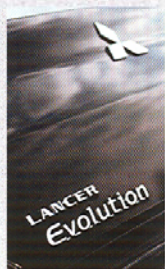
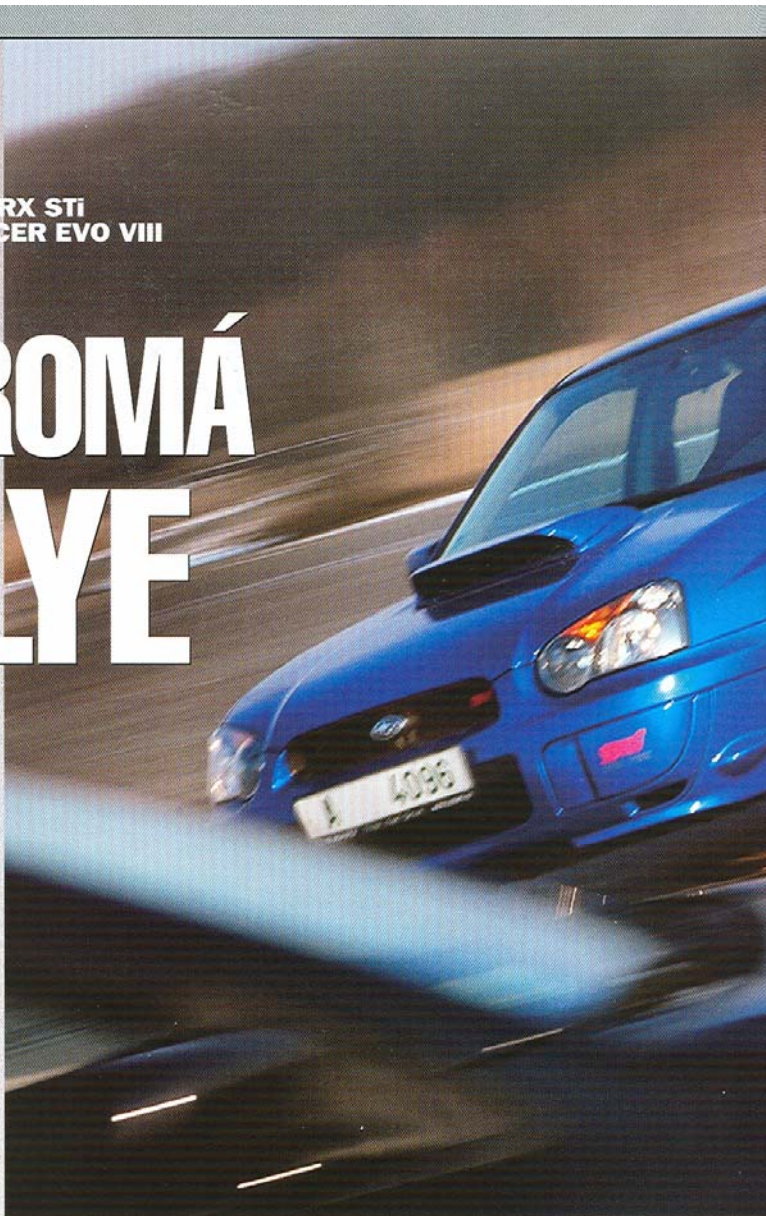


 SUBARU IMPREZA WRX STI
VS. MITSUBISHI LANCER EVO VIII

SOUKROMÁ RALLYE

Zabijácká povaha, přeplňovaný motor, pohon všech kol a odvěké soupeření. Už o nich víte všechno. SKORO všechno...

TEXT: JAN ČERVENKA



Třídím odpad. Nenechávám zbytečně rozsvíceno. Nikdy nevyhazuju papírky ani nic jiného ve volné přírodě. A učím to všechny okolo... Klamu tak sám sebe, protože to je jen slabá náplast na všechny ty propálené litry benzínu, které protekly motory jen pro mou radost, pouhé nic ve srovnání s kilogramy prachu ze sedřených gum.

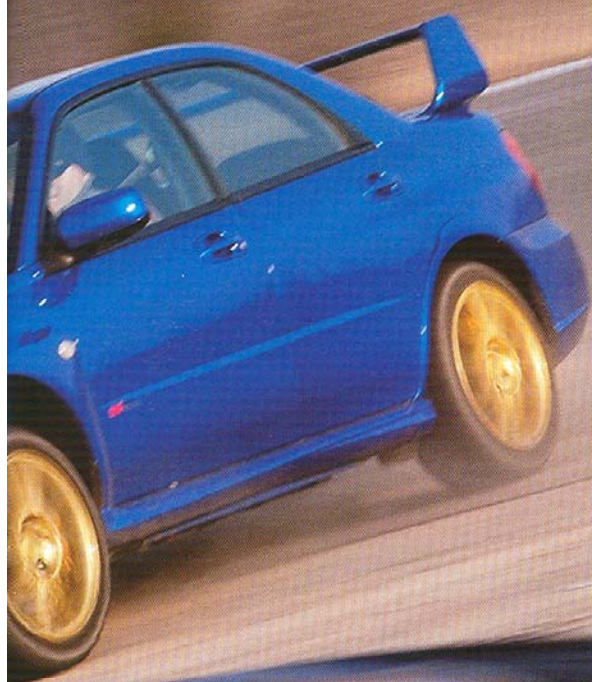
Tak jako dnes. Tak jako teď. Dvě nádrže devadesátdevítky a dvakrát dvě stě kilometrů. Jedny dunlopy na věčnosti a jedny pirellky, které přežily snad jen zázrakem. Ještě se mi trochu klepou ruce, ale chci to ze sebe všechno dostat. Impreza STi a Evo VIII. Dvě automobilová božstva, dvě legendy, dva speciály, dva sny.

Zavřete oči a zkuste si to představit. Dvoulitrový přeplňovaný boxer a jeho suché práskání, průmyslový svist turba, tužší řazení a modrozlatá kombinace.

A vedle toho řadový čtyřválec, turbo jako z autobusu, černá metalíza, chirurgicky přesný volant a zabijácká pověst. Máte to? Svrbí vás dlaně? Velmi dobře. Viděl jsem sám sebe na videu, když jsem vylezl z kabiny – výraz idiota snoubící se s pračlověčím nadšením úspěšného lovce.

Vzít tato dvě auta na dálnici je nesmysl. Stejně nesmyslný je nápad vyrazit na okruh, protože v Mostě mají zavřeno, v Brně jakbysmet a v Sosnové si pro jistotu pořídili sněžné dělo a pořádají tam školu bezpečné jízdy.

Zbývá nám tedy letiště a několik panenských okresek,



MAJÍ V SOBĚ
 NAKAŽLIVÉ
 NADŠENÍ,
 OPOJNOU
 JISTOTU A VELKÝ
 HLAD. A SMYKY
 MAJÍ V POPISU
 PRÁCE...



jejichž tajemství si střežíte jako oko v hlavě. Nastal čas vyrazit.

Obě dvě auta už jsem řídil, včera a předevčtem. Mají v sobě nakažlivé nadšení, opojnou jistotu a velký hlad. Impreza je mi důvěrně známá, už jsem s ní stihnul spoustu věcí. Ale tahle je jiná, nový modelový rok, další stupeň dokonalosti. Má pozměněný interiér, lepší volant, tlumič řízení, větší ložiska, delší rozvor, hliníková ramena na předních kolech a širší rozchod zadních kol. A hlavně to, co jí chybělo – aktivní mezinápravový diferenciál DCCD, jenž umí poslat na zadní kola až pětadesát procent výkonu, takže jednou pro vždy můžete dát vale všem těm trapným pokusům o drift, které končily ostudnou nedotáčivostí a sedřenými předními pneumatikami. Měla by

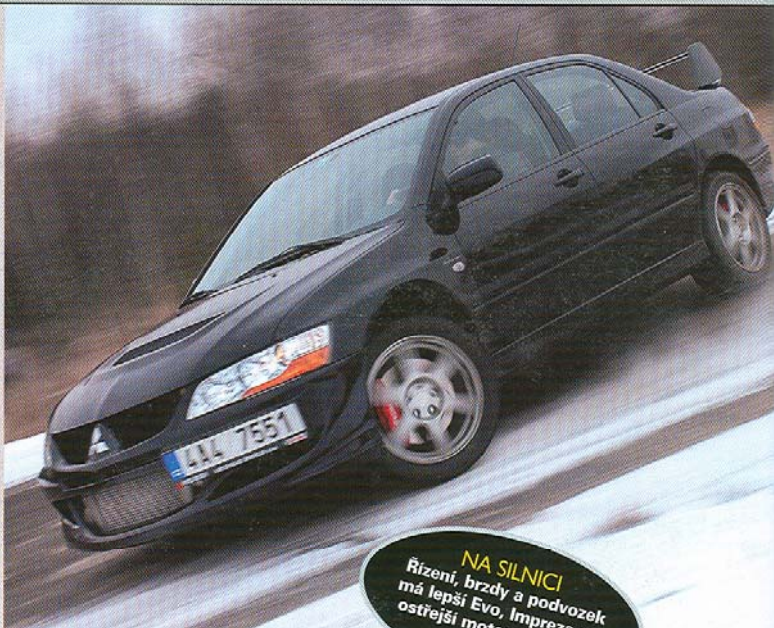
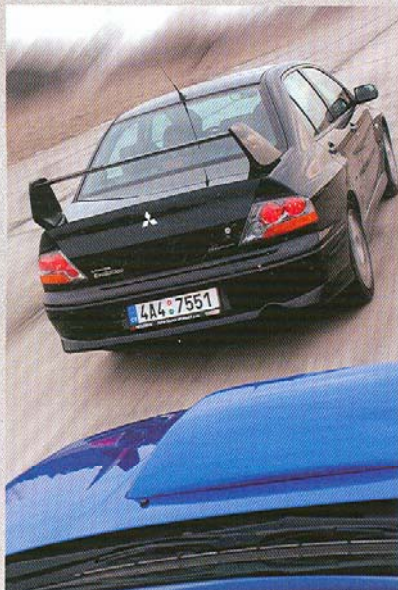
zvládnout táhlé přetačivé smyky, měla by se Evu minimálně vyrovnat.

Baví mě ji poslouchat. Boxer má specifický zvuk a každé překročení 2800 otáček znamená nejen pořádný štulec do zad a zornice rozšířené úžasem, ale také temné zaburácení, frenetické zaječení turba a totální změnu osobnosti. Zrychlení na druhý a třetí rychlostní stupeň je drtivé, jednička je téměř nepoužitelná. Turbodmychadlo tlačí 1,6 baru a šestistupňová převodovka ztratí většinu své tuhosti, jen co se řádně prohřeje.

Impreza má v sobě hrubou sílu a vypadá vyzývavě, kombinace její modré metalízy a zlatých kol je oslňující a je to jedno z mála aut, na něž si lidé neukazují prstem kvůli velkému křídlu. Bavím se



TWIN TEST



NA SILNICI
Řízení, brzdy a podvozek má lepší Evo, Impreza má ostřejší motor a drtivější nástup.



Evo možná nemá tak silný nástup motoru, ale zbytek auta má navrch takovým způsobem, že mu STI nemá šanci ujet. Jeho největší předností je dokonalá ovladatelnost v libovolném okamžiku.



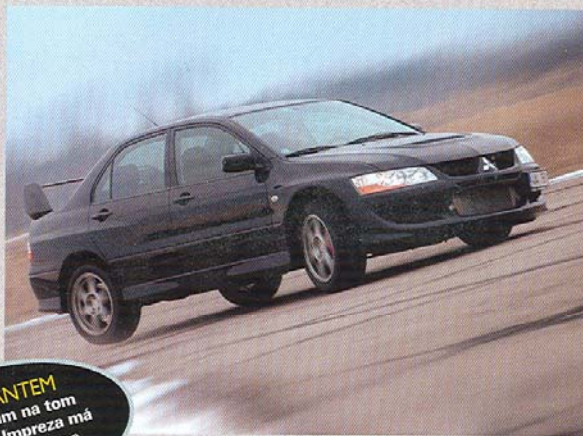
představou, že by někdo něco podobného vozil třeba na Mondeu...

A Evo? Řídím ho teprve podruhé v životě. To první (byla to šestka) mělo majitele a ten mi ho půjčil jenom na dvacet kilometrů, přesně do prvního powerslidu. Vlastně bych považoval za malý svátek řídit jakékoli Mitsubishi, protože jejich původní dovozce na novináře zvysoka... kašlal. A teď sedím v osmičce... Evo! Žádné jiné auto za jeden a čtvrt milionu mi nepřipadalo tak nedosažitelné. A teď ho řídím! Bože... První kilometry prozrazují jeho supercitlivé řízení, geniální řazení a plynulý nárůst výkonu.

Musím překalibrovat všechny svoje smysly, od vnímání rychlosti přes centrum rovnováhy až po sílu v konečcích prstů. Aniž bych vytočil motor přes čtyři tisíce otáček, plně si uvědomuji ďábelskou povahu auta. Kopíruje silnici jako rejnok dno, řízení nemá žádnou vůli, stačí jedno kýchnutí a ocitnete se ve svodidlech. Nenaklání se, široké sedačky Recaro pevně drží mé tělo a každou příčnou nerovnost silnice cítím ve svých zádech. Ještě u sedmičky platilo, že je zabíjáčtější a méně použitelná než estéčko, ale teď mám pocit, že Impreza zdrsněla a Evo naopak trochu

vyměklo – v tom dobrém slova smyslu. Na zadních sedadlech je velkorysý prostor, najdete na nich systém Isofix pro připevnění dětských sedaček, když si k tomu přihodíte kufr s objemem 430 litrů, rychle zjistíte, že doma můžete vydávat Evo za rodinný sedan. Ale vám nemusím nic nalhávat. Evo i Impreza mají zabíjáčskou povahu a jsou silnice, kde roztrhají na kusy i supersport za pět milionů. Nestavěli je, aby si potykaly s třístovkou, a nejsou to auta pro nagelované týpky, kteří s rukou frajersky vystrčenou z okénka pořádají víkendové lovy na silikonové blondýny. Ne, tohle po nich nechtějte...

Vrrruáááh! Vytočená dvojka, zdivočelý volant, náruživé dunění motoru a plný výkon na všech kolech. Grrrk, za tři, plyn zabořený v podlaze, půlveřtinové zaváhání a pak už mi neviditelná síla zase škube hlavou a ruce sevřou volant o trochu větší silou. Ted! Lehké, ale rozhodné pootočení volantem doleva, pak prudce ubrat, zhoupnout auto vpravo a... Ááááá! První powerslide dnešního dne, myšák letí bokem, koukám na silnici bočním oknem... Evo se i teď dá vést s milimetrovou přesností, citlivě reaguje na plyn a se psi oddaností následuje volant. Zdá se, že není nic lehčího a samozřejmějšího, smyky má v popisu práce



ZA VOLANTEM
Ne že by nám na tom záleželo, ale Impreza má lepší výhavu. Ale na ovládání je lepší Evo.



a umí je stejně dobře jako vykroužit čistou stopu a odkovit hlavy svojí posádce. Brzdy Brembo s elektronickým rozdělením účinku jsou převzaté ze silnějších verzí, které jsou v prodeji v Japonsku a Británii a mají progresivní účinek. I z nich čpí ovladatelnost a brzy zjistíte, že brzdit levou nohou nemusí být jen výsadou Schumachera a spol. ABS je nastavené docela drsně a dává vám pocit, že tohle není sedan na nějaké nudné přemístování. Takhle chutnají i soutěžácké speciály. Jsem z toho auta úplně vyřízený.

Líbilo se mi včera a dnes si mi omotalo kolem prstu jako schopná milenka, kvůli které opustíte rodinu, vykradete banku a spálíte všechny mosty. Ale Impreza si tohle nezaslouží. Alespoň ne tady a teď. Koneckonců je to první pravověrná čtyřkolka se dvěma páry dveří a auto, které jsem vždycky chtěl. Vedle Eva se zdá nespoutanější a hrubší. Boxer má daleko větší turboefekt, a když se otáčky přehoupnou přes tři tisíce, něco se stane, slunce se zatmí a Impreza vyletí vpřed. Aktivní diferenciál jí v automatickém režimu nechává

**MOCNÝM
MÁCHNUTÍM
ŘADÍM DVOJKU,
PRÁSK, OKAMŽIK
A LETÍM
STOVKOU.**

nedotáčivou charakteristiku, ale jedno pootočení kolečkem vedle ruční brzdy – a z estéčka se stává bezmála zadokolka. Uprostřed zatáčky stačí jen přislápnout plyn, zadní pneumatiky se protočí a zábava může začít. Zhoupnout si ji jako na rallye? Nižší těžiště neznamena ve srovnání s Evem vůbec nic, estéčko má v sobě více setrvačnosti a volant je ve středové poloze necitlivý, což je prima do města nebo na dálnici, ale na otevřené silnici kvůli tomu ztrácí body. Ve smyku v ní necítím tolik jistoty, zadek je neklidnější a reakce na plyn je nepatrně pomalejší. Ale pozor: Je

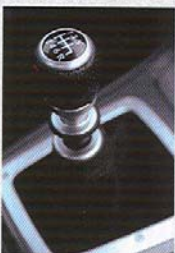
o dvacet kilo lehčí než Evo, o šest desetin rychlejší na stovku a umí ty brutální starty, při nichž zařadíte jedničku, vytočíte motor na hranici maximálního výkonu a rychle, ale s citem pustíte spojku. Takhle si představuji apokalypsu... 265 koní vás chytne za krkem, rozpárá vám břícho, surově vás mrští proti zdi, PRÁSK, pípnutí a červená kontrolka... Jedním mocným máchnutím zařadíte dvojkou, máte zlomek vteřiny na nadechnutí a pak, pod plným výkonem, atakujete stokilometrovou hranici. Neuvěřitelné.



Aktivní mezinápravový diferenciál je klíčem k úspěchu. Impreza ho má nastavitelný v pěti polohách, Evo ve třech. U Eva navíc najdete elektronický systém řízení boční stability.



Hrubá síla Imprezy bere dech. Aktivní diferenciál jí dodal porci zábavy a větší ochotu k báječně dlouhým driftům.



Takhle přesvědčivě a drtivě zrychluje jen několik dalších aut – a žádné za 1,3 milionu.

U Eva (snad kvůli tomu, aby ho konečně mohli prodávat s plnou zárukou) si na soutěžácké starty nechte zajít chuť. Omezovač mě s vyslápnutou spojkou nepustil nad pět tisíc, a když jsem ho zkusil odpálit, motor zaváhal, auto poskočilo a potřebovalo několik drahocenných okamžiků, aby se vzpamatovalo.

Omezovač zasahuje u Eva v 6900 ot./min., ale po překročení 6500 otáček stejně cítím, jak jeho záťah slabne. Ve zrychlení na 160 km/h mu Impreza nadělí hrozivých 1,6 vteřiny, což už je rozdíl několika délek a pro někoho by to v tomto souboji mohly být stěžejní hodnoty. Jsou to opravdu zajímavá čísla, ale stejně zajímavé jsou i údaje o pružném zrychlení, kdy pro změnu Evo skládá Imprezu jedním elegantním chvatem na lopatky a ani se u toho nezadýchá. Na pětku zrychlí ze stovky na 130 km/h z 5,9 s, zatímco Impreze to trvá 8,7 s. Na otevřené silnici, kdy jedou auta v těsném závěsu za sebou, se tak ve finále jednotlivé rozdílky smažou, protože papírově pomalejší Evo má menší prodlevu na plyn a jeho pětirychlostní převodovka pokrývá širší pole otáček. V Impreze je šestikvart, ale pořád platí, že by mohl být jemnější a přesnější. Vynikne to zvláště vedle Eva a jeho relaxovaného řazení. V Mitsubishi jsou jednotlivé rychlosti poskládané tak, abyste na dvojku stihli stovku, a zbytek má delší zpřevodování.

u toho nezadýchá. Na pětku zrychlí ze stovky na 130 km/h z 5,9 s, zatímco Impreze to trvá 8,7 s. Na otevřené silnici, kdy jedou auta v těsném závěsu za sebou, se tak ve finále jednotlivé rozdílky smažou, protože papírově pomalejší Evo má menší prodlevu na plyn a jeho pětirychlostní převodovka pokrývá širší pole otáček. V Impreze je šestikvart, ale pořád platí, že by mohl být jemnější a přesnější. Vynikne to zvláště vedle Eva a jeho relaxovaného řazení. V Mitsubishi jsou jednotlivé rychlosti poskládané tak, abyste na dvojku stihli stovku, a zbytek má delší zpřevodování.

POKUD JSTE
ZÍSKALI POCIT,
ŽE OSOU ZEMĚ
OTÁČÍ KLIKOVKA
STI, ČTĚTE DÁL.

Ve 110 km/h ukazuje otáčkoměr tři tisíce a při 3570 ot./min. jede Evo rovných sto padesát.

Pokud jste právě teď získali dojem, že osou země otáčí kliková hřídel Imprezy a že STi je jasný vítěz, považují za nutné vás upozornit, že ještě nekončíme. Mám pár dalších volných řádek, ještě několik kilometrů a zbytek benzínu v nádrži.

Sedačky v STi si zaslouží absolutorium, stejně neoddiskutovatelná je kvalita interiéru, a když už jednou máte v autě automatickou klimatizaci, jen

neradi se toho komfortu vzdáváte. V Evu mi opravdu chyběla. Všichni, kdo měli co do činění se sedmičkou, vám potvrdí, že osmá generace Eva je tišší, ale když si uvědomíte, že Impreza má bezrámové dveře, budete přemýšlet, jak je možné, že obě auta produkují přibližně stejný aerodynamický hluk. A to nemluvím o motoru, kdy šestistupňová převodovka drží nižší otáčky při dálničním cestování.

Myslím, že mohu zodpovědně prohlásit, že na denní ježdění a dlouhé cesty je Subaru pohodlnější. Ale když dojde na lámání chleba, na pozici za volantem a na to, jak drží sedačky, je Evo jasný vítěz. A stejně přesvědčivé je i na okrese...

Podobně jako na letišti, i tady se naplno ukazuje jeho dokonale přesné řízení, obrovská porce přilnavosti, maximální stabilita a celková tuhost. Tam, kde Imprezu tlačím, je Evo uvolněné, dá se s ním jet na půl plynu a volant držet jednou rukou. Donutit Imprezu k maximálním výkonům je těžší a každou



DONUTIT IMPREZU K MAXIMÁLNÍM VÝKONUM JE
TEŽŠÍ, POŘÁDNĚ SE U TOHO ZAPOTÍTE. EVO JE
HRAVEJŠÍ, PŘÁTELSTĚJŠÍ, ALE PEKELNĚ RYCHLE!

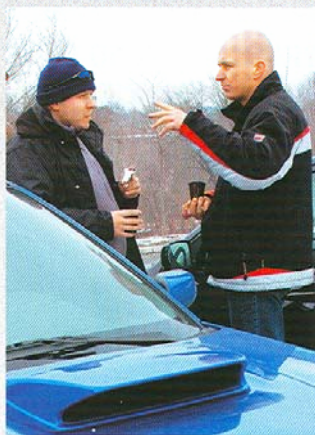
dobře projetou zatáčku si musím opravdu zasloužit – je hrubší, houpavější a zákeřnější. Možná je větší požitek ji řídit, ale pořádně se u toho zapotíte. Evo je zdánlivě přátelštější, s nestoudností sobě vlastní vás zatáhne do zakázaného světa, kde se pohybujete na tenkém ledu a jste pořád jen okamžik od velké rány, ale uklidňuje vás vědomí, že se na něj můžete v každém okamžiku stoprocentně spolehnout. Je to velká přehlídka elektronického světa a není to jen sakra rychlým středovým diferenciálem ACD, ale svoji zásluhu má i systém aktivního řízení boční stability AYC, o němž Mitsubishi tvrdí, že dává Evu

celých deset procent jeho rychlosti v zatáčkách. Vyřknout konečný ortel je pro mě bolestivé, ale vězte, že jsem ani na vteřinu nezapochoval. Ať zaparkujete do své garáže Impreza nebo Evo, dostanete nejen zabíjäcký sedan s pohonem všech kol, náruživý motor a závodnický rodokmen, ale také překvapivě praktické auto s místem na zadních sedadlech a s použitelným kufrem. Papírově je Impreza rychlejší a ne tak stresující při denním používání, ale všeobecná ovladatelnost Eva a kvality jeho podvozku znamenají v tomhle světě víc! Poznáte to sami při vaší první soukromé rallye... □



POTŘEBUJETE VĚDĚT:

Motor: čtyřválec 1998 cm³
Výkon: 265 koní v 6500 ot./min.
Točivý moment: 355 Nm v 3500 ot./min.
Hmotnost: 1470 kg
Zrychlení 0–100 km/h: 6,1 s
Max. rychlost: 245 km/h
Cena: | 249 900 Kč



JINÝMA OČIMA

JIŘÍ ČERVENKA, CARAUTO

MITSUBISHI

Evo má přímočarost závodního auta – neumí a nechce nic jiného než jezdit na sto procent. Hyperaktivní volant, tuhé zavření a kosmický pohon všech kol se systémem ASYC fungují nejlépe, když jim sáhnete až na dno schopnosti. A v tom je ten háček – když jedete po okrese tak rychle, abyste měli pocit, že se auto nenudí, pohybujete se nebezpečně blízko hranice, kdy už váš mozek nestihá vyhodnocovat informace včas. Talent Evo je obrovský, ale pokušení využívat ho na maximum je ještě větší.

SUBARU

Rotační ovladač mezinápravového diferenciálu v Impreze funguje v podstatě jako knoflík na přetáčivé smyky. Otočíte jím až do nejzazší polohy a Impreza se začne chovat jako zadokolka, včetně toho, že není tak snadné držet ji v dlouhém drifitu jako Evo. A tohle vlastně definuje rozdíl mezi oběma auty – Evo je superpřesný, počítačem řízený chirurgický nástroj, který laserem vypaluje na tisíciny přesnou stopu (i když jedete driftem), Impreza je spíš kladivo. Hrubější, neotesanější. Pracovat s ní je možná větší legrace, ale nesmíte se bouchnout do prstu.



POTŘEBUJETE VĚDĚT:

Motor: čtyřválec 1998 cm³
Výkon: 265 koní v 600 ot./min.
Točivý moment: 343 Nm v 4000 ot./min.
Hmotnost: 1450 kg
Zrychlení 0–100 km/h: 5,5 s
Max. rychlost: 244 km/h
Cena: | 241 800 Kč