




PADLÍ ANDĚLÉ

Hranice mezi nebem a peklem nikdy nebyla tenčí než v případě svaté války mezi Mitsubishi Evo a Imprezou STI. Je to už sice pár let, ale ohně zášti, sporu a vzájemné úcty doutnají dodnes.

Text: Jan Červenka Foto: Petr Bača



t,

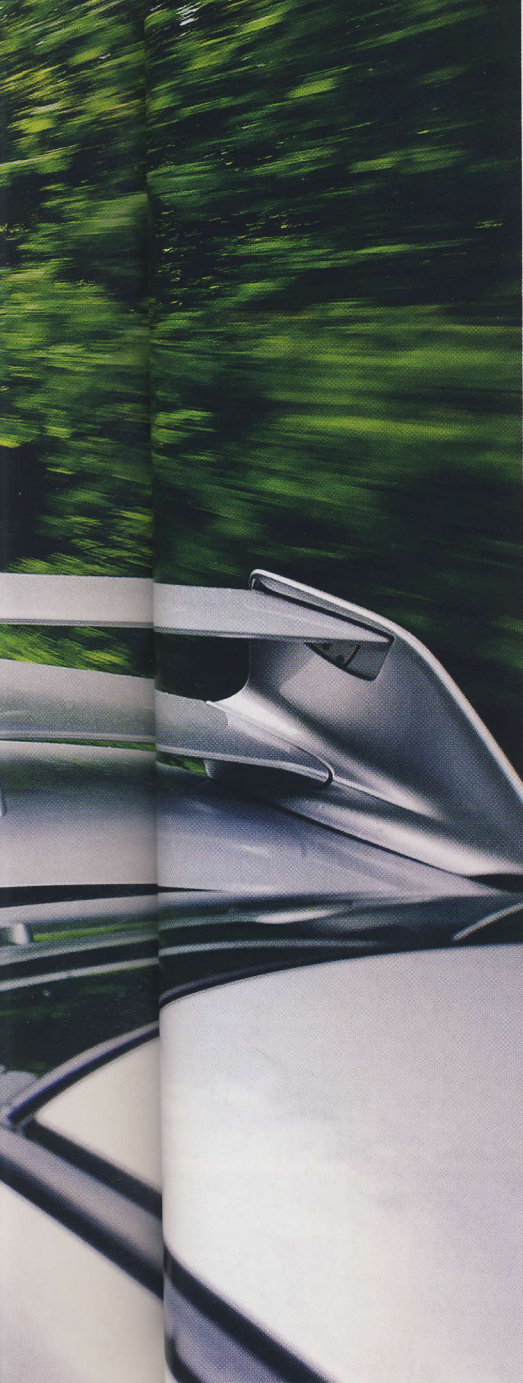


Řadím pětiku s bláhovým očekáváním, že záťah poleví, ale motor se dál předvádí jako děvka v extázi.

Díky všem spoilerům a průduchům (a také vzpomínkám), obě auta vypadají, jako by právě opustila rychlostní zkoušku.

Stříbrná je na Lanceru Evo ta nejnudnější barva. Bílá, červená nebo černá na něm vypadá o moc lépe, ve stříbrné prostě působí tak nějak obyčejně. Ale obyčejně rozhodně není. Každé Evo VI samo o sobě je objektem zájmu a tohle je navíc Tommi Mäkinen Edition, jedno z 980 vyrobených aut s levostranným řízením. Originální nárazník sice skončil někde v závěji, původní sedmnáctipalcové ráfky byly malé pro větší brzdy a zmizel i červeno-černý interiér, ale to nic nemění na tom, že je to jedno z nejoceňovanějších aut všech dob. Od běžné šestky ho odlišuje ještě snížený podvozek, strmější řízení a turbo s titanovou vrtulkou, o čemž majitelé rádi mluví, ale když se jich zeptáte, proč je zrovna z titanu, tak je nejspíš trochu zaskočíte. Zato barevná kombinace na Impreze STI je naprosto v pořádku; modrá metalíza a zlatá kola jsou prostě klasika. Navíc větrací kaplička na střeše a drobné emblémy RA naznačují, že tohle je vrchol

potravinového řetězce – škoda že už se člověk nikde spolehlivě pořádně nedozví, jestli to znamená Rally Appican, Racing in group A nebo Race Altered. Každopádně tohle auto je nejen lehčí než běžné STI, ale také má kouzelný středový diferenciál DCCD „Driver controlled center differential“, který udržuje poměr mezi přední a zadní nápravou v poměru 35:65, ale řidič si může upravovat jeho svornost. RA má navíc motor montovaný ručně a zkrácené řazení. Každý rok jich u Subaru postavili jen tisíc. Správně tušíte, že tohle auto mělo původně volat na druhé straně (vyrábělo se výlučně pro japonský trh), ale to mu nic neubírá na jeho schopnostech. Naopak. Potkat ho v našich končinách, můžete gratulovat sami sobě. Takže si asi umíte představit, jaké zemětřesení vyvolala tato dvojice, když se jednoho rána před půl osmou potkala na parkovišti v Lovosících. Ne, zemětřesení to vlastně nebylo. To nastalo, až když se k životu probudily oba dva motory, tedy dvoulitrový boxer



je díky tenkým sloupkům a klasické koncepci sedanu prostě bezchybný. Jen výhledu vzad brání obrovské zadní křídlo, snad aby vám připomínalo, že tady se zajatci neberou.

O deset okreskových kilometrů později přesáhla teplota oleje 70 °C, a tak mohu začít prozkoumávat schopnosti motoru. I v nízkých otáčkách jsou reakce na plyn plnotučné a skoro se bojím, co se stane. Pro jistotu si stáhnou okénko, protože tohle chci vážně slyšet! Zpomaluji, z pětiky podřazuji až na dvojkou a pak už není na co čekat... Napřed se ozve silné zasyčení sání, aby ho vzápětí přehlušil hrubý zvuk motoru. Ručička otáčkoměru vystřelí zběsilým tempem a stejně odhodlaně se zakousnou všechny čtyři pneumatiky do asfaltu. Připadám si jako ve zpomaleném filmu, zatímco okolní svět spěchá zrychleným tempem. Nemám snad ještě zataženou ruční brzdu? Trojka! V okamžiku přehazení si motor odfoukne jako pivovarský valach. Od začátku tvrdím, že mi v Evu vždy víc vyhovovala pětistupňová skříň, protože rychlosti jsou delší a při každém odřazení spadnete do těch správných otáček. A Evo VI řadí naprosto skvěle. Převodovka je úžasně mechanická, má přesně vymezené dráhy a strojový chod. Přísahali byste, že cítíte, jak do sebe zapadnou jednotlivá ozubená kolečka. Masivní zátah nepolevuje a Evo se za hlasitého hřmění žene kupředu – pípání mě upozorňuje, že turbo je na svém maximu. Čtyřka. Zdánlivě rovná silnice se vlivem stoupající rychlosti začíná kroutit. Tomu autu je evidentně jedno, na jaký rychlostní stupeň jede, protože zátah motoru mi zpracovává vnitřnosti jako můj trenér na thajský box, když si zrovna nedám pozor.

Řadím pětiku v bláhovém očekávání, že motor poleví, ale to jsem se zmýlil, prostě se dál předvádí jako děvka v extázi. V ten okamžik je ručka tachometru už dávno za číslovkou 2 a nikdo nepochybuje o tom, že její úprk zastaví až omezovač otáček. Na pětiku. U auta, kterému je čtrnáct let a má dvoulitrový přeplňovaný čtyřválec.

s výkonem 300 koní a klasický čtyřválec vyšponovaný na 340 koňských sil; snad je zbytečné dodávat, že ani jedno auto nemá sériový výfuk.

Napoprvé sedím v Evu. Skořepiny OMP mají dokonalé vedení a vysoké opěradlo, závodní volant mám posunutý blízko k tělu, přesně tak to mám rád. Člověk má pak rychlejší reakce na volant a něco mi říká, že je dnes budu potřebovat. Palubní deska je úplně jednoduchá, poplatná tomu, že jde o třináct let staré auto. Upřímně? Nemám pocit, že bych potřeboval něco navíc. Vídaným doplňkem je jen teploměr oleje a ukazatel tlaku turbodmyhadla, stejně jako systém, který nechá motor běžet ještě 30 vteřin poté, co vyndáte klíček ze zapalování, to kvůli lepšímu chlazení.

Evo je ve své podstatě vlastně úplně jednoduché a přímočaré auto. Vypadá sice, jako by právě opustilo rychlostní zkoušku, ale je jednoduché se s ním rozjet, posilovač řízení není přehnaně aktivní a výhled z auta

Drobné detaily jako odznáčky, čepičky ventilků nebo zástěrky prozrazují výjimečnost obou aut.

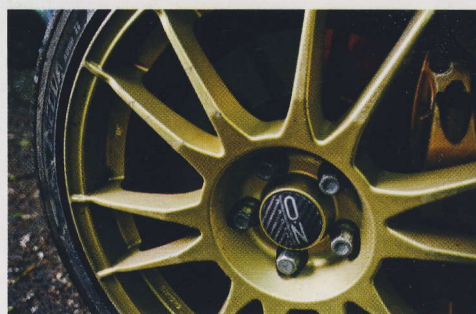
Evo i STI jsou ve špičkovém stavu. Přesně podle hesla: „Ježděno tvrdě, ale s láskou.“



To je masakr! Řidič Imprezy nezachytil můj nástup, a tak si na něj musím chvíli počkat; vzduchem se nese charakteristický chrapot živelného boxeru. Zvuk motoru Imprezy STI se nikdy neomrzí, je to něco mezi závodní motorkou a lodním motorem. Když už je jenom kousek od nás, není pochyb o tom, který motor je zvukomalebnější. Evo řve jako tlupa středověkých válečníků, ale STI, to je opravdová symfonie. Myslel jsem si, že zastaví, ale ani neubral. Bylo krásné vidět, jak se na výjezdu ze zatáčky lehounce sklouzl zadek, pak ten rychlý průlet kolem, brzdy, mocný meziplýn a STI zmizelo. Nemohl existovat lepší způsob, jak chtít z Eva dostat úplně všechno. V rychlostech přes 100 km/h a na téhle silnici začíná ožívat, pevný podvozek kopíruje silnici a volant mi promlouvá skrz prsty do mozku. Auto začíná nabývat jistoty a je jasné, že přesně pro tohle bylo Evo zrozeno.

Zatáčky, vlásenky a hrbolaté úseky proletí bez zaváhání. Jak se zdá, všechno bylo optimalizováno pro ničím nerušenou radost z jízdy. Spojka je tuhá, ale nikterak těžká a s hladkou převodovkou spolupracuje naprosto bez problémů. Radička se pohybuje v přesných drahách, s tichým cvakáním procházíte mezi jednotlivými rychlostmi bez nejmenších problémů. Řízení je lehké, přesto však komunikativní a naprosto fantasticky vyvážené. Za volantem Eva nebojujete. Naopak plujete, řítíte se po rovinkách, brzdíte do zatáček a na výjezdu víte naprosto přesně, kolik plynu máte dát, abyste byli rychlí. Extáze! To auto je proklaté a zuřivě rychlé. Rovinky zkracuje na zlomky vteřin a díky delším převodům má neuvěřitelný rozsah akčních otáček. Síla je brutální a okamžitá, zátaha neutuchající. Jako řidič sedíte uprostřed orkánu. V klidu a soustředění. Vše funguje přesně podle vás.

Když se silnice otevírá, tak vidím, že Impreza neměla šanci ujet. „Jenže pozor, jako každé auto vyrobené pro



Zlatá kola jsou spolehlivým poznávacím znamením. Brzdy pocházejí z novějšího WRX.



Interiér Lanceru bohužel není původní, skončil totiž v jiném autě.

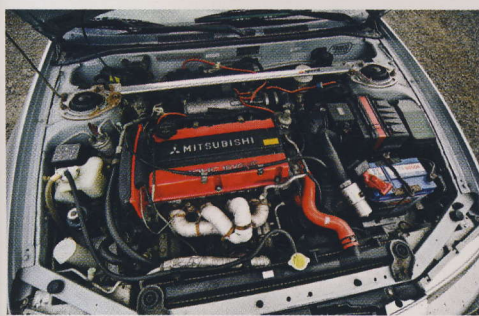


Zato STI je přesně takové, jako když vyjelo z fabriky, s výjimkou Turbo timeru a dalších cinkrlátek.



japon
mír
úpln
A pa
origi
strop
stand
že ty
naop
že bu
dosta
A on
převo
ústro
zvuk
těch
A nár
jako
Váží
ve sku
šlápn
vším
světu,
recept
„Je to
RA je
kdo h

Pod plnou náloží útočí Impreza na silnici se zuřivou zběsilostí. Její motor točí osm tisíc otáček!



japonský trh má i tohle STI omezovač na 180 km/h, "mírní moje nadšení majitel Imprezy. „A taky jsem nejlépe úplně naplno.“

A pak mi svěří klíčky. Nevím, jestli je to přítomnost originálního trubkového rámu STI nebo ten černý strop, ale interiér imprezy působí stísněněji. Volant je standardní čtyřramenný a průměr jeho věnce připomíná, že ty tlusté moderní volanty nejsou lepší, ba právě naopak. Excelentní jsou i ty modré sedačky. Mám za to, že budou potřebovat dvě kila semtexu, aby mě odtud dostali. A to jsem se ještě nerozjel.

A ono to nebude ani tak snadné. Spojka je ostřejší, převodovka hrubší a zvuky ozývající se od pohonného ústrojí znějí výhruzněji. V Evu tvoří nedílnou součást zvukové kulisy hučení zadního diferenciálu, ale tady je těch mechanických odstínů podstatně víc.

A náročnější se zdá být i ovládání auta. STI působí, jako by bylo menší, ale ještě důležitější je, že je lehčí. Váží 1260 kg a jeho motor má oficiálně 280 koní, ale ve skutečnosti asi 300. Nemám prostě odvahu hned šlápnout na plyn a jet s ním rychle. Vibrace prostupují vším a hluboké chrapláni výfuku oznamuje celému světu, že se něco bude dít. Je to primitivní, ale funkční recept, který prostě dostane každého.

„Je to moje vysněné auto, předtím jsem měl STI, ale RA je prostě jiné,“ přiznává jeho majitel. „Pro někoho, kdo ho řídí poprvé, je těžší na ovládání, už jen proto,

že je tady ten středový diferenciál DCCD. Nechte ho odemčený a na trojku na mokré silnici vám uteče zadek jako ve starém žigulíku. Zamkněte ho a auto se chová jako závodní předokolka, která za sebou vleče další kus auta. Víc a víc oceňuji odvahu japonského výrobce, který běžnému řidiči světil do ruky tohle kouzelné kolečko DCCD, kterým lze naprosto v nečekaném rozsahu měnit jízdní projev auta. To si v zajetí evropských regulací roku 2014 neumím představit.“ Nehodlám ale tuhle modrou vzácnost omotat kolem první švestky, a tak tempo stupňuji jen pozvolna. Musím si zvyknout na nedotáčivost, spojku a hlavně strmé řízení. To je jiné, než mělo původní RA, má jen dvě otáčky od dorazu k dorazu. A jiné jsou i brzdy, znalci poznají podle forek třmeny z novějšího WRX. Právě brzdy byly totiž největší slabinou prvních ostrých imprez, a tak je většina lidí mění jako první věc. Každopádně teď to auto brzdí perfektně.

Evo jsem měl půjčené hned na několik dní, a tak jsem si troufal od samého začátku. Ale když se silnice narovná, tak konečně dávám plný plyn i v Impreze. A ten motor je prostě skvělý, navíc ho můžete točit až k osmi tisícům! Pod plnou náloží útočí Impreza na silnici se zuřivou zběsilostí. Motor je agilnější a tvrdší než u Eva, žadoní po otáčkách a k osmi tisícům letí jako splašený za šíleného jekotu, který se neodbytně zařezává do uší. Tělo je zmítáno fyzikálními silami a převodovka řadí

Motor obou aut působí v dnešní době naprosto neskutečně.

Je dobré si uvědomit, že ani jedno auto se úplně nehodí na denní ježdění. Dá se to, ale je to škoda a stojí to dost peněz.



Očima majitele Subaru Impreza STI RA Version V Limited

Pořízení STI RA nebylo jako blesk z čistého nebe... Znáám dlouho jedno krásné GT (které měl kamarád jako služební už v roce 1999!), pak jsem potkal GT i já, poté jsem poznal i STI ve verzi Wagon, ale ze všech stran se mi potvrzovalo, že vrcholem první generace Imprezy je prostě STI RA. Ač se zvenku liší od ostatních jen detaily, tak jízdně je to rozdíl enormní.

Stejně jako majitel Eva se provozními náklady nechlubím a drzě dotazy na spotřebu odbývám hláškou: „Nekupoval jsem si Subaru proto, abych zjišťoval, kolik žere!“ S náhradními díly jsme my subaristé na tom trochu lépe. Zčásti proto, že základní verze imprez se zde normálně prodávaly a běžné věci jako plechy, světlá, skla atd. jsou běžně k dostání. A speciálnější věci přímo pro STI sem do Čech stále proudí. Díky, Tome!

Náklady za obutí jsou dány stylem jízdy. Na běžné ježdění v provozu mám kvalitní japonské sportovní gumy a ty celkem dost vydrží. A pro občasně ježdění na klubových okruzích dorážím různě jeté závodní slicky, které pak odevzdávám v místním sběrném dvoře ve stavu čistě ojetém až na železný kord...



Očima majitele Mitsubishi Lancer Evo VI TME

Koupit si Evo VI TME nebylo úplně racionální rozhodnutí. Po konzultaci s mnohými odborníky se zdálo být jako nejrozumnější pořídit osmičku nebo devítku, ale víte, jak to je, když ho milujete... Problém je hlavně v tom, že zatímco na poslední dvě čistokrevné generace se dá sehnat téměř všechno, pak náhradní díly na šestku už začínají být téměř nedostatkovým zbožím.

Provozní náklady také nejsou nic, čím byste se chtěli pochlubit kamarádům, natož se o nich zmínit manželce. A spotřeba 30 l/100 km je opravdu to nejmenší. Evo žere gumy, brzdy a žádá si pravidelné výměny všech olejových náplní. Repase podvozku je záležitostí více než padesát tisíc, a když se vám třeba rozsype diferenciál, budete potřebovat třicet tisíc.

Při zimním ježdění jsou pochopitelně nejvíc v ohrožení nárazníky. Originál TME je téměř nesehnatelný, laminátová kopie přijde na sedm tisíc. Bez lakování...

Plechy jsou tenoučké a vrstva laku přímo mikroskopická, takže většina aut má posekanou karoserii a hladký lak je známkou toho, že se opravovalo. Přesto bych neměnil. Mám v garáži legendu.

SUBARU IMPREZA STI RA VERSION V LIMITED

Rok výroby: 1998

Motor: prepínávaný dvoulitr 1994 cm³

Výkony: 280 koní v 6500 ot./min.

360 Nm v 2750 ot./min.

Max. rychlosti 180 km/h (omezovač)

Hmotnost: 1260 kg

Zrychlení 0-100 km/h: 4,9 s



nemilosrdnými rázy. Každé přeražení je doprovázeno třeskem a pauza v přílivu síly je naprosto mizivá. Motor Eva je sice hutnější a má větší zátaž ve středních otáčkách, ale určitě nemá takový charakter.

Rychlé oblouky jsou jen o pohybu zápěstí. I tahle Impreza mi přijde víc nedotáčivá než Evo, ale dost možná by si stačilo pohrát s nastavením DCCD.

V utaženějších zatáčkách tahá výkon za volant a musíte si dát pozor, aby vám příčky volantu nepřerazily prsty, ale podvozek má dostatek rezervy na to, abyste mohli sešlápnout plyn naplno při výjezdu. Na krátkou chvíli vybočí zád, ale ihned poté se zapojí do hry i přední kola a Impreza vystřelí jako dělová koule v maximální trakci. Za to všechno může i ultrakrátká převodovka, kdy máte občas pocit, že se uradíte k smrti. A jet s RA po dálnici 160 km/h, pak se vám do hodiny lebka roztříští na tisíc kusů.

Nelze jednoznačně říct, které auto je lepší, už jen proto, že je fér přiznat, že já Evo prostě bytostně miluji – a šestku zvlášť. Impreza je drsnější, a pokud bychom měřili čas na uzavřeném kusu silnice, tak by byla možná i rychlejší, ale vadí mi ta její počáteční nedotáčivost. Je taky za všech okolností hrubší, takže abyste z ní dostali maximum, musíte být dobrý řidič a nesmíte se bát. Evo je vstřícnější a přímo miluju ten pocit, když s ním zrychlíte za jistou hranici, kdy se zadní kola odlehčí

a auto se začne stáčet. Na sněhu nebo alespoň na mokru je to úplně snový zážitek, ale když to chcete udělat na suchém asfaltu a máte dobré pneumatiky, tak vám dříve vyteče mozek z uší, než abyste toho stavu dosáhli. Každopádně to jsou obě dvě úžasná auta. Aktuálně si je můžete pořídit za cenu Octavie, i když pravda je, že dát skoro půl milionu za čtrnáct let staré auto je nerozumné, bláznivé a iracionální. Také jejich provozní náklady vás mohou rozplakat, a tak jsme je raději jen mírně naznačili v boxech vedle, abyste v klidu dočetli

Na sněhu nebo mokru je to snový zážitek, ale na suchém asfaltu vám dříve vyteče mozek z uší.

až do konce. Nicméně i tak nepochybuji o tom, že mít alespoň jedno z nich v garáži je snem každého opravdového petrolheada, protože žádné současné auto nenabízí tak přímou vazbu na speciály ze závodních tratí. Už pouhý pohled na ně vám sevře žaludek a věřte mi, že mít je v jeden den vedle sebe, být jen na pár hodin, je zážitek, na který se nezapomíná. ●

MITSUBISHI LANCER EVO VI

Rok výroby: 2000

Motor: přeplňovaný dvoulitr
1997 cm³ Výkony: 330 koní
v 6500 ot./min., 380 Nm
v 2750 ot./min. Max. rychlost:
220 km/h. Hmotnost: 1365 kg
Zrychlení 0-100 km/h: 4,6 s

Levá, nebo pravá? Ani s jedním autem neuděláte chybu, z větší části je to i o osobních preferencích.

DODGE RAM ECODIESEL

AMERIČAN PRO EVROPU

UŽÍVAT SI AMERICKÝ PICK-UP JE TEĎ SNAŽŠÍ, NEŽ JSTE SI MYSLELI. ÚSPORNÝ A PROŠPIKOVANÝ MODERNÍ TECHNIKOU – TO JE DODGE RAM ECODIESEL.



Jak si představujete pick-up z USA? Žízivný motor, podvozek ze středověku a převodovka z pravěku? Připravte se na šok. Ram 1500 se totiž u nás bude cítit jako doma. Jeho podvozek je vybaven vzduchovým odpružením Active Level a na zadní nápravě má pětiprvkové zavěšení s vinutými pružinami – žádná listová pera. Pohání ho třílitrový naftový šestiválec EcoDiesel, který nabídne 240 koní



V korbě jsou dvě uzamykatelné schránky pro vaše zavazadla.

a hlavně 570 Nm už od dvou tisíc otáček. S ním Ram utáhne až 4173 kilogramů. Motor spolupracuje s osmistupňovým automatem, který má v záloze rovných čtyřicet map řazení pro každou situaci. Při testování se s EcoDieselem podařilo dosáhnout spotřeby pod sedm litrů na sto, což je jasný důkaz, že do Evropy patří.

Svému řidiči nabídne i spoustu komfortních a bezpečnostních funkcí – přední a zadní parkovací senzory s kamerou, bezklíčové odemykání, startování na dálku, stabilizaci a kontrolu trakce, asistent pro rozjezd do kopce, řadu prostorných i skrytých odkládacích schránek, nákladové kolejnice... Je prostě připraven na každou situaci. Objednat si ho můžete ve třech různých délkách kabiny i ložné plochy. Samozřejmostí je tříletá záruka. Pokud vás tato nabídka zaujala a chcete zjistit víc, všechny potřebné informace najdete na www.ecodiesel.cz.

PŘI TESTOVÁNÍ SE S ECODIESELEM PODAŘILO DOSÁHNOUT SPOTŘEBY POD 7 l/100 KM.

SUBARU WRX STI

LEGENDA POKRAČUJE

Nová generace ostré čtyřkolky je konečně na českém trhu. A může být vaše za...

Ale počkat, nepředbíhejme. Nejdříve několik základních faktů. Nové STI pohání přeplňovaný 2,5litr nastavený na výkon 300 koní a s točivým momentem 407 Nm. Stovku zvládne za 5,2 sekundy a maximem je 255 km/h. Pohonu všech kol nechybí aktivní směrování točivého momentu a přepínač SI-Drive, středový diferenciál



DDCD můžete také nastavit podle potřeby, aby posílal více síly na přední, nebo zadní kola. Podvozek má vpředu zavěšení McPherson a vzadu dvojité lichoběžníky, oproti dřívějšímu využívá větší množství vysokopevnostní

Designem se nové STI vrátilo k odkazu první generace.



oceli a také pouzdra s unibalovým uložením. Základní cena byla stanovena na 1 089 000 Kč, za provedení Sport s audiosystémem Harman Kardon, parkovací kamerou, prahovými spoilery a hlavně křídlem dáte 1 179 000 Kč.