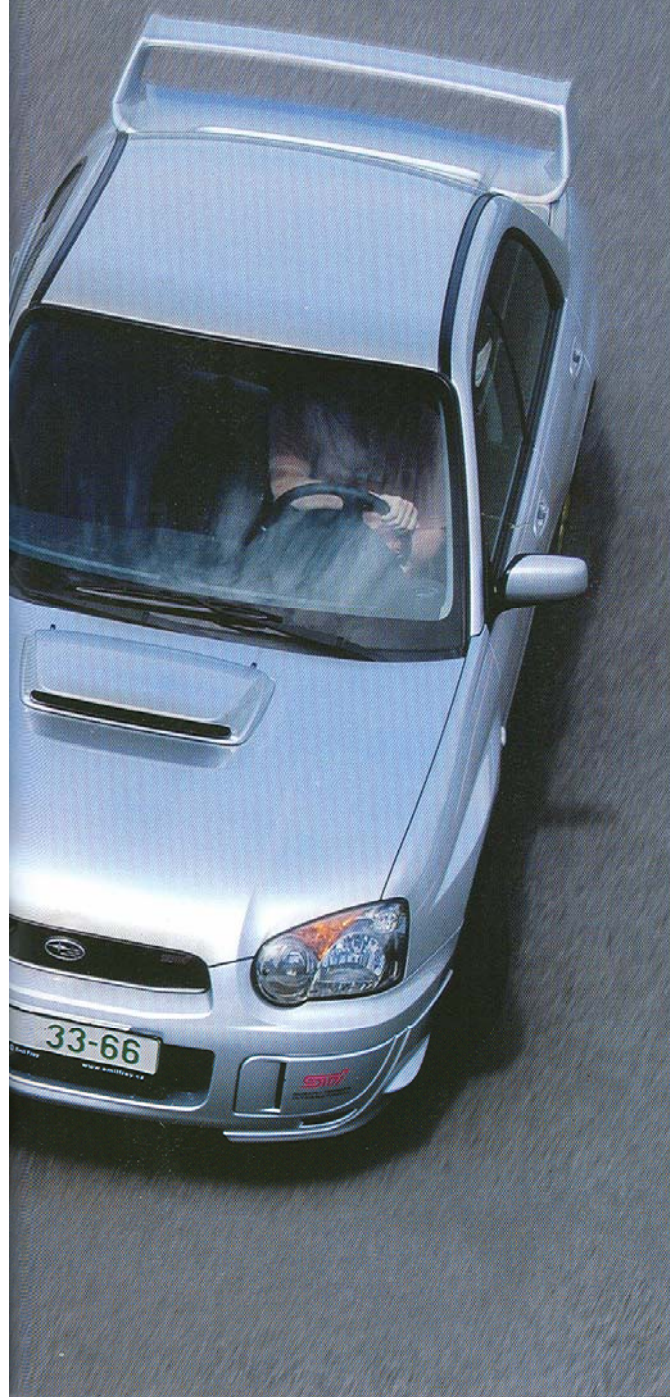




VZTEKLÍ PSI

Imprezu STi i Nissan 350Z už jsme tady měli. Ta auta nám vytrhla srdce, mozek i páteř z těla. Bezduché nás vláčela zatáčkami a pokoušela nás na dálnicích. A teď jsme je postavili vedle sebe...

TEXT: JAN ČERVENKA
FOTO: TOMÁŠ LEBR



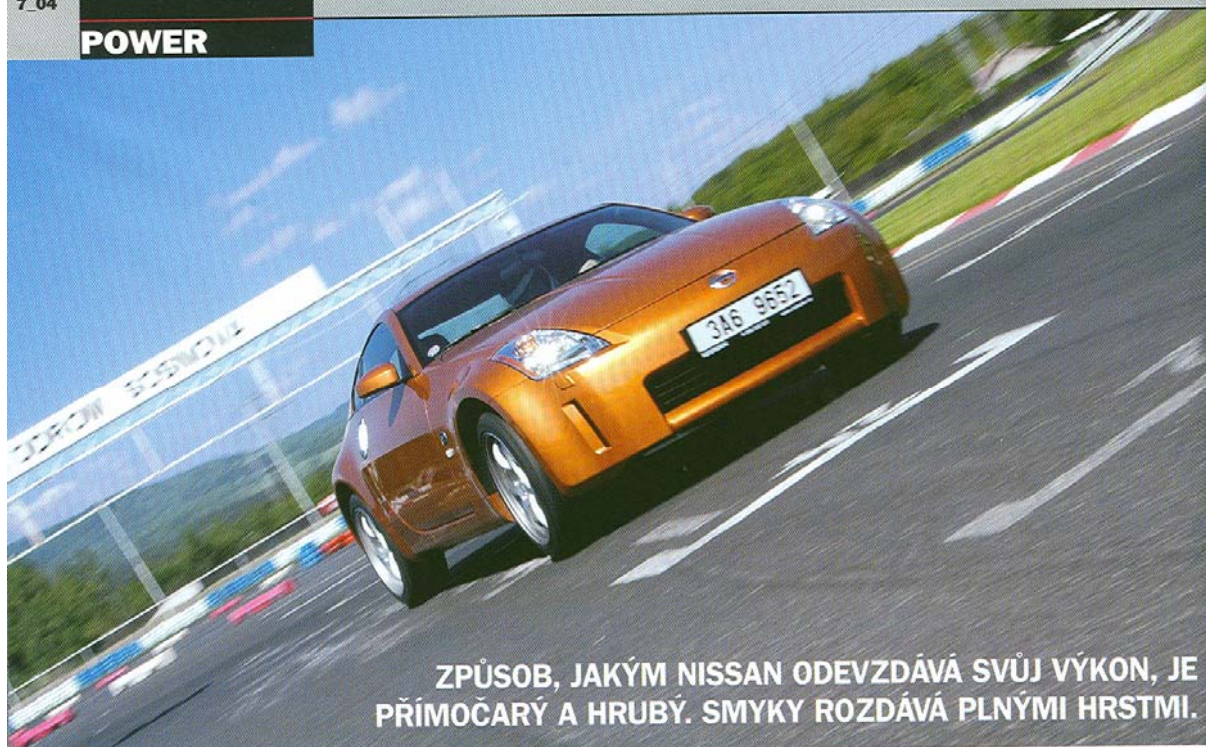
Ten chlap vystoupil z Nissanu 350Z a povídá: „Kurva, ujel jsem jen pár kilometrů a mám dvakrát takový koule! To auto je nabitý testosteronem.“ Já jsem jen stál opodál a neřikal vůbec nic. Opíral jsem se o Imprezu, už poněkolkáté si utřel zpcené dlaně do džínů a snažil jsem se maskovat, že mám v pravé noze neuvěřitelnou třesavku. Brnělo mě lýtko a nemohl jsem se na ni vůbec postavit. Před chvilkou chybělo málo a mohl to být můj nejlepší drift v životě. Jenže pak přední kola nějakým záhadným způsobem získala ztracenou přilnavost, zadek mě nakopl, jako kdybych byl prašivý pes, a já potupně skončil v hodinách. Opravdu pěkně dopoledne... Stačilo si zamluvit okruh v Sosnové, dvě pořádná auta a udělat radost chlapičkovi na pumpě, když jsme obě nádrže naplnili devadesátdevítkou. Methanol neměli.

Můžete zvolit jen tři způsoby, jak si udělat radost a koupit auto, které vás vystřelí do jiné dimenze a ukáže zakázané komnaty. Buď si pořídíte něco opravdu ultimativního, třeba Caterham nebo Lotus Elise (lehké, ovladatelné, ale jen na víkend), nebo do toho vrazíte něco okolo pěti milionů a skončíte v Modeně, Turbu, Gallardu nebo Fordu GT. Třetí cesta je, že si vyberete mezi Imprezou STi a 350Z. Jistě, můžete namítnout, že jsou tady supersporty jako Carrera GT, Enzo nebo Zonda, ale já neznám nikoho, kdo by auto za patnáct, či dokonce pětadvacet milionů poslal do řízeného smyku jen proto, aby si vypláchl žíly, a pak o tom vyprávěl svým kamarádům. A ostré hatchbacky? Moment – je s nimi zábava, to nikdo nezpochybňuje, ale vás asi neuspokojí přemotorované auto vaší přítelkyně, byť by bylo sebelepší, ne? Tedy alespoň mně dnes neřikají vůbec nic, máme tady jiné kalibry.

Přestože jdou na věc absolutně rozdílným způsobem, dvě věci je spojují. Cena a místo původu. Impreza je sedan s praxí v rallye, dvoulitrovým přeplňovaným motorem a prověřeným systémem pohonu všech kol. Zetko je kompaktní kupé se silným atmosférickým šestiválcem, všechen výkon má na zadku a jeho dávný předchůdce 280ZX se stal skutečnou legendou. Obě auta vás dokážou královsky pobavit a obě dokážou potřhat jako vzteklí psi.

Impreza i zetko mají obrovskou dávku talentu. Nechce se mi věřit, že slabší Imprezu WRX můžete mít jako rodinné kombi a že tak atraktivní živočišné kupé pořídíte pod milion a půl.

Mohl bych se tady teď rozepsat na téma užitná hodnota, velikost (ehm) zavazadlového prostoru a pohodlí, ale vám to musí být jasné. Dvě sedačky proti čtyřem, velký kufr proti umyvadlu. Jen s tím komfortem řidiče je to otázka. Interiér zetka je fantastický, sedadla mají ukázkové boční vedení a tuhost. V oranžové kůži je exkluzivita zaručena a pozice za volantem je rovněž ukázková – sedíte nízko, boční okna v úrovni ramen, volant pěkně blízko a nohy natažené. To Impreza vás tak nehýčká ani nenabudí. Plasty jsou nudné, čtyřramenný volant a strohé budíky... Tohle je jednadvacáté století?



ZPŮSOB, JAKÝM NISSAN ODEVZDÁVÁ SVŮJ VÝKON, JE PŘÍMOČARÝ A HRUBÝ. SMYKY ROZDÁVÁ PLNÝMI HRSTMI.



Každá mince má dvě strany... Vysoký posaz oceníte, až poprvé pojedete ve smyku a budete potřebovat přehled – anatomy vás obejmou jako zkušená milenka a za volant Momo se vaše palce zaklesnou naprosto přirozeně.

Jenže takové srovnání není zapotřebí. Jsou tady dvě auta, která jsou hotovou nirvánou, praktické důvody nechme stranou, určitě si je uvědomujete stejně dobře jako já. Je čas nastartovat a vyrazit.

Tři dny jsem jezdil s Imprezou... Ve třetí zatáčce už jsem jel smykem – přirozená věc, až mě vyděsila ta lehkost, stačilo ubrat plyn a už to šlo. Pravda, jel jsem asi o třetinu rychleji než v běžném rodinném sedanu, ale to vám v estéičku přijde úplně normální. Žene vás vpřed. Zrychlujete. Tvrdě na brzdy, bezhlavě zašlápnout plyn a volant pevně sevřít v dlaních. Jako počítačová hra. V každém kole, v každém novém dni, s každou porcí kilometrů nabíráte rychlost, sbíráte body a necháváte soupeře za sebou. Řítíte se vpřed, oči

vytřeštěné a z ostatních aut se stávají neužitečné kuželky, kterým se musíte vyhnout. Stačí škubnout volantem, přeřadit a jste o příčku výš. S opojnou jistotou projíždíte dlouhé zatáčky čistou stopou a v těch ostrých se perete se zadkem. Takhle vypadá peklo! Nebo ráj?

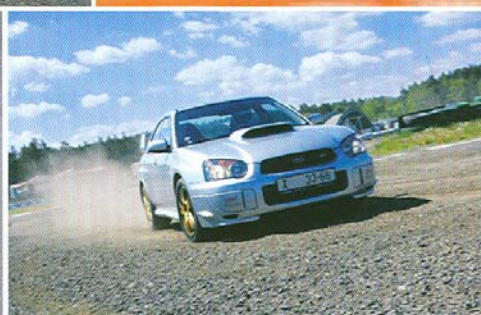
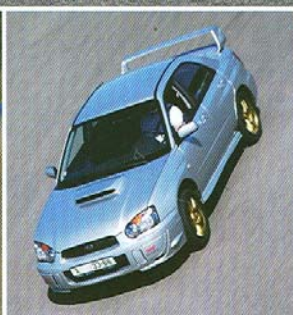
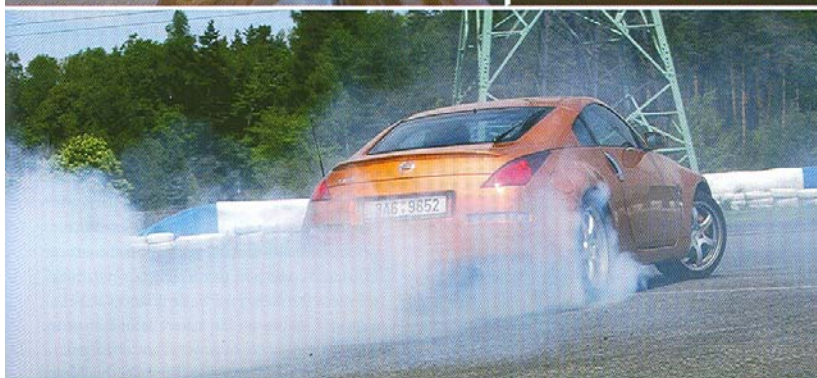
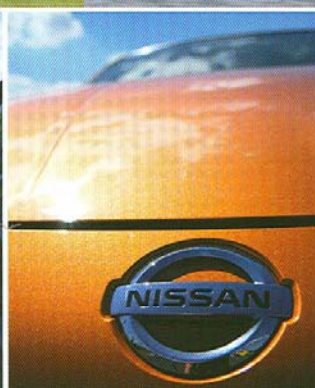
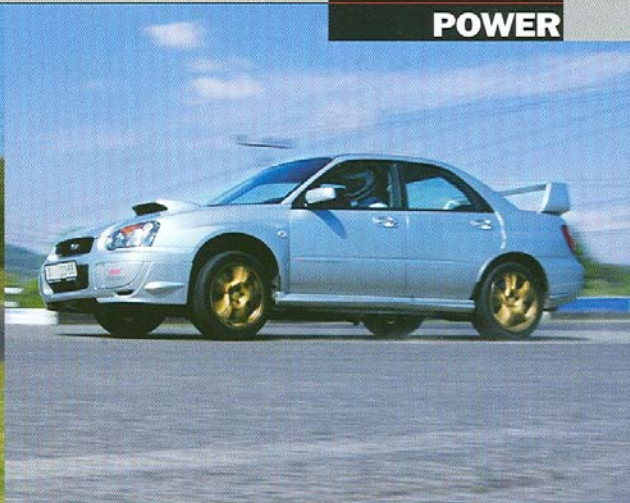
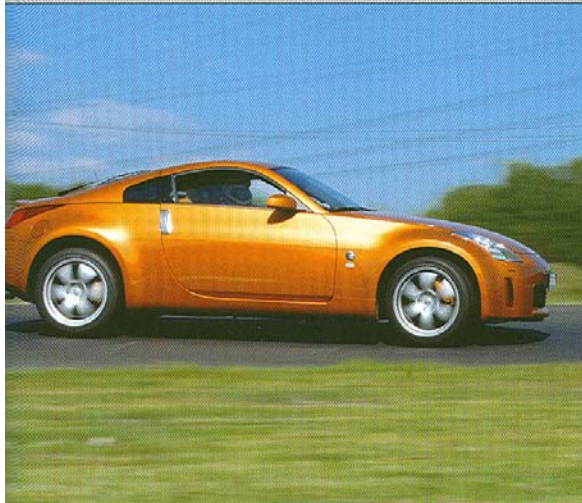
Na cestu do Sosnové si беру zetko. Důvody jsou prozaické, nemám však potřebu se o nich rozepisovat, zasněžení vědí. Je to úplně jiné auto. Bavím se víc při průjezdu Prahou a na pumpě než na obyčejné silnici – všichni se otáčejí, všichni si ukazují a na plyn šlapu pro radost, ne kvůli rychlosti. Zetko je rychlé úplně jinak. Způsob, jakým odevzdává 280 koní, je přímočarý, stačí jen šlapat na plyn a jet. V Impreze cítíte, jak se ve 2800 otáčkách nadechne turbo, pak vás zatlačí do sedadla a stačí málo, abyste při špatném zařazení spadli s otáčkami dolů, a jste namydlení. V zetku stačí jen pomyslet, mozek vyšle signál, šlachy se napnou, sval zatlačí, kotník se o milimetr pohne a šestiválec radostně zaburácí. Je to

okamžitá odezva, stará škola. Je to čistokrevné kupé, se kterým se při tom všem dá jet absolutně normálně, zrychlovat jen na křižovatkách a sérii zatáček projet s nenuceným úsměvem a s pravou rukou na koleni spolujezdkyně. Řídím ho, koukám po světě a vpřed mě žene jen to, že v půl desáté mám být na okruhu. Ve zpětném zrcátku mám Imprezu, jede stejně klidně, ale když se z jedné zatáčky vyřítí s děsivým jekotem a prožene se kolem mě, uvědomuji si, že tohle bude ještě divoký boj. Zběsilé estéičko proti hravému, poddajnému, ale také zatraceně rychlému zetku.

Třístapadesátku budete milovat. Za ty peníze je to nejlepší víkendové auto, můj kolega o něm říká, že ho fascinuje jeho záměrná mechanická hrubost, drsný zvuk, přesné řízení a ultrapevná karoserie. Dávám mu za pravdu.

Z Imprezy jde snad až strach. Je tak dokonalá, strojově přesná, až to děsí. Už teď vím, že za pár chvil, na okruhu, to budou krušné chvíle, nebude to jen boj

POWER





Jsou dva styly, jak ji vést. Buď strojově přesně, nebo ji tam pustit bokem.

mezi dvěma japonskými technologickými skvosty, budu bojovat i já. Prvních pár kol si dávám se zetkem. Zapomeňte, prosím, alespoň na chvíli na ty naše povídačky o tom, že auto, které chcete řídit jako první, je vítěz. V tomto případě je to jinak, chci si jen vštípit do paměti pár zatáček, trávníky kolem nich mě nezajímají a s Imprezou bych mohl skončit venku

velice rychle. A jak jsem řekl, v zetku je překvapivě snadné se ovládnout. Jenže stejně jednoduché je přepnout na jiný program, zalovit vlevo pod volantem, omylem ostříknout světla a pak už stisknout ten správný knoflík a vypnout stabilizaci. V ten okamžik jste v jiném světě. O centimetr či dva si posunout sedačku blíž k volantu, rázně vzít za

krátkou řadičku, která má hlavu jako přerostlý golfový míček, podřadit a ten zvuk vás přeřízne v půli. Během okamžiku mě vtáhne do děje, držím volant – nebo se držím volantu, co já vím, hlavně plyn až na podlahu! Jako zářakem vám plyne do těla množství informací a z vás se stává pilot formule 1. První zatáčka, brzdy, otáčky někde okolo pěti tisíc na samé hranici přilnavosti. Poslouchá na slovo, jako když žiletka projede papírem. Během chvilky si na něj zvyknete a za další chvíli budete zkoušet jezdit smykem. Vězte, je to ta nejpřirozenější věc, 280 koní je v tomto případě ideální porce, víc nepotřebujete. Hihi, tedy alespoň první den. Za pár dní, od mého stolu, se mi bude zdát 350 tak akorát. Do smyku jde neuvěřitelně snadno, stačí když si ho zhoupnu volantem, a pak už se jen drží plynem v dlouhém slajdu. Nemá to nic společného s rychlostí, ale dobře to vypadá a oslníte tím všechny zúčastněné. Že jo, Láďo? Když se vám to nepovede, skončíte v hodinách, ta hranice je slabá jako pavučina. Mohl bych vám vyprávět... A jestli si myslíte, že z nedotáčivého smyku uděláte přetáčivý jen tím, že šlápnete na plyn, mýlíte se, tohle ani Nissan neumí. Ale po všech stránkách je skvělý. Je to auto, ve kterém se budete věčně předvádět. Ve městě burácí a rozhoukává alarmy, zašteká při prudkém ubrání plynu a na dlažebních kostkách můžete smyky rozdávat plnými

BĚHEM OKAMŽIKU MĚ VTÁHNE DO DĚJE, DRŽÍM VOLANT, NEBO SE DRŽÍM VOLANTU... BOŽE!



DVA SVĚTY

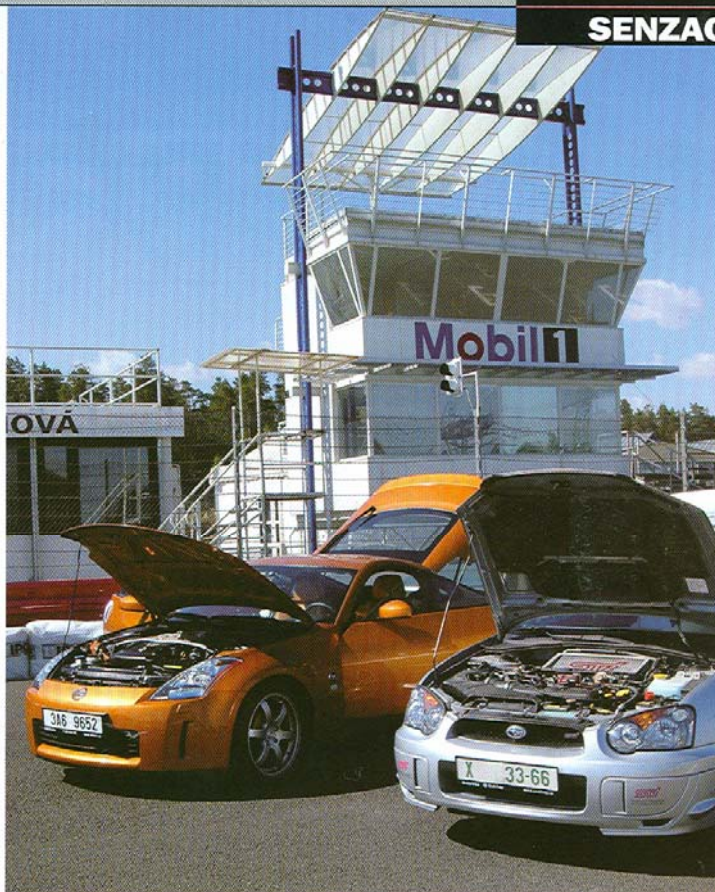


Můžete namítnout, že se nedají srovnávat, ale jsou plné emocí a za stejnou cenu. Impreza těží z pohonu všech kol a prostorového uspořádání, Nissan boduje stylem a svým motorem. Řídit tyhle vozy je výtečný řídicí zážitek, jsem rád, že taková auta existují, mají srdce.

hrstmi, jedete čtyřicet, na dvojku, žádný strach. Na okruhu vynikne jeho precizní čistota, ve městě hravost.

To Impreza je jiná. Beru si ji na dalších pár kol, a když potěť brzdím na konci cílové rovinky, brzdy měknou, kroučím volantem a letím po čumáku, jako by to tam někdo namydil. Moje chyba. Chce to zrychlit, víc si ji podat. Nedá mi moc práce hodit ji do smyčky, ale je těžké ji tam udržet. Je rychlá, bože, je tak rychlá! To všechno, co o ní zjistíte na silnici, platí i na okruhu. Každé přeřazení doprovází pípnutí signalizace otáčkoměru, zadní kola ustřílí, pak předek, a když se vám to povede, tak jsou v driftu všechny čtyři. Jenže to už jedete takovou kosu, že by se i smrtáčkovi zatmělo. Za všech okolností je estéčko rychlejší než zetko, ale je také výrazně náročnější na řízení. Typickou slabinou jsou brzdy – na okruhu to poznáte záhy, ale jinak není co mu vyčíst. Je neuvěřitelné, že tak velké auto, které má pod kapotou jen dvoulitrový motor, může mít v sobě takový náboj. Překvapuje mě zas a zas. Při normální jízdě máte pocit volného řízení a asi budete kvědat řadicí pákou a říkat si, kde je ta vyhlášená japonská přesnost, ale s rostoucí rychlostí, s tím jak do toho půjdete víc a víc, volant ztuhne a budete nadšení, že se dá řídit jednou rukou a že vám nechce zpřerážet prsty. I ta řadicí páka vám přijde OK – je dlouhá, můžete mít pořád obě ruce na volantu a pravačkou si jen občas odskočit. Kdyby byla nižší, měla tvrdší pružiny a lepší brzdy, je to kladivo na všechny supersporty. Nikdy jsem osobně neřídil speciál od Prodrivu, ale umím si představit, jaké to asi je.

Na šotolině je hravá jako motokára na vodě, jenže jedete pořád neuvěřitelnou



IMPREZA JE LEPŠÍ SKORO VE VŠECH SMĚRECH, ALE JE TAKÉ PODSTATNĚ NÁROČNĚJŠÍ NA ŘÍZENÍ.

palbu. V každém okamžiku si uvědomuji její rychlost, má hranice položené neuvěřitelně vysoko a nutí vás je hledat. Pomalu se v ní dá jet jen s krajním přemáháním, ale jde jí to. To si pak člověk užije i překvapivě komfortní podvozek a prostor. Je libo vyvézt rodinu na projížďku?

Asi už tušíte, že dnes to bude s verdiktem těžké. Impreza je lepší ve všech směrech, s výjimkou brzd a citlivosti volantu. Tečka. Ale je neuvěřitelně náročná na řízení a dost

možná ji rozbijete, koleduje si o to. Je to skvostný vůz, ale chce celého řidiče, který má rychlé reakce a chladné uvažování. Nissan tak rychlý není. Ale nadchne vás, nadchne i vaše okolí, je snadné s ním skotačit a působí nesmírně brutálně. Impreza triumfuje praktičností, Zetko stylem. Stojí stejné peníze, mají oba japonský pas, ale jsou od sebe vzdálené celé světelné roky.

Jenže je tady ještě jeden hráč, pardon sekundant... Otočte stránku! □

TECHNICKÉ ÚDAJE

SUBARU IMPREZA WRX STI

- ▶ Motor: boxer 1994 cm³
- ▶ Výkon: 265 koní při 6000 ot./min.
- ▶ Točivý moment: 343 Nm při 4000 ot./min.
- ▶ Zrychlení 0–100 km/h: 5,5 s
- ▶ Maximální rychlost: 244 km/h
- ▶ Hmotnost: 1470 kg
- ▶ Průměrná spotřeba: 11,1 l/100 km
- ▶ Cena: 1 243 800 Kč

NISSAN 350Z

- ▶ Motor: šestiválec 3498 cm³
- ▶ Výkon: 280 koní při 6200 ot./min.
- ▶ Točivý moment: 363 Nm při 4800 ot./min.
- ▶ Zrychlení 0–100 km/h: 5,9 s
- ▶ Maximální rychlost: 250 km/h
- ▶ Hmotnost: 1525 kg
- ▶ Průměrná spotřeba: 11,4 l/100 km
- ▶ Cena: 1 364 000 Kč