za ním v S3 a poslední následuje starší WRX STI,

spíš jako doprovod. Je mi jasné, co Lukáš udělá jako první za značkou oznamující konec vesnice. Šlápne na to. A já také. Oba máme přeplňované čtyřválce, Subaru je ale samozřejmě plochý a má a 0,5 l objemu navíc. Jde o stejnou jednotku, jakou používá i starší model. Všichni tři disponujeme výkonem 300 k.

Subaru přidává a já se ho držím jako klíště. Nedokážu se sice na něj nalepit úplně, ale za žádých okolností mi nezvládne ujet. Kdybych už nepovažoval rychlost prudce nelegální i na dálnici tady na okrese za poněkud nepříjemnou, nenechal bych Lukáše ujet. Jenže on má méně pudu sebezáchovy. Něco mi nicméně říká, že i když



Přestože Subaru důkladně zapracovalo na interiéru, k pokoření Audi S3 to nestačí. Německý sedan je uvnitř absolutně precizní a do posledního detailu zpracovaný. Japonská novinka ale přidá nejlepší výhled ven a také nejvíce místa na zadních sedadlech

ě, co Lukáš udělá  
 jící konec vesnice.  
 áme přepřňované  
 čřejně plochý a má  
 nou jednotku, jakou  
 i tři disponujeme

rzím jako klíště.  
 it úplně, ale za žád-  
 jet. Kdybych už  
 nelegální i na dálnici  
 epřijemnou, nene-  
 n má méně pudu  
 ě říká, že i když



u důkladně  
 interiéru, k pokoření  
 ácí. Německy  
 bsolutně precizní  
 detailu zpracovaný.  
 ka ale přidá nejlepší  
 ě nejvíce místa  
 dlech



„VŠICHNI TŘI  
 DISPONUJEME  
 VÝKONEM 300 k“



## POHLED ORTODOXNÍHO FANOUŠKA

Pro mě je nové STI čistá esence rychlosti, jadrnosti a evoluční dokonalosti. Subaru se nesnaží ohromovat výkonem či efektivitou. Proč stále zlepšovat něco co je skvělé? U nové generace STI cítím velké zlepšení uživatelské přívětivosti. Motor je pružnější, interiér hodnotnější. Dokonce ani příliš krásným designem se nesnaží odpoutat mě smysly od prožitku z jízdy. Jsem rád, že se design opět vrací k jazyku z dob mého Legacy IV. generace. Audi S3 je pekelně rychlé, jen pocit z rychlosti necítím tak silně, daleko více se ho snaží od posádky oddělit, dá mi vše více zadarmo. Je mistrem wow efektu. U STI je nepříjemné spodní zploštění volantu, dálkové ovládání zamykání vypadá jako z dokupované sady z čínské tržnice a proč můžu použít automatický dojezd jen u stahování okna řidiče nebo proč je schránka před spolujezdcem úplně zaplněna manuálem?

Pavel F., majitel Subaru Legacy Combi 4. generace



Lukáš má k dispozici o 27 Nm více, mám nad ním přece jen jistou výhodu.

Je to automat. Zatímco Audi S3 vám dovolí si pohodlně sednout za volant, nastartovat a pak už jen klapat pádlem jednu rychlost za druhou, u Subaru musíte pracovat. A to velmi tvrdě. Hezky zadupnout spojku, pevně chytit páku manuálního šestikvalu a rychlost tam zasadit, jako kdybyste chtěli ze země vyviklat stoletý kůl od dávno rozpadlého plotu. Jde to podobně tvrdě. Pokud chcete ušetřit za permanentku do posilovny, řadte v Subaru střídavě za tři a za čtyři. To hipster v Audi jen tak ležérně kliká, že ano?

## CO JEŠTĚ SNESETE

Cesta lesem je občas hladká, občas pěkně hrbatá a naše auta nejsou právě ukázkou komfortního svezení. Kdepak, všechna mají pořádně tvrdé podvozky. Obě Subaru jsou velmi tuhá, to nové se ale chlubí ještě tužšími tlumiči, tužší nápravou nebo celou karoserií. Rozdíl oproti starému modelu je znatelný okamžitě, stačí si přesednout. Jen musím přiznat, že zatímco nové WRX STI mělo najeto jen pár set kilometrů, starému už palubní počítač ukazoval málem 30 000 km. A to se také na stavu vozu podepíše. A Audi? To je tuhé, ale tak, že to u něj nejméně ze všech tří vadí. Není prostě takový extremist. Dokážu si klidně představit, že bych s ním jezdil každý den do práce. Subaru bych si nechal na víkend.

Estéičko je skvěle bezprostřední, slyšíte bzukot převodovky, bouchání kamínků do podběhů, klapání spojky, a když ji špatně sešlápnete, tak i typický

zápach. Zkrátka zábava plná testosteronu. Jakmile pak přesednete do Audi, přijde vám až nemile sterilní. Jenže zkuste si žít se Subem delší dobu. Zkusíte si s ním vyrazit na dlouhou cestu. Za chvíli vám z něj praskne hlava.

Tady na okreskách je s ním ale dokonalá zábava. Přepínám do režimu S# a reakce na plyn je brutálně rychlá. Motor se nadechne a pak se rozběhne turbo. Vuuuuuuuuuuuu-pfááá! Líbí se mi, jak si motor hlasitě oddechne ve chvíli, kdy sundám nohu z plynového pedálu, abych rychle zařadil další stupeň. A pak znovu tatáž písnička. WRX STI je nesmírně návykové a chápu, proč ho lidé tolik milují. Zároveň jsem konečně také pocítil, v čem je oproti starému modelu lepší, ačkoli parametry má stejné. Je totiž ještě drsnější. Přesednete do staré verze a řízení vám bude rázem připadat vláčné až utahané, s obrovskou dírou uprostřed. To nové STI je ve všech ohledech lepší.

## ROZHŘEŠENÍ

A jak je na tom Audi? Zatímco u STI si volíte jeden ze tří jízdních režimů nebo nastavujete vyvážení diferenciálu, Audi na to jde elektronicky. Tlačítkem volíte mezi nastavením komfortním, sportovním a mnoha dalšími. Pěkný je režim Individual. Nastavil jsem si v něm plyn i řízení na Sport, ale tlumiče jsem nechal v Comfortu. Díky tomu jsem jezdil rychle, ale nemusel jsem se bát, že se umlátím. Audi umí parádně akcelarovat na povel, a i když jeho řízení není tak bezprostřední jako v Subaru, je velmi přesné a rovněž dost strmé. Subaru rádo pod plným plynem v zatáčce uklouzne

→ text pokračuje na straně 41



á testosteronu. Jakmile  
ijde vám až nemile ste-  
Subem delší dobu. Zkus-  
ou cestu. Za chvíli vám

m ale dokonalá zábava.  
akce na plyn je brutálně  
a pak se rozběhne turbo.  
mi, jak si motor hlasitě  
dám nohu z plynového  
další stupeň. A pak zno-  
je nesmírně návykové  
ilují. Zároveň jsem koneč-  
oti starému modelu lepší,  
Je totiž ještě drsnější.  
řízení vám bude rázem  
s obrovskou dírou upro-  
ch ohledech lepší.

atímco u STI si volíte  
ů nebo nastavujete vyvá-  
to jde elektronicky. Tla-  
ením komfortním, spor-  
Pěkný je režim Indivi-  
m plyn i řízení na Sport,  
Comfortu. Díky tomu  
nusel jsem se bát, že se  
ně akcelarovat na povel,  
ak bezprostřední jako  
a rovněž dost strmé.  
lynem v zatáčke uklouzne

→ text pokračuje na straně 41



**AUDI S3**

**MOTOR** | zážehový přeplňovaný čtyřválec 1984 ccm, 300 k / 5500-6200 ot.min<sup>-1</sup>, 380 Nm / 1800-5500 ot.min<sup>-1</sup>

**PŘEVODOVKA** | šestistupňová automatická, pohon všech kol – mezinápravová spojka

**JÍZDA** | 0-100 km/h za 4,9 s, 250 km/h, kombinovaná spotřeba 7,0 l/100 km

**ROZMĚRY** | 4469 × 1960 × 1392 mm, rozvor 2631 mm

**POHOTOVOSTNÍ HMOTNOST** | 1505 kg

**ZAVAZADELNÍK** | 390 l

**ZÁKLADNÍ CENA** | 1 138 900 Kč

**SUBARU WRX STI Sport (2015)**

**MOTOR** | zážehový přeplňovaný čtyřválec, 2457 ccm, 300 k / 6000 ot.min<sup>-1</sup>, 407 Nm / 4250 ot.min<sup>-1</sup>

**PŘEVODOVKA** | šestistupňová manuální, pohon všech kol – mezinápravový diferenciál

**JÍZDA** | 0-100 km/h za 5,2 s, 255 km/h, kombinovaná spotřeba 10,5 l/100 km

**ROZMĚRY** | 4595 × 1795 × 1475 mm, rozvor 2650 mm

**POHOTOVOSTNÍ HMOTNOST** | 1575 kg

**ZAVAZADELNÍK** | 460 l

**ZÁKLADNÍ CENA** | 1 179 000 Kč

**SUBARU WRX STI**

**MOTOR** | zážehový přeplňovaný čtyřválec, 2457 ccm, 300 k / 6000 ot.min<sup>-1</sup>, 407 Nm / 4000 ot.min<sup>-1</sup>

**PŘEVODOVKA** | šestistupňová manuální, pohon všech kol – mezinápravový diferenciál

**JÍZDA** | 0-100 km/h za 5,2 s, 255 km/h, kombinovaná spotřeba 10,5 l/100 km

**ROZMĚRY** | 4580 × 1795 × 1470 mm, rozvor 2625 mm

**POHOTOVOSTNÍ HMOTNOST** | 1555 kg

**ZAVAZADELNÍK** | 420 l

**ZÁKLADNÍ CENA** | již není v prodeji







„S3 JE SAKRA  
RYCHLÁ. STI JÍ  
NEUJEDE“





„A mohu si u  
Nová genera  
Upřímně, an



do přetáčí  
nejčistší st  
in Ordnun

Každé a  
něčím získ  
platková se  
nových se  
lítám a cht  
tý interiér,  
to ale nuda  
nachází na  
STI říct ne  
dekor z fal  
s grafikou



AUTO4x4.CZ / ČERVENEC-SRPEN 2014



& K, a.s.  
Víděnská  
prodej@su  
www.suba



„A mohu si u nich vyfotit své auto?“ Majitelé Subaru jsou opravdu speciální skupina. Nová generace STI ve společnosti té předchozí nemohla uniknout pozornosti mnoha z nich. Upřímně, ani se tomu nedivíme. Jízdu v koloně ještě za doprovodu Audi S3 jsme si užili



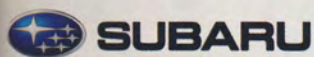
do přetáčivého smyku, u Audi se quattro stará o co nejčistší stopu, je dokonale neutrální. „Alles muß in Ordnung sein!“

Každé auto, které jsem ale dnes osedlal, si mě něčím získalo. Staré Subaru dostalo perfektní příplatková sedadla, která skvěle drží, zatímco v těch nových se necítím tak dobře, poněkud v nich totiž lítám a chtěl bych, aby byly níž. Audi má pěkně čistý interiér, podobně jako staré WRX STI, jinak je to ale nuda. Samozřejmě se ovšem kvalitativně nachází na nejvyšší úrovni. To se o novém WRX STI říct nedá. Proboha, koho napadlo dát do kabiny dekor z falešného karbonu a tu otřesnou navigaci s grafikou zašlé čtyři-osm-šestky? Na druhou stra-

nu pokud bych měl ukázat na auto, které mě nejvíc bavilo, bylo by to právě nové WRX STI.

Víte, možná byla dokonce chyba tahle tři auta srovnávat. Mají sice stejný výkon, stojí podobné peníze, ale jsou opravdu každé pro jiného řidiče. Pokud jste se zhlédli v rallye a doma si na policiče leštíte závodnickou helmu se svým jménem a s vlaječkou, Audi by vás zklamalo. Zato WRX STI, ať už sáhnete po novém modelu, nebo v bazaru po předchozí verzi, vás pohltí. A naopak. Pokud chcete být rychlí, ale nehodláte pro to obětovat své pohodlí, zvolte raději Audi. Namakaní frajeři mezi sebe hipstery nepřijmou. A hipsteri už mají také vlastní klub. ■

INZERCE



C & K, a.s.  
Videňská 100, Brno  
prodej@subarubrno.cz  
www.subarubrno.cz



547 136 215  
602 487 429  
602 727 516