



# ČTYŘI **proti** DVĚMA



Každý malý klučina dobře ví, že souboj čtyř proti dvěma je „nefér“. Proto se pravý souboj čtyřkolky Subaru Impreza 2.5 WRX STi a dvoukolky Fordu Focus ST nekoná. Ale ukázat „svaly“ je necháme.



**T**yto dva pouliční rváče jsme nepostavili proti sobě, abychom přihlíželi jejich „nvačce“ o nejvyšší rychlost, zrychlení a podobně. Spíše jsme na zem napsali velký otazník. Co zvolit, když se poohlídáte po sportovní laděném vozu. Potřebujete čtyři kola, nebo stačí dvě v záběru? Chcete-li ostrý vůz nižší střední třídy, musíte vydat 1,3 milionu, nebo stačí 760 000 Kč? Která ze dvou ikon je ta pravá?

Pověst Imprezy vyráběné od roku 1993 je vynikající. Nesla označení GT, potom WRX, až se v roce 2002 objevilo i v Evropě provedení STi, které vloni na podzim prošlo modernizací. Stačí to?

O Fordu Focus ST se dnes mluví jako o nástupci legendárního Escortu Cosworth. A ti, kdo to s volanem skutečně umějí, zajeli s novým „estéčkem“ o 14 sekund rychlejší čas na Nürburgringu než s modelem Focus RS. Takže? Souhlasíte, ať tihle dva předvedou, jak jsou dobří? A kdyby se chtěli poprat, rychle je odtrhneme. Jako první do ringu vstupuje borec ve výrazných oranžových trenýrkách. Ford Focus ST pro-

ukuje dokonce v okamžiku, kdy se ještě nehnu z místa. Samozřejmě, že je tento tří- nebo pětiveňový hatchback kratší než soupeř (o 103 mm), ale jeho naopak o rovných 100 mm delší rozvor a o naprosto stejných 100 mm větší šířka napovídají, že ve skutečnosti má svalů více než dost. V rignu, či spíše na silnici, se nebojí rozkročit. Před Fordu působí přímočařejším dojmem, přičemž jeho spodní nasávací otvor je brutální. Nástavcem předního spoileru a prahy je doslova přilepen k vozovce. Vkusné jsou drobné detaily jako rámování předních mlhovek a zadních spodních světel. Krásná jsou osmnáctipalcová litá kola. Zád s nevelkým středním spoilerem už tolik neprovokuje.

V interiéru budete nadšeni především ze dvou věcí – sedaček Recaro s výborným bočním vedením a barevně sladěných s karoserií (totéž umí Impreza) a třiramenného volantu. Báječně se drží, má tlustý věnec a zastínění i volant Momo u soupeře. Použité materiály působí kvalitněji a hodnotněji. Sedadla jsou umístěna snad tro-

chu vysoko a přivítali bychom více detailů odlišujících verzi ST od běžné. Oči řidiče se tedy nejvíce upírají na doplňkové přístroje tlaku oleje, plnicího tlaku turba a teploty motorového oleje.

Subaru Impreza STi se do ringu vypravila ve své tradiční modré. Její před je brutální, otvor působí jak přeražený nos boxera. Má symbolizovat průřez trupem a křídly nadzvukového letadla. Když znáte hodnotu bočního přetížení (0,97 g), ani se nedivíte takové symbolice. Před se libit může i nemusí. Každopádně „svaly“ nad blatníky kol (zlatá sedmnáctipalcová) jsou provokující. Ještě jasněji promlouvá velké zadní křídlo, které má od rychlosti 120 km/h opravdový význam.

V interiéru vás obejmou výtečné sedačky s vyšitým emblémem STi, který najdete i na optitronových přístrojích, volantu, který je společně s řadicí pákou rovněž nový. Přesto se toho na první pohled po faceliftu uvnitř mnoho nezměnilo a dál je interiér i přes imitaci kovu trochu tmavý, s přece jen levnější působícími plasty.

Jak na nás tedy zapůsobili oba borci? Ford Focus ST je provokující a přitom elegantní. Nedává tolik najevo, že je to rváč. V případě pětiveňové verze nabízí z praktického hlediska totéž jako sedan Subaru. Ford má zavazadelník jen o 0,010 m<sup>3</sup> menší. Impreza je naopak z rodu těch, kdo křičí na své okolí, aby mu šli všichni z cesty. Svým nasávacím otvorem na kapotě a křídlem vzadu dává najevo, že neprohrává.

## PRVNÍ VÝKŘIKY

Stejně jako se boxeři v ringu zpočátku jen obcházejí a otukávají, naši dva borci se škádlii svými nastartovanými motory. Focus ST si nechal pod kapotu nacpat pětiválec od Volva. Díky nízké zástavbové hloubce jen 577 mm se tam pětiválec o objemu 2522 cm<sup>3</sup> (o 0,065 cm<sup>3</sup> větší než u Subaru) vešel dobře. Víte, co dovede jeho laděný výfuk a Composer (trubice přenášející zvuk od sání motoru přes spolujezdcé)! Přidáte plyn – zahučí to. Uděláte to ještě razantněji – turbo zasycí a pískne. Ubeřete rychle plyn – z výfuku se ozve ▶



## PROSTOROVÉ A ZVUKOVÉ PROSTŘEDÍ

SROVNÁVACÍ TABULKA	FORD FOCUS ST 2.5	SUBARU IMPREZA STI 2.5
Motor	zážehový pětiválec	zážehový čtyřválec
Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> )	2522	2457
Max. výkon (kW/k)	166/227	206/280
> při otáčkách/min	6000	5600
Max. točivý moment (N.m)	320	392
> při otáčkách/min	od 1600	4000
Délka/šířka/výška (mm)	4362/1840/1497	4465/1740/1440
Rozvor náprav (mm)	2640	2540
Poháněná kola	přední	všechna
Počet převodových stupňů	6	6
Max. rychlost (km/h)	241	255
Zrychlení 0–100 km/h (s)	6,8	5,4
Spotřeba paliva (l/100 km)	13,8/6,8/9,3	15,3/8,3/10,9
Provozní hmotnost (kg)	1392	1810
Zavazadelník (m <sup>3</sup> )	0,385	0,690
CENA (KČ)	769 990	1 268 800

Sportovně laděný **FOCUS ST** nehodlá soupeřit s ryze sportovním sedanem **IMPREZA STI**. Jsou to dvě nabídky.

VZHLED OBOU „POULIČNÍCH RVÁČŮ“ je nadmíru výrazný. V každém ohledu je Impreza výraznější a Focus uhlazenější.



**VNITŘEK FORDU** je decentní, ale možná až moc. Výborný je volant, přehlédnout se nedají doplňkové přístroje na palubní desce a kovové rámečky kolem palubních přístrojů. Oba vozy jsou oceňovány na rychlost 260 km/h.

**INTERIÉR SUBARU** doznal v souvislosti s modernizací Imprezy některých změn. Týká se to například optitronových přístrojů. Jinak jsou ale plasty trochu tmavé a působí přece jen lacinějším dojmem.





**SEDÁČKY RECARO** mají velmi hezký vzhled a také se na nich výborně sedí. Hezká je i barevná kombinace.

**OSMNÁCTIPALCOVÁ KOLA** zaujmou na první pohled. Jsou velmi atraktivní. U Fordu si vyhráli s mnoha detaily.

**JE KRATŠÍ,** ale přitom nabízí Ford prakticky to-  
tožný zavazadelník, je jen o 10 l menší.

**ZADNÍ LAVICE** nabízí dost místa na šířku. Nad hlavou je ho pro zkosení střechy méně.



>>> **Hodnocení: FORD FOCUS ST**

Vzhled		
Jízda		
Motor		
Prostor		
Cena		

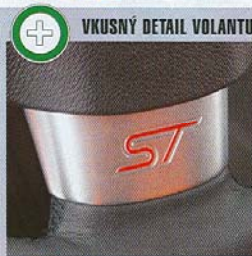
**POD KAPOTU** se vešel pětiválec také o objemu 2,5 l. Jeho „dárce“ je Volvo. S turbodmychadlem mu to jde velmi dobře.



ným 2,5litrovým motorem přece jen častěji utihnou a vyhledají pomoc ESP. Kouzelný je tenhle sportovec v tom, jak komfortně se umí zároveň pohybovat i na běžných silnicích. Smekáme.



**RÁMEČKY** najdete nejen na zádi kolem odrazek, ale také kolem předních mlhovek. Vkusná malá drobnost, která vůz hned ještě více zvýrazní.



**VKUSNÝ DETAIL VOLANTU**



**V ORANŽOVÉ BARVĚ** se zdá tento vůz ještě rychlejší, než ve skutečnosti je. Na jeho elán si ale nemůžete stýskat.



**ŠÍROKÝ STŘEDOVÝ TUNEL**

**HNED ÚTOK**

Zvuk čtyřválcového ležatého boxera je tak svérázný, že ho nemůžete za nic zaměnit. Ovšem že by byl tak ryčný jako u Focusu, to určitě ne. Přitom má Impreza STI stejných 2,5 l objemu (dosud 2,0 l). S touto zásadní změnou přišel i větší výkon 206 kW/280 k proti 166 kW/227 k u Focusu. Proti předchozímu modelu STi je nárůst sice „jen“ o 15 k, ale hned jsme poznali, že jde o víc. Sešlápnutí plynového pedálu se rovná výstřelu. Impreza se hned řítí vpřed. A to nejen při rozjezdu, ale prakticky stále. Technici dokonce na tři nejvyšší rychlostní stupně dodali synchrony z karbonu. Ostřejší řazení proti rivalovi je znát. Je to sportovní zážitek. Doslova hrůzná rvavost vozu je cítit při každém sešlápnutí plynu. Zároveň i za zimního počasí vnímáte, že Subaru se drží vše-

mi čtyřmi. Při normální jízdě je rozdělení točivého momentu 41:59, ale ovladačem vedle ruční brzdy můžete z téhle čtyřky udělat bezmála zadokolku. O všechno se starají samosvorný zadní i přední a také aktivní středový diferenciál DCCD. Přiznejme ale, že hrát si za jízdy s rozdělením zátahu mezi nápravu to už chce vynikajícího jezdce. Většina tedy vše nechá na elektronice. Ta na suchu téměř vyloučí smyčky, stejně jako při ubrání plynu v zatáčce posun zadě. Nové nastavení diferenciálů ale na kluzké vozovce přidalo nedotáčivost. Když tedy jedete pod plynem do ostré zatáčky, nechcete-li se setkat se stromem, musíte rychle ubrat. Ani pohon 4x4 není samospasitelný. To nic nemění na faktu, že je to nebývalý dravec. Neustále a brutálně táhne. Je mu vůbec co vytknout? Jistě, až přeče jen proti konkurentovi tvrdě odladěný podvozek. Přitom se proti předchozí generaci Impreza velmi „zlidštila“. Nicméně vikendové rodinné ježdění spíše z repertoáru vyřadte.



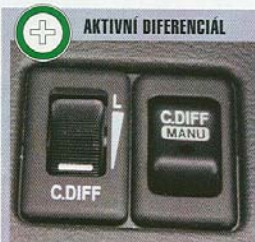
JÍZDA s Imprezou je zážitkem především díky brutálnímu zátahu.



DIFUZOR vzadu usměrňuje proud vzduchu, aby se STI chovalo vždy sebejistě.

>>> **Hodnocení: SUBARU IMPREZA**

Vzhled	
Jízda	
Motor	
Prostor	
Cena	



**BRUTÁLNÍ VZHLED.** Subaru se novou Imprezou přihlásilo k letecké symbolice. Maska má představovat průřez trupem a křídly letounu.



**PŘEDNÍ SEDÁČKY** s integrovanými opěrkami mají výborné vedení. Vzadu především chybějí výškově nastavitelné opěrky hlavy.

Impreza STI je rváč, kterého Focus ST nemá šanci dohonit. Maximální rychlost má Subaru o 14 km/h vyšší. Podstatnější je brutální zrychlení. Na 50 km/h jste za 1,5 s a téměř o stejný čas rychleji má na přístroji číslici 100. Je také nebývale jistý díky pohonu všech kol. Focus si ve skutečnosti řekne prakticky o stejných 13 l/100 km jako rival. Ale svezte vás komfortně a o 498 810 Kč levněji. To všechno hraje svoji roli. Čtyři kola jsou samozřejmě více než dvě. Ale tak jednoduché vše není. Po Impreze STI ať raději sáhne jen výborný jezdec, slabšího bude stále vábit jak 4x4, tak brutální charakter vozu. Chcete ale rychlý vůz na každý den? Pak usedněte za volant Focusu ST, který má elánu na rozdávání a ještě přidá komfort.



TRADIČNÍ ZLATÁ KOLA dávají vědět, že jde o nejrychlejší verzi.

PŘEPLŇOVANÝ ČTYŘVÁLEC má objem 2,5 litru a vede si za 1.

