

ŽÍT A ZEMŘÍT

Nedávno se mi do hlavy dostala myšlenka, jestli je na trhu automobilka, se kterou bych chtěl prožít celý svůj automobilový život. Začít s prvním modelem v 18 letech a zůstat u ní až do stáří, než mi seberou řidičský průkaz nebo z nemohoucnosti skončím na střeše v příkopu. Při hledání jsem si zvolil jedno jediné kritérium - zábavu. Vyšlo mi z toho Subaru!



STI

Motor/objem: prepínaný plochy čtyřválec/2457 cm³
Maximální výkon: 221 kW (300 k)/6000 ot./min
Točivý moment: 407 N.m/4000 ot./min
Převodovka: 6stupňová manuální
Maximální rychlost: 255 km/h
Zrychlení 0-100 km/h: 5,2 s
Kombinovaná spotřeba: 10,5 l/100km
Pohotovostní hmotnost: 1505 kg
Cena modelu: 1 119 000 Kč

S JAPONCEM

FORESTER

Motor/objem: přeplňovaný plochý čtyřválec/1998 cm³
Maximální výkon: 177 kW (240 kJ)/6600 ot./min
Točivý moment: 350 N.m/2400-3600 ot./min
Převodovka: bezestupňová automatická Lineartronic
Maximální rychlost: 221 km/h
Zrychlení 0-100 km/h: 7,5 s
Kombinovaná spotřeba: 8,5 l/100km
Pohotovostní hmotnost: 1613 kg
Cena modelu: 939 000 Kč



BRZ

Motor/objem: atmosférický plochý čtyřválec/1998 cm³
Maximální výkon: 147 kW (200 kJ)/7000 ot./min
Točivý moment: 205 N.m/6400-6600 ot./min
Převodovka: 6stupňová manuální
Maximální rychlost: 230 km/h
Zrychlení 0-100 km/h: 7,8 s
Kombinovaná spotřeba: 6,9 l/100km
Pohotovostní hmotnost: 1202 kg
Cena modelu: 709 000 Kč

Nevím proč, ale začal jsem přemýšlet, co bych si vybral za značku, se kterou bych si dokázal představit celý svůj řídičský život. Přeci jen jsem hodně náročný, většina známých o mě ví, že bych se klidně mohl označit za extrémistu, který odsuzuje všechno, co je plné elektroniky a nelze u toho vypnout stabilizaci. Kde hmotnost naznačuje, že je auto každý den u McDonalda a aktivitu řidiče přebírají nové technologie. Rozhodl jsem se, že se rozvášním, napíšu si takový krásný článek o značce, kterou mají rády moje ruce, nohy a hlavně srdce. Přitom se ale nepovažuji za nějakého brutálního příznivce. To BMW jsem míval podstatně radši. Ale...

Neporazitelný koncept

Když pozoruji současnost a dívám si do daleké minulosti, Subaru bylo vždycky jednou ze značek, na jejichž nový model jsem se těšil. Bylo jedno, jestli šlo o WRX STI nebo obyčejnou Imprezu, Legacy či Forester. Imponovalo mi jednou věcí. Nikdy nesešlo ze své nastavené cesty. Nenechává se příliš ovlivnit módními trendy a pořád staví na hodnotách jako je robustní stavba, spolehlivost a ploché motory, které zajišťují, že nabitě kolty jsou prokláté nízkou u silnice.

Dokonce si vzpomínám na pět až deset let staré testy Imprezy STI. Kolik toho to auto vydrželo. Nespočet průjezdů bokem, odobávání karosérie odletujícími kameny na šotolině a seškrabávání lepkavé směsi. Lanko od ruční brzdy už dnes mělo něco přes sto metrů a její rukojeť tvar mojí ruky. Zajímavé je, že stejnou radost mi dokázal udělat i „obyčejný“ Forester. SUV, které opět prokázalo, že nepotřebujete cinkrlátka na to, abyste se jednoduše protřeli terénem. Jasně, většina modelů Subaru prohrávala ztvárněním vnějších tvarů, nudným interiérem, ale povrchnost nechme jiným odborníkům. Auto přeci jen pořád nejsou mobilní telefony. Protože co vlastně potřebujete od auta? Každý den nasednout, nastartovat a jezdit. Příjemně jezdit. Nějak si zpříjemnit kilometry za volantem. A tohle prostě Japonci umí.

BRZ prodloužilo život

Ale doposud Subaru chybělo auto na začátku nabídky. Malé Justy s přeplňovaným motorem bylo zajímavé ve své první generaci, to poslední uchvátilo tak maximálně důchodce, kteří potřebovali dojet do Lidlu. Jenže v loňském roce Subaru s Toyotou šokovali celý svět a přišli se zábavnou zadokolkou, která nás všechny vrátila do devadesátých let, a to rozhodlo. Jestliže vám v porodnici nalili do žil místo krve benzin, tak tohle auto na vás čeká, až dostanete řidičák. Jasně, že k tomu potřebujete ještě alespoň trochu majetné rodiče, anebo to štěstí, že už jako středoškolák rozjede-



Jedna věc, kterou miluju na Subaru, je ve většině případech používání látky místo kůže. Pro opravdové řidiče je to jen přínosná věc. Není nic horšího, než klouzající zpocená řít' v zatáčce.



WRX STI 2014

Už jen necelý měsíc nás dělí od toho, než usedneme do nové generace. Co nás čeká nového? Tužší karosérie, vektorování točivého momentu mezi zadní kola, 305 koní a konečně snad i vylepšené řízení. Design si ohodnoťte sami a Subaru slibuje prémiovější interiér.



te úspěšnou IT firmu. Tímto krokem si Subaru nicméně zajistilo, že bude mít své zákazníky od začátku až do konce života. Proto jsem se rozhodl vzít trojici Subaru na jedno místo, přesněji na letiště v Mimonu, kde jsem si pro ně připravil podmínky, ve kterých se nejčastěji objevují, a vyzkoušel, jestli mě přesvědčí o tom, že bych v nich prožil celý svůj život. Druhým důvodem bylo také rozloučení s odcházející generací WRX STI, protože už na nás čeká nová.

Díl první - řídičské interiéry?

Začnu tím, co mě u každého dobrého auta zajímá jako první - posaz za volantem a interiér orientovaný na řidiče. Tady jednoznačně vyhrává BRZ, které by mohlo využívat v tom, jak má vypadat správný prostor pro řidiče. Nejen, že se sedí extrémně nízkou a nohy máte téměř natažené směrem k pedálům, ale i volant je ve správné konstalaci k vašemu tělu a rukám. Díky nízké poloze sedačky se o něco výše dostává řadička, která je tím pádem jen pár desítek centimetrů od volantu. Ideální jsou také sedačky, které mají dobré boční vedení, ale nedrtí vaše žebra. Béerzetko nemá k dokonalosti daleko ani co se týče volantu a přístrojového štítu. Soustředěného řidiče nerozptylují tlačítka a před očima má obří otáčkoměr, grafickou i zvukovou diodu informující o potřebě přeřazení, kterou si může samozřejmě ještě nastavit.

Když se posuneme o pár let dále, do Subaru WRX STI, které je koncepčně trochu jinde, tak už lze najít drobnosti, které by mladý 18letý pilot zkritizoval, ale ve třiceti už se vám hodí. Volant modelu STI na sobě má tlačítka pro ovládání rádia, ale

především smartphonu, který si můžete s autem propojit. Mě nejvíce vadí zbytečně vyšší posaz. U WRX STI mi trvá déle, než se za volant složím tak, abych s ním mohl pracovat na hraně. Určitě bych japonské inženýry poprosil o posunutí ruční brzdy lehce směrem vpřed k řadicí páce. Uspořádání přístrojového štítu je vynikající. Před očima máte také otáčkoměr, ale na rozdíl od BRZ, které ukazuje rychlost digitálně a ještě po levé ruce analogově, má STI rychloměr jen vpravo. Kromě rozsahu nastavení volantu a vysoko posazené sedačky je kokpit na vynikající úrovni.

Překvapivě ani Forester není výrazně pozadu. Už se sedí podstatně výše, což usnadňuje nastupování starším a zlepšuje výhled, ale sedačky i bez výraznějšího bočního vedení dobře drží tělo. Jedna věc, kterou miluju na Subaru, je ve většině případech používání látky místo kůže. Pro opravdové řidiče je to jen přínosná věc. Není nic horšího, než klouzající zpocená řiť v zatáčce. Čím mě ale Forester rozhodně



▲ WRX STI MÁ JEDINOU VADU NA KRÁSE. VYSOKO POSAZENÝ SEDÁK A PŘÍLIŠ MALÝ ROZSAH VÝŠKOVÉHO NASTAVENÍ VOLANTU.

▲ TAKHLE TO MÁ VYPADAT. MAXIMÁLNÍ POZORNOST NA ŘIDIČE, IDEÁLNÍ POSAZ ZA VOLANTEM A OVLÁDACÍ PRVKY JEN PÁR CENTIMETRŮ OD SEBE. OD BRZ BY SE MĚLA VĚTŠINA AUT UČÍT.

◆ JE TO SICE SUV, ALE ZA VOLANTEM NEMÁTE POCIT, JAKO ŽE SEDÍTE NA ŽIDLÍ. ROZSAH NASTAVENÍ VOLANTU VŮČI SEDÁČCE JE LEPŠÍ NEŽ V STI.





překvapuje, je větší sladěnost pozice se-
dačka-volant, než je tomu u WRX STI.
Způsobuje to větší rozsah nastavení
volantu směrem vzhůru. Každopádně u
všech třech modelů Subaru ukazuje, jak
vypadá interiér se zaměřením na řidiče. U
BRZ a STI to čekáte, ale u Foresteru jde o
příjemné překvapení.

Díl druhý - boxery a nic jiného

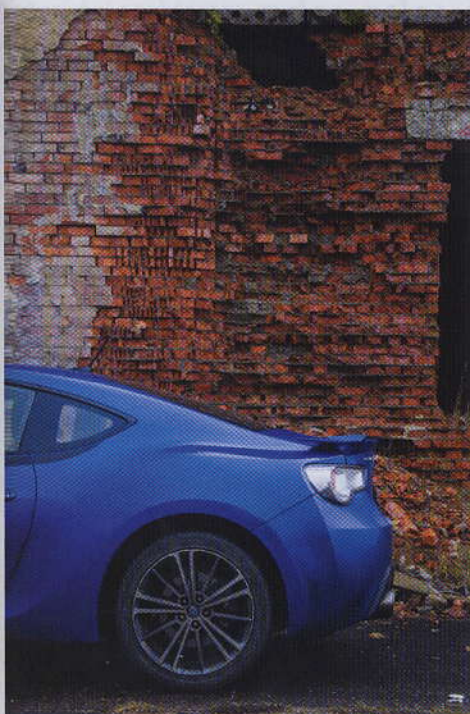
Pohonné jednotky patří u Subaru mezi
základní stavební kameny. Japonská auto-
mobilka vystupuje z šedi výrobců plochým
uspořádáním motorů, které mají několik
výhod. Směrem k zábavnosti je to nízké
těžiště, které zvláště u vyššího Foresteru
dělá divy. Měli jsme štěstí, protože jsme
na jednom místě mohli porovnat trojici
odlišně uspořádaných motorů. BRZ je zá-
stupcem staré atmosférické školy, vlnkovat

STI - CESTA K LEPŠÍMU SUBARU

Nestačí vám standardní Subaru z výro-
by? Vezměte do ruky katalog Performance
dílu od sportovního oddělení STI
a vylepšujte. Ale pozor! Zapomeňte
na zkrášlování designu a připravte si
pořádně naditou peněženku. U WRX STI
můžete vylepšit nápravy, jejich uložení,
tlumiče, řazení a další drobnosti. Za
vylepšené estéičko ve stylu japonské
verze RA zaplatíte o 300 000 Kč víc.
Katalog STI je otevřený i novince BRZ.
A když vám zbudou ještě nějaké kačky,
tak můžete vylepšit i sebe. STI má sadu
komplet oblečení.



◀ **MAGICKÉ TLAČÍTKO,**
SPOUŠTĚČ ZÁBAVY
U BRZ. TADY SE
ROZHODNĚ NEMUSÍTE
BÁT JEJ STLAČIT
A STABILIZACI VYPNOUT.



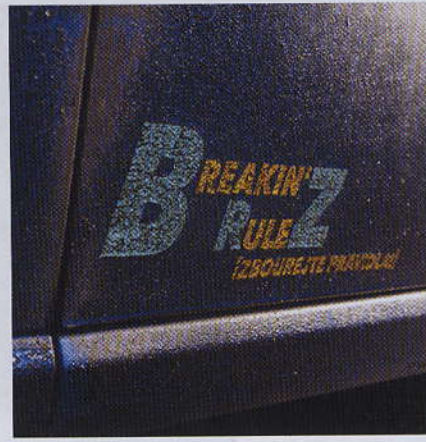
loď modelové řady Forester využívá přeplňo-
vání ze stejného objemu a WRX STI k turbu
přidává ještě dalšího půl litru objemu.
Většina z vás obdivuje dynamiku posled-
ně jmenovaného, ale mě se vryl pod
kůži atmosférický dvoulitr z BRZ, na
který Toyota dodala přímé vstříkování.
S jeho výkonem a točivým momentem se
dá daleko lépe pracovat. Můžete si s ním
přímo hrát. Důležitá je však jedna věc.
Nespustit ručičku otáčkoměru pod pět
tisíc otáček. Už jsem o dvoulitrové atmo-
sféře básnil několikrát a bude se opako-
vat. Ani ve třech tisících, ani do pěti tisíc
s ní není žádná zábava a neukazuje svůj
potenciál. Ale nechte jednou vytočit kvalitu
až k sedmi tisícům. Nejen, že vás BRZ
uchvátí svoji rychlostí, ale především
naturálním motorovým zvukem, který

se mísí se zvukem sání. Zvenku slyšíte
motor, ale uvnitř auta nasávání čerstvého
vzduchu. Připomnělo mi to stará auta, u
kterých motory krmily karburátory. Zvlá-
ště při přeřazení v maximálních otáčkách.
Po opětovném sešlápnutí plynu až na pod-
lahu se ten zvuk projeví. A pokud budete
držet BRZ v rozmezí otáček, které jsem
popsal, přesvědčí každého pochybovače o
jeho výkonu. Subaru BRZ umí letět jako
blázen. Doplnuje to extrémně krátkým
řazením. Je to tak návykové. Zatáhnete za
řadicí páku, která se na konci jejího chodu
na tisícinu vteřiny zastaví a pak zaklapne.
Cokoliv v bérzetku ovládáte rukou nebo
nohou, to skvěle cítíte. Forester se svým
přeplňovaným dvoulitrem ukazuje, jak
rozdílná turboškola proti atmosféře je.
Točivý moment může Forester rozdávat,

ale hodnoty zrychlení ukazují, že 150 Nm
navíc není všechno. Stačí rozdíl přes 300
kg v hmotnosti a výhoda v přeplňování se
smazává. BRZ zrychluje pouze o 0,1 s po-
maleji, než oturbený Forester. Jeho dvou-
litr postrádá širší rozsah využitelnosti toči-
vého momentu, ale to by mi vadilo méně
než čekání na jeho nástup. Trošku mi to
připomíná přesnost linkových autobusů.
Po sešlápnutí plynového pedálu se musíte
připravít na „drobnou“ prodlevu a pak
obrovské nakopnutí a opětovné zvadnutí.
Vrchol výkonu přichází až 2000 otáček po
skončení vrcholu točivého momentu, což
zapřičiňuje, že se Forester mírně zasekne
a nerozjíždí se. Spíše je lepší dříve přeřa-
dit a začít si pohrávat s jeho nástupem. Je
to docela sranda a během chvilky mě na
šotolině začalo bavit, hledat moment, kdy



▲ SOUČASNÝ FORESTR DOSTAL ZAJÍMAVÝ LED DIODOVÝ TUBUS, KTERÝ OBIHÁ PŘEDNÍ SVĚTLOMETY. EFEKT VE TMĚ JE PŮSOBIVÝ.



▲ SUBARU BRZ BOŘÍ SOUČASNÁ MODERNÍ AUTOMOBILOVÁ PRAVIDLA Z POHLEDU ZÁBAVY.



▲ BRZ NEBO WRX STI? POPRAVDĚ ANO, OBE A VYŘEŠÍTE TÍM CELÝ ROZKOL.

WRX STI má nádherný charakter motoru, stejně jako jeho zvuku. Sytý hluboký bariton, který si ale nemáte čas vychutnávat. WRX STI je strašně rychlé, zvláště když se cesta kolem vás začne hodně zužovat

přesně mohu jít před zatáčkou znovu na plyn, abych správně trefil výjezd. Tentokrát jsem si nakonec nechal WRX STI. Mohlo by se zdát, že jeho turbomotor je podobný Foresteru, jen s tím rozdílem, že má i půl litru navíc. Není, je úplně jiný. Maximum točivého momentu nastupuje výrazně později. Někde kolem třech tisíc. Ale to je pouze začátek, vrchol přijde ještě o tisíc otáček dále. Je mohutný, ale po vzoru závodních speciálů dokáže vydržet v tahu podstatně déle než v případě Foresteru. WRX STI má nádherný charakter motoru, stejně jako jeho zvuku. Sytý hluboký bariton, který si ale nemá-

te čas vychutnávat. WRX STI je strašně rychlé, zvláště když se cesta kolem vás začne hodně zužovat. V našem případě mělo nejrychlejší Subaru ještě příplatkově zkrácené řazení od STI. To už není daleko od téměř závodní převodovky soutěžního speciálu. V případě pohonných jednotek umí bavit celá trojice, i když Forester je na tom ze všech nejhůře. Rozhodně ale u Subaru neplatí obava, že by vás jeden, druhý nebo třetí motor sežral zaživa. BRZtko je v tomto fantastické. Spořivec i při ostřejším zacházení. Při pohodové jízdě se dostane pod sedm. Forester XT zvládá jezdit na

hranici devíti litrů a jediným problémovým týpkem je STI. Ukrotit se tak, abyste se nedostali přes deset litrů, je hodně těžké.

Díl třetí - 3 x jinak

Závěrem si hodnocení dovolím otočit. Subaru Forester už není úplně to, co vždycky býval, když se s ním dalo jezdit stejně bokem jako s WRX STI a jako jediný se podvolil trendům změkčování. Navíc potřebuje zasáhnout větší skupinu zákazníků. I tak se s ním pobavíte. Dokážu si ho představit, až mi věk přesčí čtyřicítku. No u mě spíše padesátku. Kdyby u něj šla kompletně deaktivovat





▲ PO AKTIVOVÁNÍ REŽIMU XMODE SPUSTÍTE POMOCNÍKA PRO SJÍZDĚNÍ PRUDKÝCH KOPCŮ. UMÍ TO I BEZ TOHO.



▲ MEZICHLADIČ STLAČENÉHO VZDUCHU ZÁSOBUJE TURBO STUDENÝM VZDUCHEM. PŘI MAXIMÁLNÍM VYUŽÍVÁNÍ NA OKRUHU JEJ MUSÍTE PŘESUNOUT DO PŘEDNÍHO NÁRAZNIKU.

stabilizace, byla by míra zábavy na úplně jiném levelu a zvláště na nezpevněném povrchu má chuť si hrát, což ukazuje na předchozí dvoustraně. Potřebuje před zatáčkou mírně rozhodit. Pak pěkně hodí zadkem, ale při větším kontra na výjezdu ho zastaví stabilizační systém. Jeho zábavnost je ale v něčem jiném. Překonávat nerovnosti. V mírnějším terénu nemusíte řešit díry ani větší výrůstky, žehlí je s přehledem podobně jako luxusní esko naše silnice. Měkčeji naladěný podvozek mu ve spolupráci s pohonem všech kol zajišťují neustálou trakci. A to platí i na asfaltu na okreskách. Nemá cenu s ním jít až na hranici schopností, ale užívat si zatáčky ve svižném tempu bez ubírání a věnovat se plynulému přenášení hmotnosti jemnou prací na volantu. Forester se vždycky mírně zhoupne až do té míry, kdy se opře o boky pneumatik. Nikam necestuje. Drží. I když má o pár kilo navíc, na jeho obratnosti se to neprojevuje. Pořád má dostatek chuti k zatáčení, jen si musíte vyřešit pohyb vašeho těla v sedačkách.

WRX STI a BRZ jsou ale jiné kafe. Pro STI jsem si připravil kousek od letiště takovou malou rychlostní vložku. Přesně v těchto místech se cítí nejlépe. Ve srovnání s BRZ ale od vás vyžaduje podstatně více soustředění a síly. Stačil mi stejný počet najetých kilometrů a na mé připlešlé hlavě se vytvořilo o sto procent více kapiček potu, než v případě zadokolkového kupé. Jde o rychlost, síly, které v něm působí a pohon všech kol. STI totiž promíjí podstatně méně chyb než BRZ. Při ostré jízdě s ním musí člověk přemýšlet dopředu. Dvě tři vteřiny před zatáčkou už musí vědět, jak ji bude projíždět. Ale víte, co na něm nejvíce miluju? Zlepšující se chování v závislosti na zvyšujícím se hrubiánství za volantem. Když s ním jedete pomalu, není zábavné, nechce poslouchat. Ale jakmile mu naložíte, zvýšíte rychlost, začne se chovat lépe, přívětivěji. Nelogické? Jen z části. WRX STI potřebuje rychlost, aby trochu ztratilo adhezi a začalo se klouzat. Navíc je potřeba nenechat oddechnout turbo. V úzkém prostoru je potřeba používat ruční

brzdu. Ale věřte mi, že po chvílce tomu přijdete na chuť. Asi nejhezčí je možnost pracovat s přenosem hmotnosti a větší setrvačnosti karoserie sedan, třeba když před sebou máte esíčko. Na výjezdu z první zatáčky ho držíte ve smyku a na plynu. Pak jen stačí, když máte kontra, pustit pedál plynu a nechat ten zadek slajdovat. Dokonce můžete v průběhu pustit volant a on se sám přetočí tam, kam potřebujete. Zastavíte ho rukama, jdete na plyn a zase hurá ven ze zatáčky! Potřebujete něco víc než tři písmena? Jen vás upozorňuji, abyste v průběhu zatáčky při průjezdu bokem nesundávali nohu z plynu, jinak si dopředu prohlédněte co za překážky je na protější straně. Jediné, co by se dalo estéíčku vytknout jsou slabší brzdy a nepřesné až příliš lehké řízení. Na druhou stranu to je věc, kterou se nepodařilo vylepšit snad po většinu generací. Ale pokud se s ním nechystáte jezdit na okruhu, vadit vám to nebude. Umožňuje větší rozsah korekcí v průběhu zatáčky, aniž by vám za to dalo za uši. Každopádně na STI už potřebujete





WRX STI PŘINÁŠ
NEJVĚTŠÍ POTĚŠENÍ N
ÚZKÝCH A UKLOUZA
NÝCH CESTÁCH. TAM S
CITÍ JAKO DOMA

STI totiž promíjí podstatně méně chyb než BRZ. Při ostré jízdě s ním musí člověk přemýšlet dopředu. Dvě tři vteřiny před zatáčkou už musí vědět, jak ji bude projíždět.



chladnou hlavu a zkušenosti.

A nakonec je tady moje milované BRZ. Klidně mě za to zabijte, ale v mém případě jde o nejzábavnější, nejovladatelnější a nejvyváženější auto. Není lepšího auta na řídicí začátky. Ono je ve své podstatě i velmi bezpečné. Nepotřebujete tolik rychlosti jako v STI, abyste s ním projeli zatáčku bokem. A když náhodou spadne pár kapek na silnici, tak to jde snad i bez porušování rychlostních limitů. Pokud je



BOJÍTE SE SPOTŘEBY
PŘEPLŇOVANÉHO
DVOULITRU? ZBYTEČNĚ.
DOKÁŽE JET
I POD DEVĚT.

SLEDUJTE VIDEO NA
www.ifaster.cz

k dispozici hodně místa, tak naopak ve velmi vysoké rychlosti. Ale ani tehdy vás nerozhodí z koncentrace. Stačí vám na to jen správný moment podrážení a zatáčení volantem. Díky koncepci motoru za přední nápravou, pohonu všech kol, nízké hmotnosti a umírněného výkonu, máte na všechno dost času. Hezky si připravit auto před zatáčkou, podrádit, nechat zadek sklouznout a počkat si, než se zastaví. Pak už jen na plyn. Atmosférický motor s obrovským rozsahem dovoluje si s ním hrát jako na pedál od piana. Jediné, co musíte dodržet, jsou otáčky a cit. On-off na BRZ neplatí. Když se přes tuhle definici dostanete, pak už je to jen v rukou a prostorosti zatáčky. Podívejte se na video.

Subaru to zvládne

Tak a máte za sebou důvody, proč bych si dokázal se značkou Subaru žít i zemřít. Jasně, že s nimi nebudete hvězdou módních přehlídek, ani nevyhraje soutěž s nejnižší cenou a už vůbec na ně nesbalíte prsatou dvacetiletou blondýnu, ale rozhodně se budete bavit. I když největší starost mám o to, jestli vůbec někdo bude chtít z BRZ přeskochit na STI a z STI na Forestera