

Tolkienova konkurence



Sága o husí kůži, propoceném tričku, vysílených pažích, unavené mysli, adrenalinových výšinách, výčitkách, ale i o uspokojení. Nechápete, stejně jako já jsem nechápal? **Ford Focus RS** a **Subaru Impreza WRX STi**. Stejný čas, stejné místo. Už vám na kůži naskočilo prvně jmenované?

Srovnávat takto nadupané automobily není jednoduché. Oba nabízejí řidiči nevidané (a někdy i nepředvídatelné) zážitky. Těžko určit vítěze, aby se ten druhý necítil poškozen. V případě této dvojice můžete namítnout, že Impreza je proti Focusu o poznání výkonnější, ale naším cílem bylo postavit k sobě to „nejostřejší“, co obě automobilky nabízejí. Uvidíte sami, že Focus, byť s výkonem „pouze“ 158 kW (215 k), dokáže Imprezu WRX STi o výkonu 195 kW (265 k) místy pořádně potrápit.

U automobilů, jako jsou tyto, platí pro hodnocení designu poněkud modifikovaná kritéria. Hlavním cílem je respekt budící vzezření. Ač je Focus RS řádně ospoilerován a sám o sobě budí dostatečnou pozornost a respekt, působí Impreza vzhledově o poznání „brutálnější“. Svůj díl na tom má nejen mohutné zadní křídlo, ale i obrovský otvor sání vzduchu na přední kapotě, který jako by všem před sebou říkal

„...a tebe taky sežeru“. Ačkoli posuzování z praktického hlediska není dnešním tématem, lze Impreze přičíst k dobru čtyřdveřovou karoserii a celkem slušný zavazadlový prostor.

Dvoulitrový přeplňovaný motor Focusu RS se probouzí k životu tlačítkem na středové konzole. Pětistupňová převodovka má přesný chod a pro sportovní jízdu musíte držet otáčky nad hranicí 4000 1/min. Totéž platí i pro Imprezu, z níž se po překročení této hranice začíná stávat zcela jiný automobil. Šestistupňová převodovka má tuhý chod, což bylo někdy až na úkor přesnosti řazení. U Imprezy lze „fajnšmekrovsky“ nastavit otáčky, při nichž je řidič upozorněn na blízkost zásáhnouti omezovače. Focus má signalizaci nastavenou napevno těsně pod 6000 1/min. Brzdy obou automobilů jsou dostatečně účinné, mohly by však mít ještě o něco ostřejší nástup.

Ačkoliv se Focus RS dožaduje neustále stoprocentní řidičovy

koncentrace, je Impreza v tomto ohledu ještě o stupeň náročnější. Řidiči nic nedaruje, jízda v ní připomíná souboj člověka se strojem. Ke svému řidiči se chová poměrně surově a totéž očekává na oplátku od něj. Pak je nejspokojenější a poslušně plní vydané pokyny. Když nebudete tomuto automobilu vládnout opravdu velmi tvrdou a panovačnou rukou, nikdy neokusíte, co opravdu nabízí.

V dispozicích podvozků nejsou velké rozdíly. Největším, a pravda velmi důležitým, je trakce. Na suché vozovce sedí i Focus s pohonem pouze přední nápravy jako přilepený, v rychlých, po sobě jdoucích zatáčkách se již začínají projevovat rozdíly. Focus má tendenci protáčet vnitřní nadlehčené kolo, zatímco Impreza (pokud ji stále držíte pod plynem) poslušně drží vytčenou trajektorii, byť se s řidičem do slova pere. Stejně je to i na rozbitých silnicích, kde u takto výkonných automobilů „čtyřkolka“

jednoznačně profituje. Podvozek Focusu je o něco čitelnější běžnému řidiči, automobil poslouchá na slovo, v mezní situaci se projevuje lehce nedotáčivě. Vynaložené ovládací síly jsou vhodným kompromisem mezi sportovním svezením a možností cestovat na delší vzdálenosti. Impreza se podvozkově chová o poznání drsněji. Limit, kdy se automobil začíná trhat a přecházet do smyku, je posunut až k samým hranicím chápání běžného motoristy. Časový prostor na správnou reakci je mizivý, což je nutné mít stále na paměti, aby se náhodou z řízeného smyku nestal smyk neřízený. Tím vám samozřejmě nechci všet buliky na nos tvrzením, že jsem všechny zatáčky projížděl efektně dvěma napřed. V běžném provozu by to bylo čiré bláznovství a kromě mého řidičského umění mi to nedovolil ani pud sebezáchovy. Vězte, že bych se s vámi na stránkách našeho časopisu rád setkával i nadále. Ty chvíle, kdy jsem však v bezpečí.

FOTO: PAVEL NOVÁK



Zadní partie Focusu RS by mohla být brutálnější. Malý spoiler působí až příliš decentně.



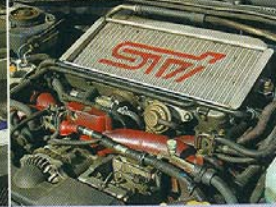
Rozměrné zadní křídlo pomáhá úspěšně dotvářet image „soutěžáku“. Uvědomíte si to při každém pohledu do zpětného zrcátka.



Interiéru vedoucí příjemná sportovní sedadla Sparco.



Přepínaný čtyřválec má plynulý zátah odspodu.



Sportovní „boxer“ chytá ve vyšších otáčkách druhý dech.



STI má interiér více sportovní ale méně pohodlný.

čí letištní plochy či na uzavřené cestě zkoušel, co automobily opravdu umí, mi z paměti jen tak nevymizí.

Ovládání veškerých součástí Imprezy, jako jsou volant, pedály či řazení, vyžaduje pravidelně trénovaného řidiče, a tak pokud se nezapojíte z toho, co se děje na silnici, stejně počítejte s propoceným tričkem z velké fyzické námahy. Při posouzení podvozků se nabízí následující přírůbek: Focus RS má bližší okruhům závodům (i když imituje WRC), Impreza

má bližší rallye. Jak jsem již řekl, limitem při sportovní jízdě totiž není zase až tak podvozek, ale trakce. Kdyby měl Focus pohon všech kol, bylo by to celé o něčem úplně jiném.

Rízení obou aut řidiče fyzicky i psychicky velmi vyčerpává – i v běžném automobilu musíte přemýšlet za ostatní, v těchto vozidlech ale musíte myslet asi tak za desetkrát více lidí a předvídat, co vše mohou ostatní účastníci provozu udělat (a nemůžete jim to mít za zlé), protože nevíte, jak

rychlý automobil se ocití v jejich blízkosti. Vaší jedinou záchranou je, že víte, že oni nevědí, ale jak říkám, to vás po chvíli natolik unaví, že si rádi odpočínáte na nějakém parkovišti nebo u benzínové stanice. Kvůli tomu mají možnost také oba automobily tak vysokou spotřebu a malou nádrž, alespoň máte objektivní záminku pro zastavení a uklidnění se.

Jak Focus RS, tak Impreza WRX STI vyžadují velmi zkušené řidiče. Focus však možná zasáhne širší skupinu, neboť „povodit“

ho nevyžaduje takový um jako správné povodit Imprezu, sportovnější zážitek však poskytuje o kategorii lepší.

Bohužel mi rozsah článku nedovolil více a šířeji popsat další pocety i objektivní postřehy z obou testovaných vozidel. Tolkienova sága Pán prstenů se tedy (alespoň prozatím) nemusí obávat bezprostřední konkurence. Ale možná, někdy příště, napíšu na toto téma celou knihu. Určitě by bylo z čeho čerpat.

Jan Blažek

Závěrečné hodnocení - Z hlediska sportovního svezení vítězů Impreza WRX STI

Model		Ford Focus RS	Subaru Impreza WRX STI
Motor/uložení		zážehový R4/napříč	zážehový B4/podél
Zdvihový objem motoru	cm ³	1988	1994
Největší výkon	kW/k	158/215	195/265
při otáčkách	1/min	5500	6000
Největší točivý moment	Nm	310	343
při otáčkách	1/min	3500	4000
Poh./užiteč. hmotnost	kg	1280/n.ú.	1470/410
Délka/sířka/výška	mm	4183/1742/1460	4405/1730/1440
Rozvor	mm	2615	2525
Zavazadlový prostor min./max.	m ³	0,350	0,401
Zrychlení 0-100 km/h	s	6,7	5,5
Největší rychlost	km/h	232	244
Objem palivové nádrže	l	55	60
Spotřeba paliva dle 93/116 ECE	l/100 km	14,2/7,7/10,1	16,7/9,5/12,1
Cena základního provedení	Kč	1 145 000	1 328 000

1. Subaru Impreza WRX STI – Nejnebroušenější Impreza přesvědčila nejen svým výkonovým potenciálem, ale hlavně schopností přenést hnací síly bez problémů na vozovku téměř za všech okolností. Ze sportovního hlediska nabízí plnohodnotnější svezení, vyžaduje však zkušenějšího řidiče a méně se hodí pro delší cesty.

2. Ford Focus RS – Nejykonnější Focus to neměl v tomto duelu lehké, kromě výkonového deficitu nedisponoval ani pohonem všech kol, což se projevilo ve specifických podmínkách horší trakci. K jeho výhodám patří menší náročnost na řidičův um, nižší cena a v neposlední řadě i fakt, že s ním lze urazit i delší vzdálenosti.

SROVNÁVACÍ TEST

sedan/hatchback

nižší-/střední třída

zážehový motor

čtyřventilová technika

manuální převodovka

pohon předních/všech kol

Model	Subaru Impreza WRX STI	Ford Focus RS
(maximální počet bodů je v závorce)		
Jízda (1000)	970	954
Bezpečnost (1000)	893	881
Funkčnost (1000)	864	790
Komfort (1000)	625	667
Image (1000)	-	-
Design (1000)	920	894
Provoz (1000)	-	-
Ekologie (1000)	-	-
Bodový průměr	854	837
Cena (Kč vč. DPH)	1 328 000	1 145 000
Cena za bod (Kč)	1555	1368