

## Subaru Impreza STi

Dokázala tři písmenka STi udělat z Imprezy opravdové řidičské náčiní?

### TESTOVANÝ MODEL Impreza WRX STi

- Cena 1 148 800 Kč
- Výkon 300 koní
- Točivý moment 407 Nm
- 0-100 km/h 5,2 s
- Spotřeba 15,6 l/100 km
- Emise CO<sub>2</sub> 243 g/km
- 110-0 km/h 50,6 m
- Příčné zrychlení 0,81 g

**LÍBÍ SE NÁM** Spousta výkonu ● Odvážné designové doplňky ● Brzdy ● Přední sedadla



**1** Prahy verze STi mají plynulejší design a přecházejí do blatníků, což Impreze dává příkrnější postoj.

**2** Sedmnáctipalcová kola STi jsou poněkud odsunuta do pozadí napučenými lemy blatníků, takže Impreza vypadá, jako by měla moc malá kola. Pozor, zlaté disky jsou stále v nabídce.

**3** Plochý čtyřválec snižuje těžiště a zlepšuje ovladatelnost. Motor STi je teď o 22 mm níže, zatímco diferenciál je níž o 10 mm.

**4** Předí je mnohem agresivnější než u standardní Imprezy WRX, se síťovanou horní mřížkou, hlubším sáním v nárazníku, výdechy před předními koly a velmi odvážným sáním pro velký mezichladič.

**P**říchod této generace Imprezy byl očekáván poněkud se smíšenými pocity mírné lítosti a nadějného očekávání. Lítosti nad tím, že nová, pětidveřová verze legendární stíhačky je sotva hezčí než ta předcházející, a očekávání, že pokud Subaru nabídne výrazně výkonnější verze, bude výsledek opět o něco lákavější. Tato WRX STi rozhodně začíná od správného konce – s větším výkonem, lepší výbavou, novou víceprvkovou zadní nápravou, pokročilej-

ším systémem náhonu na všechna kola a lépe vybaveným interiérem, to všechno za cenu o 120 tisíc nižší než u odcházející generace. A navíc vypadá podstatně lépe než slabší modely, k čemuž jí dopomáhají výrazné blatníky, širší kola, sání dost velké na to, aby vuculo slušně hejno kobylek, a velký zadní spoiler.

Otázkou ovšem zůstává, jestli tato nejnovější ostrá Impreza dokáže překonat poslední Mitsubishi Evo – a jestli může její „umravnění“ přitáhnout zákazníky, kteří si dosud kupovali méně extrémní stroje.

## DESIGN A TECHNIKA

★★★★☆

Na rozdíl od čtyřdvěřového sedamu v předchozí generaci nám Subaru tentokrát naservírovalo pětidvěřový hatchback, ale mechanická koncepce zůstala téměř stejná. Plochý přeplňovaný čtyřválec pohánějící všechna kola je synonymem mnoha vítězství ve WRC a vůz má pověst drsného a přitom dostupného sportovního auta, kterému se může postavit jen Mitsubishi. Motor typu boxer udržuje těžiště auta →

## HISTORIE

Rodokmen jména Impreza začal v roce 1992 a je také patřičně komplikovaný. S nejrůznějšími inkarnacemi Imprezy, jejichž kódová označení (P1, 22B, RB5, RB320, WRX, STI, V-Limited) vyvolávají u nadšenců souhlasná pokývnutí, mrknutí a rostoucí úsměvy. Druhá generace dorazila na trh v roce 2000 a charakterizovaly ji nešťastné „broučí oči“, které zahnal až facelift Petera Stevense v roce 2003 a potom další v roce 2005, který přinesl také větší dvaapůllitrový motor.



## NEMŮŽEME VYSTÁT Interiér ● Ožívá jen ve větších rychlostech ● Provozní náklady



**5** Zadní nárazník dostal nový tvar, který omezuje vztlak. Nehledejte žádnou obrovskou koncovku výfuku, najdete tu čtyři trubky, jejichž koncepce údajně snižuje odpor výfukových plynů o 38 procent. Každý pár se po 15 centimetrech spojuje do jednoho potrubí.



**6** Komplikovaně vyhlížející zadní světlomety jsou osazené LED a vypadají stejně jako na slabší Impreze WRX.

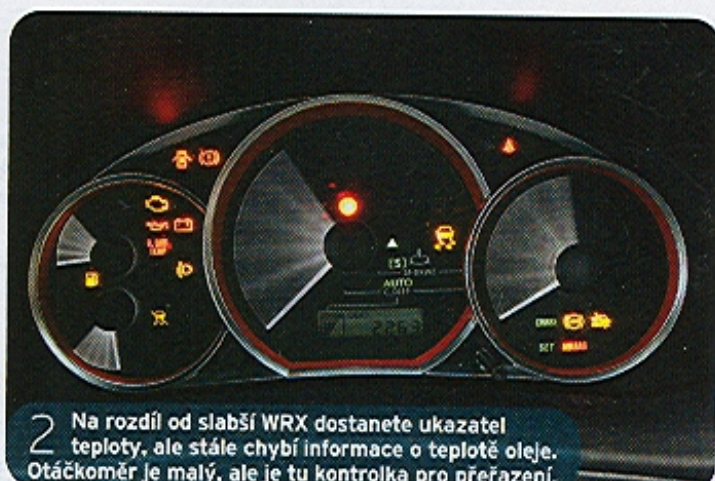


**7** Subaru popisuje zadní spoiler jako nadstandardní, což podle běžných měřítek je, a rozhodně pomáhá drsnému vzhledu STI.

1 Otočné ovladače klimatizace umožňují snadné nastavení teploty. I když její výkony by mohly být vyšší, a dělené ovládání teploty není k máni.



2 Na rozdíl od slabší WRX dostanete ukazatel teploty, ale stále chybí informace o teplotě oleje. Otáčkoměr je malý, ale je tu kontrolka pro přeřazení.



3 Tohle je ovladač DCCD (Driver's Control Centre Differential). Zapnete manuální režim a můžete nastavit rozdělení výkonu, indikované na přístrojovém panelu.



4 STI má v interiéru více falešného hliníku - najdete ho kolem madel dveří (na testovaném voze už byl poškrábaný), na středovém panelu a volantu.



5 Jednoduchý volant s příjemně tlustým, kůží čalouněným věncem je účelný a příjemně se drží. Dobře rozmístěná jsou i tlačítka.



## NA OKRUHU

# Maximální odměnu dostanete jen za ostrou jízdu

### SUCHÝ OKRUH

Sucho, 8 °C

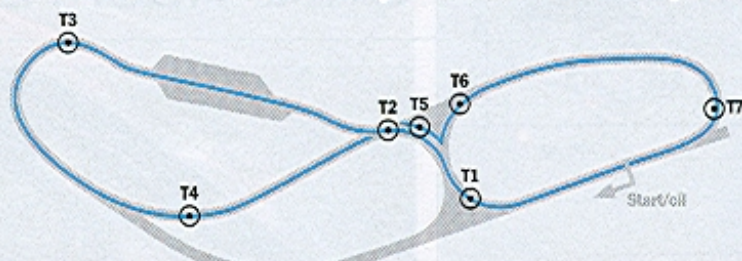
**Subaru Impreza STI**

1:18,4 min.

**BMW 135i Coupé**

1:20,9 min.

Když jedete na 80 procent jejich schopností, Impreza překvapuje výrazným sklonem k nedotáčivosti. Potřebujete opravdové odhodlání, abyste našli celý její potenciál.



### ODOLNÉ BRZDY

STI je rychlé, ale brzdy snadno odolávají i velkému namáhání. I když na okruhu nakonec začnou vadnout.

### VLÁDA TVRDÉ RUKY

Při brzdění se STI nechce zatáčet a má tendenci jet rovně.

### MOKRÝ OKRUH

**Subaru Impreza STI**

1:07,2 min.

**BMW 135i Coupé**

1:11,7 min.

Závodní rodokmen přináší ovoce. Impreza je výjimečná tím, jak dobře reaguje i na takové dávky plynu, kdy si už myslíte, že jste to přehnali, a nachází úžasnou trakci.

### V DEŠTI ZAČÍNÁ ZÁBAVA

Ve vlásence T2 můžete parádně driftovat všemi koly, pokud Impreza dáte impuls přes ruční brzdu. Pojedete-li na okruh, modlete se, aby přšelo.



### NA TRATI

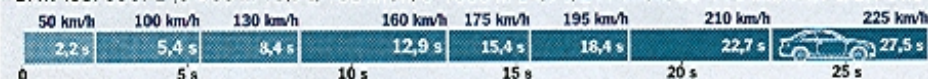
STI má na rovince skvělou trakci a je stabilní i při brzdění z vysoké rychlosti do první zatáčky.

## AKCELERACE suchá trať, 14 °C

SUBARU IMPREZA STI (0-400 m 13,6 s / 165 km/h, 0-1000 m 25,1 s / 209 km/h, 50-110 km/h 5,0 s, 8,3 s na 4. st.)



BMW 135i COUPÉ (0-400 m 13,9 s / 168 km/h, 0-1000 m 24,9 s / 217 km/h, 50-110 km/h 4,7 s, 8,1 s na 4. st.)



## BRZDĚNÍ 100-0 km/h 3,03 s



← přece jen o krok vpřed, a i když je tvar hlavního výlisku palubní desky trochu podivný, vypadá promyšleněji než u odcházející generace. Kůží a alcantarou čalouněné sedačky vypadají přitažlivěji než v levnějších imprezách, volant je příjemný na dotek a předstartovní tanec, který předvádějí ručičky přístrojů (můžete ho vypnout), je příjemným vizuálním rozptýlením. Je tu také dost místa vpředu (až na ruční brzdu, která může větší řidiče tlačit do nohy), slušné místo i na zadních sedadlech, dobře tvarovaný kufr a spousta odkládacích prostorů a držáků na nápoje. Stereo zní také dobře, automatická klimatizace je jednoduchá, ale efektivní a s hlavními ovladači se snadno manipuluje. Přes všechny plusy nás interiér Imprezy trochu zklamal, zvláště když nám Subaru v modelu Legacy ukázalo, že to umí i lépe.

## VÝKONY ★★★★★

Když tohle auto řídíte poprvé, vůbec vám nepřijde, že máte pod pravou nohou 300 koní. Auto působí rychle, ale ne divoce. Nakonec zjistíte, že režim odezvy na plyn označený „sport“ je ve skutečnosti „normální“. Reakce plochého čtyřválcového motoru jsou proto uvolněnější a to, spolu s nutností roztáčet turbo, způsobuje, že STI působí poněkud méně výbušně. Úvahy o lenivosti ovšem zmizí v okamžiku, kdy otočíte knoflíkem do polohy „sport sharp“ a proslápnete plyn. Dostaví se naléhavý záťah, který jste očekávali, a také odpovídající zvukový doprovod. Živý řev se mísí s povědomým vrčením a jakotem, i když ve vyšších otáčkách to už nezní tak jedinečně jako dřívě a typický bublavý zvuk Subaru téměř zmizí.

Nad 4000 ot./min. motor táhne s takovou razancí, že je lepší mít připravenou ruku na řadicí páce,



## NA LIMITU

Když pojedete dost rychle na to, abyste využili všechny dynamické systémy, diferenciály a viskózní spojku, řízenou čidlem vybočení

(funguje s ohromující precizností), často pojedete rychleji, než se zdá být na veřejné silnici rozumné. A i když vám zásoba přilnavosti

a obratnosti nabízí široký prostor pro chybu. Jsou však chvíle (s vypnutou stabilizací), kdy se auto hrne ze zatáčky ven v silném nedotáčiv-

vém smyku. Pokud chcete vyzkoušet obratnost auta bez místy protivných zásahů ESP, zkuste si to na okruhu. Nastavte „ostré spor-

STi je v porovnání s WRX na pohled nekompromisnější, ale lité osmnáctky mohly být hezčí.



než přijde limit v 6700 ot./min. Těsně předtím vám samozřejmě blikne kontrolka přeřazení. Pokud jste příliš pomalý, ostře se zarazíte o omezovač. Rychlá práce se spojkou vám přinese hladkou změnu převodu a za moment se budete zase řídit k červenému poli a bezproblémovým 160 km/h, ve kterých se Impreza cítí uvolněně, narodil od vašeho řidičáku.

Čísla odpovídají těmto pocitům, i když jsme při našem měření nedosáhli udávaných 4,8 s z nuly na 100 km/h. Naše auto na téměř suché trati potřebovalo 5,2 s. Dokážeme si však představit, že na mokru by mohlo protočit všechna čtyři kola a dostat se o něco blíže k oficiálnímu času. Pořád je ale zatraceně rychlé – téměř o sekundu rychlejší než Renault Mégane R26 (6,1 s) nebo VW Golf R32 (6,0 s). Nicméně Mitsubishi Evo GSR i BMW 135i se pohybují okolo rovných pěti sekund. Výsledky testů pružného zrychlení zase odpovídají tomu, že potřebujete otáčky a roztočené turbo, abyste z auta dostali maximum. Z 50 na 80 km/h na čtyřku to trvá 4,8 s, ale z 65 na 100 km/h, z 80 na 110 km/h

a z 45 na 130 km/h se pokaždé dostanete pod čtyři sekundy! Je tu ale ještě třetí nastavení reakce plynu. Stisknutím knoflíku dostanete tzv. „inteligentní“ režim, který přizpůsobuje reakce plynu vašemu stylu řízení, ale nenašli jsme v něm mnoho výhod. Bylo by asi lepší, kdyby se Subaru zaměřilo na lehké trháni ve hnacím ústrojí, způsobené nejdříve náhlým poklesem otáček, když uberete plyn, a nerovnoměrným záběrem, když znovu přidáte.

## JÍZDA A OVLADATELNOST

★★★★☆

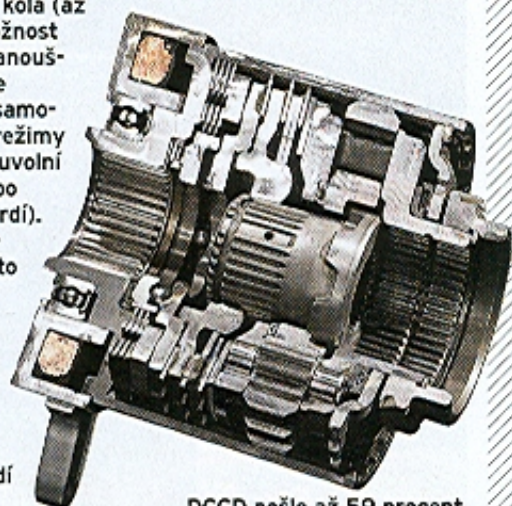
Vzhledem k charakteru a historii Imprezy byste očekávali, že nejnovější verze bude kličkovat jako zajíc. Namísto toho se hrne ven ze zatáček a potřebuje větší natočení volantu, než jste čekali. Máme na to recept. Šlápněte na plyn s větší silou, přidejte v zatáčce trochu rychlosti a Impreza jako by najednou zapadla do kolejí a začne projevovat obrovskou snahu neutralizovat i ten nejmenší náznak nedotáčivosti. →

## CARAUTO SILNIČNÍ TEST

# Pod povrchem

### VIVA LA DIFF

Driver Control Centre Differential aneb DCCD, tak Subaru nazývá svůj široce nastavitelný diferenciál. Hodte tam manuální režim, posuňte malý přepínač a můžete směřovat více, nebo méně točivého momentu na zadní kola (až do 59 procent). Tato možnost bude určitě imponovat fanouškům rallye. Nebo můžete nechat vůz rozhodovat samostatně a vybrat si mezi režimy auto, auto minus (které uvolní středový diferenciál) nebo auto plus (které ho přitvrdí). K porozumění ovladatelnosti vedou dvě věci: auto minus umožní o něco větší množství točivého momentu doputovat na zadní kola, což zlepšuje nájezdy do zatáček a vyvážení na suchých silnicích, zatímco auto plus se hodí na mokré silnice s kluzkým povrchem.



DCCD pošle až 59 procent točivého momentu na zadní kola.



Pomocí tlačítka „auto minus“ se uvolní středový diferenciál.



tovní reakce na plyn, vypněte ESP a přepněte středový diferenciál do nastavení „auto minus“. Dostanete vůz, který bude přenášet

šet většinu točivého momentu na zadní kola. Užijete si plynulou, snadno kontrolovanou jízdu a spoustu zábavy. Na promoče-



ném okruhu vás může nastavení auto nebo auto plus zachránit od přetáčivého smyku. Na běžných silnicích ovšem musíte jezdit příliš

ostře, abyste se zbavili místy líné ovladatelnosti ve prospěch vyváženějšího, čilejšího a agresivnějšího chování, které jste očekávali.

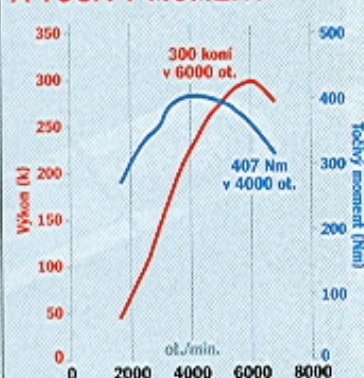
# ČÍSLA, KTERÁ ROZHODUJÍ



## MOTOR

<b>Uložení</b>	vpředu podél
<b>Typ</b>	plochý čtyřválec, 2457 cm <sup>3</sup> , turbo
<b>Materiály</b>	celohliníkový
<b>Vrtání/zdvih</b>	99,5/79,0 mm
<b>Kompresní poměr</b>	8,2:1
<b>Ventilový rozvod</b>	čtyři na válec
<b>Výkon</b>	300 k v 6000 ot./min.
<b>Točivý moment</b>	407 Nm při 4000 ot./min.
<b>Maximální otáčky</b>	6700 ot./min.
<b>Výkon/hmotnost</b>	199 koní na tunu
<b>Toč. mom./hmotnost</b>	270 Nm na tunu
<b>Litrový výkon</b>	122 koní na litr

## VÝKON A TOČIVÝ MOMENT



## KAROSERIE A KOLA

<b>Karoserie</b>	ocelový monokok
<b>Udáv. hmotnost/v testu</b>	1505 kg/1530 kg
<b>Součinitel aerodyn. odporu</b>	0,36
<b>Kola</b>	litá, 17 palců
<b>Pneumatiky</b>	235/45 R17, Dunlop SP Sport 01
<b>Rezervní kolo</b>	nouzové

## PŘEVODOVKA

<b>Poháněná kola</b>	všechna čtyři
<b>Druh</b>	šestistupňová manuální
<b>Převod/km/h v 1000 ot./min.</b>	1. 3,64/8,4 2. 2,24/13,7 3. 1,59/19,3 4. 1,14/26,9 5. 0,89/34,4 6. 0,71/43,3
<b>Stálý převod</b>	3,9:1

## SPOTŘEBA

<b>V TESTU</b>	<b>Průměr</b>	15,6 l/100 km
	<b>Cestovní</b>	12,0 l/100 km
	<b>Nejhorší</b>	44,8 l/100 km
<b>UDÁVANÁ</b>	<b>Město</b>	13,8 l/100 km
	<b>Mimo město</b>	8,2 l/100 km
	<b>Kombinovaná</b>	10,9 l/100 km
<b>Objem nádrže</b>		60 litrů
<b>Dojezd v testu</b>		390 km

## PODVOZEK

**Vpředu** vzpěry MacPherson, vinuté pružiny, stabilizátor  
**Vzadu** Multi-link, vinuté pružiny, stabilizátor

## ŘÍZENÍ

Typ hřebenové s elektrickým posilovačem  
Otáčky od dorazu k dorazu 2,8  
Průměr otáčení 11,0 metru

## BRZDY

**Vpředu** chlazené kotoučové, 330 mm  
**Vzadu** chlazené kotoučové, 305 mm  
**ABS** standard s EBD

## HLUK V INTERIÉRU

**Volnoběh** 48 dB **Maximální otáčky na**  
**3. stupeň** 76 dB **50 km/h** 67 dB  
**80 km/h** 70 dB **110 km/h** 72 dB

## CO TO STOJÍ

### SUBARU IMPREZA WRX STI

<b>Základní cena</b>	1 148 800 Kč
<b>Cena testovaného vozu</b>	1 160 600 Kč

## VÝBAVA

Sedmnáctipalcová litá kola	■
Automatická klimatizace	■
Autorádio s měničem na 6 CD	■
Tempomat	■
El. ovládaná okna	■
Teleskopicky nastavitelný volant	■
Sportovní volant STI	■
Centr. zamykání s dál. ovládním	■
Tónovaná skla	■
<b>Metalický lak</b>	<b>11 800 Kč</b>
Vyhřívaná zpětná zrcátka	■
Xenonové světlomety	■

Testovaný vůz měl tučně vyznačené příplatkové prvky.

■ = standard

## MODELOVÁ ŘADA

1.5 R Active (107 k)	498 80 Kč
1.5 R Comfort (107 k)	558 800 Kč
2.0 R Active (150 k)	598 800 Kč
2.0 R Comfort (150 k)	648 800 Kč
2.0 R Sport (150 k)	723 800 Kč
2.5 WRX (230 k)	898 800 Kč
2.5 WRX STI (300 k)	1 148 800 Kč

## PŘEVODOVKY

6stupňová manuální	standard
4stupňová automatická	40 000 Kč (kromě modelu WRX a WRX STI)

## AKCELERACE

km/h	čas (sekundy)
0-50	1,6
0-60	2,7
0-80	3,7
0-100	5,2
0-125	8,6
0-160	12,9
0-175	16,6
0-205	25,8

## PRUŽNÉ ZRYCHLENÍ

km/h	2.	3.	4.	5.	6.
30-60	2,1	3,6	6,4	12,3	15,2
50-80	1,8	2,7	4,8	7,7	12,3
60-100	-	2,5	3,7	6,1	10,6
80-110	-	2,6	3,5	5,1	8,9
100-125	-	-	3,7	4,9	7,7
110-145	-	-	4,0	5,4	7,5
125-160	-	-	4,5	6,1	7,8
145-175	-	-	-	7,1	8,6
175-205	-	-	-	9,6	-

## NEJVYŠŠÍ RYCHLOSTI

58 km/h	130 km/h	233 km/h
6700 ot.	6700 ot.	6700 ot.
1	3	5
2	4	6
<b>93 km/h</b>	<b>183 km/h</b>	<b>250 km/h</b>
<b>6700 ot.</b>	<b>6700 ot.</b>	<b>5700 ot.</b>



Poměr výkonu a točivého momentu k hmotnosti je počítán podle údajů výrobce. Výsledky testu jsou chráněny autorským zákonem a nelze je rozmnožovat bez písemného souhlasu vydavatele.

## Subaru Impreza STi

VERDIKT CARAUTA ★★★★★

Rozpolcená osobnost, která nestačí na nejlepší hot hatche



Subaru Impreza STi je rychlé, má spoustu přilnavosti, je robustní, podivně vypadá, má spoustu vychytávek, vydává podivné zvuky a nabízí ohromující poměr ceny a hodnoty. Nemůže to být nic jiného než Impreza. Je to ale jiný druh STi. Pokus Subaru rozšířit přitažlivost tohoto auta mu dal poněkud podivný, kompromisní charakter. Pozitivní stránka věci je, že je nyní hladší, tišší, lépe zpracované, prostornější a bezpečnější než jeho předchůdce. Ale pravděpodobně neodláká mnoho majitelů prémiových značek a dokonce ani hot hatchů. Interiér je pořád příliš levný, jízda příliš hrubá a nedostatečně kultivovaná na dálnici. Oddaní fanoušci budou naopak zklamáni dynamickou osobností, která je téměř schizofrenická. Změny mezi klidným chováním ve středních rychlostech k dynamice při ostrém zacházení jsou příliš ostré, než aby to bylo po většinu času zábavné auto.

← Na tuto nezvyklou reakci si musíte zvyknout, ale připomene vám fenomenální potenciál, který má Subaru na zatočené silnici. Ubrání plynu samozřejmě přinese malou změnu, i když při rychlé a rozhodné změně směru jsme jednou zažili silný nástup ESP. Takové změny charakteru dělají z STi na okrese zvláštního společníka. Zdá se být poněkud neochotné, pokud se pohybujete jen svižně, ale ožije téměř maniakálním nadšením, pokud k jízdě přistupujete podobně. Je to chuť hrát si, které můžete pomoci nastavením diferenciálu. Auto minus je většinou nejlepší, v tomto nastavení zadní náprava více pomáhá s nájezdy do zatáček, STi mění směr s větší dávkou očekávaného nadšení a svižněji než předchozí STi ve standardním nastavení. Tohle všechno vysvětluje něco z filozofie Subaru. Ve snaze rozšířit přitažlivost Imprezy a udělat z ní zdánlivě méně extrémní auto zmírnili základní charakter auta tak, aby nalákalo více řidičů. Výhodou je poddajnější jízda, protože STi v malých rychlostech přejíždí nerovnosti klidněji, i když svým slibům nedokáže dostát i ve větších rychlostech. Žádný řidič si nebude stěžovat na skvělé brzdy Brembo nebo vylepšenou, i když stále nijak výjimečnou převodovku, ale tišší motor odhaluje příliš mnoho hluku od silnice a dalších ruchů.

### POŘÍZENÍ A PROVOZ

★★★★★

Snad chápete, že tohle není levné auto na pořízení, pojištění ani spotřebu (15,6 l/100 km) nebo platbu jakýchkoli daní závislých na emisích CO<sub>2</sub> (243 g/km). Ale jako výkonné auto s pohonem všech kol je to výhodná nabídka. Subaru jsou pověstná robustní konstrukcí a poměrně dobře si drží cenu. Jejich dealeri mají také dobrou pověst, ale opravy nemusejí být z nejlevnějších.

### VSÍMLI JSME SI



**RICHARD BREMNER**  
Páté dveře potřebovaly mocné zabouchnutí, aby zapadly a přestaly rachtat. Alespoň u testovaného vozu.



**JAMIE CORSTORPHINE**  
Pro Subaru byla po desítky let typická bezrámová okna, ale tato Impreza má poprvé klasické dveře.



**MATT PRIOR**  
STi je od doby, co jsme začali jezdit na okruhu MIRA, první auto, které potřebovalo v průběhu testu doplnit palivo.

### ÚKOLY PRO FACELIFT

- Sportovním předním sedáčkům by prospělo nastavení bederní opěrky. V takto drahém autě je to zásadní nedostatek, který po hodině nebo dvou za volantem opravdu pocítíte.
- Opět zlepšit kvalitu interiéru. Je lepší, ale stále zaostává za nejlepšími.

### CARAUTO TOP PĚTKA

PARAMETRY	RENAULT	MITSUBISHI	BMW	SUBARU	VOLKSWAGEN
Model	Mégane Sport R26	Evo X GS FQ-300	135i coupé M paket	Impreza WRX STi	Golf R32
Cena	660 000 Kč (přepočteno)	910 000 Kč (přepočteno)	1 130 610 Kč	1 148 800 Kč	927 800 Kč
Výkon	230 k v 5500 ot./min.	300 k v 6500 ot./min.	306 k v 5800 ot./min.	300 k v 6000 ot./min.	250 k v 6300 ot./min.
Točivý moment	310 Nm při 3000 ot./min.	408 Nm při 3850 ot./min.	400 Nm při 1300 ot./min.	407 Nm při 4000 ot./min.	320 Nm při 2800 ot./min.
0-100 km/h	6,2 s	4,7 s	5,3 s	5,4 s	6,5 s
Maximální rychlost	237 km/h	241 km/h	250 km/h	255 km/h	250 km/h
Spotřeba	8,5 l/100 km	10,3 l/100 km	9,2 l/100 km	10,9 l/100 km	10,7 l/100 km
Hmotnost	1355 kg	1560 kg	1560 kg	1505 kg	1510 kg
Emise CO <sub>2</sub>	200 g/km	246 g/km	220 g/km	257 g/km	255 g/km

Skutečné auto pro řidiče. Díky samosvoru je v zatáčkách téměř nedostizitelný.

★★★★★

Limitovaná britská série, která je rychlejší než kdykoli předtím. Zvyknete si rychle.

★★★★★

Je drahé a očekávali jsme od něj větší nadšení, ale motor patří mezi klenoty.

★★★★★

Nové je schopnější ve všech směrech, než bylo to staré, ale mohlo zajít ještě dál.

★★★★★

Golf R32 je dobře odhlučněný, jenže vedle levnějšího GTI postrádá smysl.

★★★★★