

Honda Civic Type R vs. Subaru WRX STI

Párek raubířů

Oba vozy pocházejí z Japonska, oba zdobí nepřehlédnutelná křídla a oba mají za úkol řidiči vyplavit do krve litry adrenalinu. Zde ale jejich podobnosti končí, každý z nich na to totiž jde z jiného konce.

— Předchozí ostrý Civic poháněl atmosférický dvoulitrový čtyřválec K20Z4 s úžasně točivým charakterem. Emisní normy jej bohužel poslaly do automobilového důchodu a na nástupce jsme si museli počkat až do minulého roku.

Nasazení přeplňovaného čtyřválece (K20C1) fanoušci nejednou oplakali. Ale spoň malou náplastí jim však byl takový přísun výkonu, který stačil na ustavení nového rekordního času mezi předokolkami na Severní smyčce Nürburgringu. V květnu 2014 Honda časem 7:50,63 po-

kořila jen dva měsíce starý zápis Seatu Leon Cupra (7:58,4). Ani nekompromisní Renault Mégane R.S. 275 Trophy-R asijského konkurenta o několik týdnů později neporazil, 20,6 km dlouhý okruh totiž zajel o více než tři sekundy pomaleji. Škoda že nemáme srovnání se Subaru WRX STI, které na trať v blízkosti vrchovin Eifel zatím nezavítalo.

Dvojici ve slávistické barevné kombinaci na první pohled spojuje jen tmavý odstín kol a velká přítlačná křídla. Subaru po extempore s hatchbackem v minulě

generaci opět vsadilo na tříprostorovou karoserii. Honda si zachovala koncepci z minula, přidala však jeden pár dveří. Uvnitř je Civic o něco menší, řidič se musí smířit s horší polohou za volantem. Kvůli instalaci palivových nádrží pod přední sedačky se totiž sedí o něco výše. Při nastupování a vystupování nám vadila příliš výrazná dolní boční opora sportovních skořepin, konvenčněji tvarovaná sedadla ve WRX STI byla praktičtější. Stejně tak potěšila i lepší pozice za volantem, kdy jsme palubní desku neměli skoro u kolen.



Zatímco Honda vyšla vstříc přeplňování, Subaru se mu ještě sveřepě brání



Čtyřválcové kladivo

Plachý čtyřválec 2,5 litru v subaru patří mezi nejcharakternější motory na trhu. Již při volnoběhu výhružně bublá a je znatelně hlasitější než jednotka v hondě. Navzdory výkonovým parametrům bychom očekávali silnější zátaž v nízkých otáčkách. Například při drobných parkovacích manévrech jen s hraním se spojku agregát zhasne. Boxer by také mohl projevovat větší ochotu při výletech k červenému pásmu. Nepotěší ani šestistupňový manuál s méně přesnými drahami. Celkově „chlapáčtější“ chování dotváří i tužší spojka a podvozek, kterému výlety po městě nedělají moc dobře. Tady by se adaptivní tlumiče hodily.

Chování hony v nízkých rychlostech a při rutinním popojíždění připomíná běžnou verzi. Šasi velmi dobře tlumí většinu nerovností (navzdory 19" kolům), z příjemně měkké spojky nedostanete křeč do levé nohy ani po hodinové jízdě v koloně a motor netrpí hluchým pásmem ve spodních patrech otáčkoměru. Líbí se nám také chod manuálu. K dokonalosti mu přesto chybí ještě větší mechanický pocit a špetka přesnosti. Odezva na sešlápnutí plynového pedálu je lehce utlu-



Brzdy Brembo si za několik tisíc km užily své a při práci pískaly



V subaru se destičky do kotoučů zakusovaly s nepatrně větší chutí

mená, což při běžném pohybu vůbec nevádí.

Nalevo od palubních přístrojů se ovšem nachází magické červené tlačítko R+, které po zmáčknutí jinak pohodovou Hondu Civic Type R změni v neskutečně rychlou bestii. Adaptivní podvozek ztuhne (stále však není prkenný) a přeplňovaný dvoulitr najednou předvádí bryskní reakce na povely pravé nohy. Výraznou změnu charakteru dotváří i hučení agregátu, které silně proniká do kabiny.

Honda v tu chvíli rozpoutá dynamické peklo, připomínající zážitek z řízení osmi-válců od AMG. V obou případech se totiž krajina při plném plynu změni v rozmazanou šmouhu. Tempo, jaké je 310koňový dvoulitr schopen vyvinout, je neskutečné. Subjektivně je honda mnohem rychlejší než cokoliv s motorem 2.0 TSI z koncernu Volkswagen. Ani se nenadějete a půl kilometru vzdálená zatáčka je těsně před vámi. Brzdy stíhají i větší záprah, u zkoušeného kusu ale pískaly. Asi toho měly za sebou už dost.

Čtyři proti dvěma

Úskalí pohonu předních kol částečně neodstranil ani mechanický samosvor, ►

KANDIDÁTI



Honda Civic Type R GT

- ⚡ 228 kW
- 🕒 0-100 km/h za 5,7s
- 💧 7,3 l/100 km od 949 900 Kč



Subaru WRX STI

- ⚡ 221 kW
- 🕒 0-100 km/h za 5,2s
- 💧 10,4 l/100 km od 1 199 000 Kč

Atmosférický motor a čtyřkolka (vlevo) proti přeplňování a přednímu pohonu se samosvorem aneb Soubor analogového a digitálního světa



Subaru WRX STI

Isle of Man
19:15,0
(60,7 km)

REKORDY

Honda Civic Type R

Nordschleife
7:50,63
(20,6 km)

SROVNÁVACÍ TEST



Technické údaje

	HONDA	SUBARU
Motor	R4, benzin, turbo	H4, benzin
Ventilů/vačkových hřídelí	4 na válec/2	4 na válec/2
Zdvihový objem (cm³)	1996	2457
Výkon (kW/min)	228/6500	221/6000
Točivý moment (N.m/min)	400/2500-4500	407/4000
Nejvyšší rychlost (km/h)	270	255
Pohotovost/užit. Hmotnost (kg)	1382/303	1575/425
Převodovka	6 MT	6 MT
Poháněná kola	přední	všechna
Brzdy vpředu/vzadu	kotoučové/kotoučové	kotoučové/kotoučové
Pneu rozměr	235/35 R 19	245/40 R 18
Normovaná spotřeba (l/100 km)	7,3	10,4
Objem nádrže (l)	50	60
Brzděný/nebrzděný přírůstek (kg)	neuvedeno	neuvedeno
Objem zavazadelníku (l)	475-1427	460
Délka x šířka x výška (mm)	4390 x 1878 x 1466	4595 x 1795 x 1475
Rozvor (mm)	2594	2650
Výrobní závod	Swindon, Velká Británie	Ota, Japonsko

Ceny (v Kč) a vybavení

Základní cena modelu	1.4 i-VTEC S: 319 900	2.5T Active: 1 089 000
Testovaná verze	2.0 VTEC Turbo Type R GT	2.5T Sport
Základní cena testované verze	949 900	1 199 000
Automatická převodovka	N	N
Automat. dvouzón. klimatizace	S	S
Přední a zadní park. senzory	S	N (pouze kamera)
Xenony/LED	N/S	N/S
Adaptivní podvozek	S	N
Navigace	S	S
Kožené čalounění	N	N (pouze polokožené)
Sledování mrtvého úhlu	S	S
Vyhřívaná přední sedadla	N	S
Metalíza	12 900	12 000
Testovaný vůz s příplatky	972 800	1 199 000

S - sériová výbava, N - nenabízí se



Záruky

Emisní norma	Euro 6	Euro 6
Záruka na vůz	3 roky/100 000 km	5 let/200 000 km*
Záruka proti prorezivění	12 let	12 let
Záruka mobility	3 roky	5 let*

*Proloužená záruka zdarma

ZÁVĚREČNÉ VYSVĚDČENÍ

Hodnocení

	BODY MAX.	HONDA	SUBARU
Karoserie	10	6	7
Kvalita	10	8	8
Prostornost	20	13	15
Variabilita	10	6	5
Vybava	15	12	12
Vlastnosti motoru	20	18	15
Jízdní výkony	20	18	18
Převodovka/řazení	10	8	7
Komfort	15	11	8
Bezpečnost	20	18	18
Řízení	15	13	14
Brzdy	10	8	9
Spotřeba	20	13	10
Záruky	15	11	15
Servis	10	8	8
Zůstatková hodnota	10	6	7
Základní cena	30	18	14
CELKOVÝ POČET BODŮ	260	195	190



Zmáčknutím tlačítka R+ se řádně přistří reakce motoru a přitvrdí podvozek



Pomocí otočné kolečka si můžete měnit jízdní režimy. Můžete si také nastavit poměr přenosu síly na jednotlivé nápravy.

kola Civicu Type R tak na mokru prokluzují i na trojku. V zatáčkách se ale „špéra“ ukáže jako pomocník k nezaplacení. Naštěstí nereaguje tak ostře jako například v Nissanu Juke Nismo RS a do řízení zasahuje citlivě. Proti předchůdci už zadní jednoduchá náprava na nerovnostech neodskakuje, za což částečně může i tužší karoserie.

Analogově působící Subaru WRX STI s vyspělým stálým pohonem všech kol s inteligentním mezinápravovým diferenciací se na okreskách libuje minimálně podobně. Na rozdíl od bílého hatchbacku nemá problém s přilnavostí ani na sněhu. Jen podvozek by mohl lépe snášet výtuky a další nástrahy. Kvítujeme ale strmější řízení s hydraulickým posilovačem, díky němuž do konečků prstů plyne více informací.

Ani to mu ovšem nepomohlo k vítězství. Proti hondě totiž působí starosvetsky, což někdy potěší (lepší řízení i „správnější“ zvuk motoru), často je to ale spíše k vzteku (větší hluk, méně přesné řazení, absence adaptivních tlumičů, menší vůle jít do otáček).



Umístění

Maximální počet bodů 260

1.	2.
Honda Civic Type R	Subaru WRX STI
195	190

Silný motor, tuhý podvozek a příjemné chování v běžném životě hatchbacku vynesly první místo. A zaslouženě.

Je drsnější, má propracovaný stálý pohon 4x4, chybí mu ale lepší zážitek v nízkých otáčkách i civilnější projev.

Více než křídlo nám u Civicu ve výhledu vadilo nezvykle tvarované zadní okno



HONDA



SUBARU

Vedle vyššího posazu jsme si v hondě hůře zvykali i na architekturu palubní desky s digitálním rychloměrem a analogovým otáčkoměrem

Konvenční palubní deska i přirozenější pozice za volantem nás v subaru bavily více. Škoda méně přesného řazení.



Anatomické sedačky v zatáčkách skvěle podrží, bočnice sedáku jsou ale příliš masivní a ztěžují nasedání i vysedání

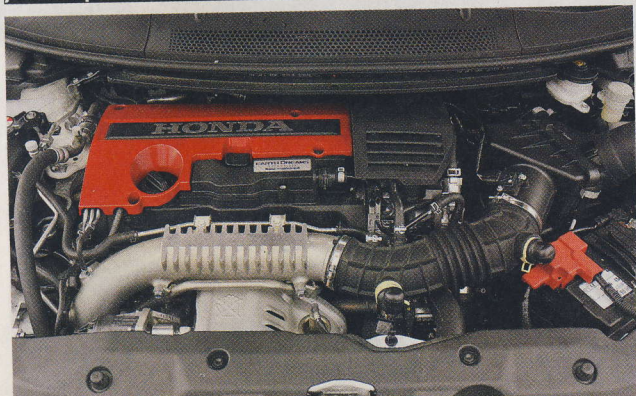


ZÁVĚR
Redaktor
ONDŘEJ ŠÁMAL

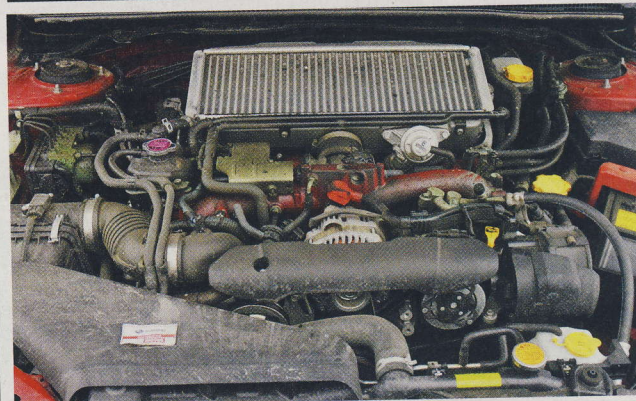
Předokolka poráží čtyřkolku, a ještě ke všemu ikonické Subaru WRX STI. Honda totiž předvedla vynikající výkony a skvělý přeplňovaný dvoulitr, který patří na samotnou špičku ostrých čtyřválců. Navíc lépe funguje v běžném životě, kde netrápí tvrdým podvozkem ani dalšími nectnostmi. Osobně bych si ale stejně připlatil a za 1,1 milionu pořídil Ford Mustang. Osm válců je zkrátka víc než čtyři...



Méně je někdy více, i proto WRX STI chválíme za parádní sedadla, která si poradí i bez dávky extravagance



Když se budete krotit, pojedete pod 9 l. V opačném případě počítejte se 13.



Přeplňování soupeří 2,5litrový boxer pomalu předhánějí nejen ve výkonu, ale i ve spotřebě a ochotou táhnout i v nízkých otáčkách



Navzdory pohonu předních kol se s hondou dá i lehce smykovat, stačí kluzký asfalt. Přednosti Type R jsou ale hlavně ve vynikající trakci na suchém povrchu.



Stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem lze upravovat ovladačem na středovém panelu. Zejména na mokru a sněhu je s ním zábava.