

Stačí pár úprav a je z něj pojízdný iPhone

Daihatsu Materia

Už jste všichni určitě slyšeli o novém iPhone. Baterie má prý životnost chovného telete, a pokud člověk zatouží něco vyfotit, udělá líp, když si rozloží malířský stojan a vybalí olejovky.

Dále vám lidé, kteří jablečný telefon nemají, určitě napovídali, že funguje jen v síti O2, neumí přijímat ememesky a pořád se zasekává.

iPhone každopádně i leccos umí. Například předpovědět počasí v San Diegu nebo na YouTube přehrát klipy mladých Asiatů padajících ze skútrů, poněvadž ho lze připojit k internetu. To ovšem není jen tak. Rozhodně to nezvládnete sami. Budete potřebovat pomocnou ruku.

Na idylickém venkově bývalo zvykem, že si bohaté rodiny vydržovaly „všeuměla“, který neprodleně přispěchal na pomoc, kdykoli se vyskytl nějaký problém. Takový člověk dokázal vyčistit komín od mrtvých holubů nebo nastartovat automobil nebo vysvobodit satelitní talíř zarostlý klematisy.

Býval nepostradatelným ozubeným kolečkem komunity. Leč časy se mění. Dnes ho vystřídal někdo podstatně důležitější – všeuměl, který vám přijde spravit počítač.

Želbohu můj všeuměl jménem Hugo nedávno povýšil a v současné době má plné ruce práce s instalací ohromných intranetů v průmyslových zónách. Kdybych mu dnes zavolał, jestli by se mi neskočil mrknout na umíněnou wi-fi, bylo by to podobné, jako kdybych ve čtrnácti brnkl Led Zeppelin, jestli by mi nepřišli zahrát k narozeninám.

To je pro mě samozřejmě pohroma, jelikož Hugo je dnes jediný žijící člověk na světě, který ví, jak funguje můj barák. Zná systém, který zneumožňuje reportérům vysedávat v autě na cestě opodál a číst moje e-maily. Zná kódy, díky kterým se notebook mé dcery dorozumí s mým telefonem. Zná dopodrobna každou zdírku a každý centimetr každého kabelu. Jenže už mi nepomůže.

Takže když se mě teď iPhone před připojením k čemusi zvanému Edge zeptá na APN, uživatelské jméno a heslo, nemám nejmenší potuchy, o co mu jde. A netuším ani, jestli chci vypnout, nebo zapnout VPN, poněvadž nevím, co VPN je. Nebo co je datový roaming. Anebo jestli jsem WEP, WPA nebo WPA2.

Můj nový všeuměl si mimochodem taky neví rady, protože všechny informace nosí v hlavě můj starý všeuměl.

A tak se zkrátka nepřipojím na internet, když jsem na cestách. A víte vy co? Svět se mi taky nezbořil, protože když jsem v terénu, málokdy mě napadne: „Co kdybych se teď mrkl na pár explodujících Korejců, a pak možná na nějakou kyprou Texasanku, jak si před webkamerou dělá dobře?“

Nepřečtu si ani e-mail, což taky nevádí, jelikož ještě nikdo nikdy neposlal e-mail, který by obsahoval něco podstatného nebo užitečného.

iPhone má každopádně i bez podobných serepetiček své místo v pantheonu přelomových vynálezů jistě, hned vedle kola, ohně a kabelové televize. Patří zkrátka k těm zlepšovákům, které vám vejdou do života a vy si po chvíli pomyslíte: „Jak jsem se bez něj u všech všudy až doteď obešel?“

Jasně, foťák, jak už jsem podotkl, nic nevyfotí, když je moc velká tma nebo moc jasné světlo nebo cokoli mezi tím, ale všechno ostatní je super. Esemesky píšete na pořádné klávesnici typu qwerty, a když se překlepnete, software udělá abrakadabra a chyba je pryč. A číselník samotného telefonu sestává z fortelných „seniorských“ tlačítek, se kterými se nepřeklepne ani člověk s prsty jak polské klobásy. A k tomu všemu je to taky iPod.

Minusy? Popravdě žádné. Svůj iPhone jsem si nechal „odemknout“, takže teď funguje i v síti Vodafonu, a baterie, věřte nebo ne, je taky úplně normální. Vydrží mi čtyři dny. Ačkoli to je možná tím, že já jsem chlap, takže do kapsy pro mobil sahám, jedině když visím na útesu, na uschlé větvi, v prudké vichřici. A teprve až vyčerpám všechny ostatní možnosti.

To mě přivádí na zajímavou myšlenku. Proč Apple nevyrobí auta?

Zavedené automobilky jsou, jak známo, usedlé a bojí se změny. Myslí si, že mini MPV je revoluce a Smart že převrátil svět vzhůru nohama zhruba stejně jako penicilin. Jak vidno, představitivost jim zrovna nepřebývá.

Tak například, musí mít auta opravdu volant? Nebo pedály? Nebo přístrojovou desku? Ovšemže nemusí. Jak vám řekne každý člověk mladší patnácti let, dálkovým ovladačem pro PlayStation se dá řídit, zrychlovat i brzdít. A pořád vám zbývá pár tlačítek, kterými můžete pálit z kulometu.

Navíc bez volantu a přístrojové desky by v kabině auta bylo mnohem víc místa a nikdo by nepotřeboval těžké a drahé airbagy. A to všechno jsem teď vysypal jen tak z rukávu, bez dlouhého přemýšlení.

Jsem si vcelku jistý, že kdyby měl Apple vyrobit auto, přišel by s pojízdným iPodem a za pár týdnů bychom se dívali na všechny ostatní modely asi stejně, jako se dnes díváme na kazetové přehrávače, gramofonové desky nebo cívkový magnetofon. Prozatím si však budeme muset vystačit s Daihatsu Materií.

V podstatě jde o malý pětidveřový hatchback, který je k dostání za 10 995 liber. Jako malý pětidveřový hatchback ale rozhodně nevypadá. Připomíná spíš automatický taxík z filmu *Total Recall*.

Třeba vám na vzhledu bůhvíjak nesejde a právě si říkáte, že kam se hrabe iPod na krásný lesklý obal gramofonové desky. Materia má ovšem jednu velkou výhodu. A tím myslím fakt *velkou*. Uvnitř je totiž doslova nesmírná.

Zvenčí tedy máte auto, které zaparkujete stejně snadno jako malý volkswagen. A dovnitř se přepychově vejde pět dospělých.

A interiér mimochodem taky vypadá k světu. Přístrojová deska budí dojem, že se na ní nešetřilo, což – vzhledem k tomu, že Daihatsu umístilo

všechny přístroje doprostřed, aby nemuselo vyrábět verze s řízením nalevo i napravo – je opravdu jen dojem. Každopádně protože jsou přístroje uprostřed, interiér vypadá, jako by jej navrhl někdo, kdo má vizi a nosí rolák.

Materia je rovněž solidně vybavená. Dostanete k ní CD měnič, klimatizaci, parkovací čidla, elektricky ovládané to i ono, a kdo přihodí osm stovek, dočká se i automatické převodovky.

Pod kapotou přede 1,5litrový motor, který vyvine dostatečný – tak tak – výkon na rozumnou akceleraci, což znamená, že Materia je použitelná i na dálnici. V tom se liší od současných evropských minítek, kterým přebývají kila a chybějí kilowatty, takže s nimi není radno vyjízďet z vnitřního pruhu.

A jak se řídí, ptáte se? Upřímně řečeno, dost hrozně. Sotva ji zkusíte trochu roztančit, začne poskakovat jako jančivá koza, a protože přední sedadla nemají prakticky žádné boční vedení, kloužete na nich sem a tam, i když se rozšoupnete jen lehce.

Ale na tom nesejde. Kritizovat malé Daihatsu za to, že není sportovní, je jako kritizovat pošťáckou dodávku, že neumí vařit bramborovou kaši.

Jediné, co přece jen zkritizuju, je spotřeba. Možná proto, že se karoserie vyznačuje aerodynamičností uhelného velkoskladu, nebo snad proto, že motor je větší, než je v této kategorii obvyklé, není Daihatsu takový abstinent, jak by se mohlo na první pohled zdát. Počítejte s průměrnou spotřebou zhruba osmi litrů.

Za benzín tak ročně vydáte o pár liber víc, podle mě je to ale férový kompromis. To auto jsem si hodně oblíbil. A oblíbíte si ho i vy, ať už jste máma smečky školáků nebo důchodkyně nebo dreadatý surfař, který potřebuje nějakou hranatou náhradu za nedávno zesnulý VW mikrobús.

Přes veškerý pokrok je ale pořád co zlepšovat. Daihatsu odbočilo hodně rázně z vyjeté cesty a přišlo s modelem, který v automobilovém průmyslu platí za radikální a smělý. Představte si ale, jak by to dopadlo, kdyby si Materií vzalo do parády počítačové odvětví. To bychom teprve koukali. A všemělové na celém světě by měli do konce života vystaráno.

6. ledna 2008

Milí fotbalisti, tohle auto je na vás moc frajerské

Mazda MX-5 Roadster kupé 2.0i

Jelikož naši drazí fotbalisté vlastnoručně zlikvidovali pověst již prakticky všech lahůdkových aut na trhu, ocitne se každý, kdo zatouží skloubit závratnou cenu s diskrétností a vkusem, v nanejvýš svízelné situaci.

Za starých zlatých časů bývalo zvykem, že když jste přífrčeli na párty ve Ferrari nebo Maserati, přítomné ženy si mohly zafantazírovat, že jste třeba perský šáh. Dnes se celý večer choulí v šatníku ze strachu, že budou sexuálně napadeny v kroužku povykující mládeže, která si celou událost nahraje na mobil a hned ráno vyvěsí na internet. „Mám Ferrari“ dnes v překladu znamená „Jsem sexuální násilník“ nebo ještě hůře „Jsem popová hvězda“.

Řešením pro ty majetné, kteří nejsou násilníci ani popové hvězdy, je tak logicky auto, které by si žádný fotbalista nikdy v životě nekoupil. Které je jak předražené, tak pohodlné a možná i dokonce rychlé, aniž by přitom hulákalo na všechny strany „Podívejte se na mě!“. Prostě auto pro chlapy s pupkem.

Pupkatým autem je třeba Bristol Blenheim. Nebo Mercedes SL. Nebo Rolls-Royce Phantom, Bentley Continental Flying Spur, Jaguar XJR, Range Rover – rozhodně ne Sport! – a BMW 7. Anebo třeba auto, které jsem dostal na Vánoce – sedmatřicetiletý Mercedes 600 Grosser.

Když Mercedes v roce 1963 spustil jeho výrobu, šlo s velkým přehledem o nejdražší auto na světě. V Americe tehdy stálo dvacet tisíc dolarů. Za osmnáct let přišlo na svět pouhých 2 677 kusů a prakticky všechny zakoupili lidé, kteří nehrají fotbal. Idi Amin, Dan Aykroyd ve filmu *Záměna* nebo Leonid Brežněv. Mao Ce-tung měl ten svůj prý moc rád a já se mu nedivím.

Dnes člověk žasne nad elektricky ovládaným víkem kufru u takového Lexusu LS 600h, jenže Mercedes Grosser tohle uměl už před pětačtyřiceti lety. Ano, obejde se sice bez vymožeností jako vyhřívání zadního okna a přepínač tlumení potkávacích světel je na podlaze, zato má elektricky ovládaná sedadla, okna, střešní okno a dokonce i dveře. A pohon přitom neobstarává nespolehlivý elektrický motorek, kdepak, všechno, co se na Grosseru hýbe, pohání hydraulika. Není divu, že celý komplet váží tři tuny.

A není to ani auto, do kterého zkrátka nasednete a jedete, protože hydraulika má pod palcem i pružení. Takže nastartujete, a než kapalina vystoupá do potřebné výšky, můžete si třeba vyluštit křížovku.

Ztracený čas však snadno naženete, protože Grosser má pod kapotou 6,3litrový motor. Tenhle vůbec první sériově vyráběný osmiválec Mercedesu vyvine 300 koní – díky přímému vstříkovaní. Zkrátka a dobře co se výkonu a pohodlí týče, tohle auto předběhlo svou dobu o čtyřicet let. Pokud jde ovšem o styl, je to stoprocentní, čistokrevný produkt roku 1963.

To byla éra, kdy designéři měli ještě dovoleno zdobit karoserie rozličnými cingrlátky, a Grosser jich na sobě má víc než Elton John.

Dvojité nárazníky, obří maska chladiče, chromované podběhy kol – je to zkrátka festival leštěného kování, a já se jenom dívím, že mě v něm všude nedoprovází hejno strak.

Interiér je totéž v bleděmodrém. Namísto ordinérních tónových skel dostanete záclonky a jako doplněk vnitřní skleněné ofuky na bocích, to kdybyste zatoužili plachtit ulicí se staženým okénkem a za jízdy kynout okolním untermenschen.

Jediné, co není součástí standardní výbavy, ale co si na Grossera sám přimontuju, jakmile to vyrobím, jsou dvě vlaječky nad předními světly. Protože jediný zvuk, který si pravý řidič Grosseru přeje slyšet, je měkké třepotání dvou praporků ve větru.

Ačkoli je to možná zvuk, který si přejete slyšet spíše vy. Každopádně to nevím jistě, poněvadž za ten týden, co to auto mám, jsem v něm ještě nejel. Ono totiž většinou ani nenastartuje.

Někdy se startér točí a točí deset minut v kuse, s uvadajícím elánem, až to nakonec obrovská baterie vzdá. A někdy zase ani nezakašle. Tu a tam vydá tiché, nadějně říhnutí a já hned sešlápnu plynový pedál, jako když se trosečník na opuštěném ostrově snaží rozfoukat jiskru v plamen. Zatím ale všechny mé pokusy vyzněly naprázdno.

Jindy baterii připojím k dobíječce a po dvou hodinách ožívování propukne motor v přerývané osmiválcové brumlání. Ódu na radost však záhy vystřídá zoufalý sten, když si uvědomím, že jsou vlastně Vánoce a že zatímco se baterie nabíjela, měl jsem hlavu zabořenou v kýblu s červeným vínem a teď už za volant nemůžu.

A tak se důstojně rozlučme se starými zlatými časy, kdy auta fungovala jen o vlahých měsících, a přesuňme pozornost k pravému opaku Grossera – Mazdě MX-5.

Když jsem si poprvé osahal novou generaci této moderní klasiky, konstatoval jsem, že je to vzhlednější a praktičtější verze modelu, který jsme milovali tak jako tak, a že byste si všichni měli koupit alespoň jeden.

Ne, vážně. Nová MX-5 je jako nový Ford Mondeo nebo Subaru Legacy Outback. Prostě špičková... akorát že ji nikdo nekupuje. Na silnici ji neuvidíte.

I lekl jsem se, že jsem přehlédl nějakou skrytou vadu, třeba otrávený hrot v sedadle řidiče nebo zmiji v palubní přihrádce, a rozhodl se, že si to auto proklepnu ještě jednou. Jenže ani tentokrát jsem nic neobjevil, dokonce ani přestřelenou cenovku. Nová MX-5 s plátěnou střechou vás přijde na 15 730 liber.

Tak v čem je problém? Hluboce jsem se nad tím zamyslel a došel k závěru, že tomu autu ze všeho nejvíc chybí kila. Na starém modelu se mi

líbilo, že to nepřeháněl s výbavou, takže byl pěkně lehký. Kvůli nižší váze měl i plátěnou stahovací střechu, což se mi líbilo ještě víc. Jenže marná sláva, většina z nás má raději pohodlí a střechu ovládanou elektricky. Nová MX-5 nás možná lákala teoreticky, jenže v praxi jsme si všichni koupili Astru v kabrioletu.

Mazdě to podle všeho došlo taky, protože její nový dvoulitrový roadster má superrychlou elektricky stahovanou kovovou střechu, surround stereo Bose a na přístrojové desce tlačítko s popiskem „Média“. Bůhví, k čemu je dobré.

To všechno muselo rozzuřit dobřela všechny ty japonské inženýry, kteří během vývoje určitě celí zešedivěli, než přišli na to, jak zařídit, aby nový model vážil jen o deset kilo víc než ten starý. Když zjistili, že marketingové oddělení jejich miláčka vykrmuje, nejspíš všichni spáchali rituální sebevraždu, faktem ovšem zůstává, že kila navíc nejsou na nové MX-5 ani v nejmenším znát.

Motor je pořád živý, navzdory vatovému pružení a aktivnímu tlumiči výfuku. Převodovka pořád jiskří. Ovladatelnost je pořád lahodná, jak je u aut s motorem vpředu a náhonem na zadní kola zvykem. Posed za volantem je pořád pevný a jistý a všudypřítomný plast pořád budí dojem, jak se u aut této kategorie sluší a patří, že jen zběžně maskuje nejrůznější dráty a hrubé spoje, místo aby řidiče neustále lákal k pohlazení nebo olíznutí.

MX-5 je tedy pořád jednoduchá, čiperná a veselá. Základní, skromná a báječná. Pořád je to šunkový sendvič z pořádného chleba, čerstvého másla a domácí šunky. Akorát je nově šplíchnutý kečupem.

Je to zkrátka parádní auto. Auto pro chlapy bez pupku.

13. ledna 2008

Na míru pro ty pomalejší

Subaru Impreza WRX STi

Je řada způsobů, jak poznat, jestli má někdo o závit míň. Třeba můžete dotyčného posadit za stůl a položit před něj skládačku s kolečky, čtverečky a trojúhelníčky. Nebo ho požádat, aby popsal nějaký mrak. Nebo mu můžete pečlivě změřit vzdálenost mezi očima, výšku čela nebo délku paží.

Existuje ovšem ještě jedna, mnohem snazší metoda, jak se přesvědčit, jestli někomu nebylo shůry dáno. Položte mu tuto jednoduchou otázku: „Nosíš někdy rallyovou bundu Subaru?“ Je-li odpověď kladná, musíte začít mluvit pomaleji.

Prozradím vám malé tajemství. Pro každý díl *Top Gearu* si před vysláním připravíme dva scénáře. Jeden představuje mnohaslabičnou orgii hlubokomyslného rozjímání o smyslu lidského štěstí. A druhý se hemží výrazy typu ‚kozy‘ a ‚zadek‘. O tom, který nakonec použijeme, rozhodneme až podle toho, kolik diváků dorazí v Imprezách.

No fakt. Pokud v obecenstvu převládá tvíd a konzervativní oblečení ve stylu Viyelly, můžete si dovolit anekdoty plně skrytých narážek na Dickens a úřední zvůli v Kalkatě devatenáctého století. Pokud ale před sebou vidíme les kšiltovek s logem Subaru, držíme se kameňáků o genitáliích a celý den ve studiu kloužeme na banánových slupkách.

Samozřejmě že mezi námi jsou i inteligentní řidiči Subaru, nicméně většina z nich zná pouze osm písmen abecedy – W R X S T I R a B.

Vysvětlení je pravděpodobně následující – Subaru Impreza platí mezi fandý rallye za legendu na zlatých kolech. Právě Subaru dovezlo Richarda Burnse k titulu mistra světa a právě Subaru se dnes vyslovuje jedním dechem spolu s Colinem McRaem. Zkrátka a dobře Subaru je ve světě rallye tím, čím je Ferrari ve světě Formule 1.

Jenže rallye, nezlobte se na mě, je sportem pro lidi trpící nevléčitelnou formou duševní zpozdilosti. Takový divák rallye celý den postává na zledovatělém velšském pahorku a půlku závodu přemýšlí, jestli má horký vývar, který si přinesl v termosce, vypít, nebo si ho nalít do gumáků. A ponurý, lezavý večer oživují jen ty vzácné chvíle, kdy se kolem vás mihne řvoucí pár předních světel a ohodí vám obličej gejzírem šterku. Příjemný je na celé podívané jedině fakt, že tou dobou má člověk tvář už tak umrtnovou chladem, že krev tekoucí z milionu drobných ranek skoro necítí.

A co hůř, ve tmě není poznat, který pár předních světel patří kterému autu. Nevíte, která posádka za ním sedí. A nemáte ani ponětí, jestli se kolem vás míhl rychleji než ten, který vás zasypal kamením před pár minutami.

Rallye je tudíž jediný sport na celé boží Zemi, kde se diváci poděl trati dozvědí jméno vítěze, teprve až se vrátí domů, smyjí ze sebe šterka a bláto,

ve kterém se vyváleli, když ve tři ráno klopýtali velšskou vrchovinou, a pus-
tí si televizi.

Na rallye tak lidé chodí nejspíš proto, aby se podívali, jak někdo jmé-
nem Stig Stigsson nabourá. Jenže toho se většinou taky nedočkají, pro-
tože trať je několik tisíc kilometrů dlouhá, a šance, že k bouračce dojde
zrovna poblíž místa, kde stojíte, je minimální. A i když se na vás usměje
štěstí, stejně nic nevidíte, protože si z očí budete vytírat štěrky, kterým
vás oslepil Citroën Stiga Magnesstiga.

Rallye se ovšem můžete zúčastnit i jinak – jako jezdec. Nic na tom není.
Koupíte si auto za několik tisíc liber, necháte si ho upravit a zabezpečit, což
je ještě dražší, a pak to s ním závratnou rychlostí vpálíte přímo do stromu.

Sečteno a podtrženo, ukažte mi člověka, který řídí subaru, a já vám uká-
žu člověka, kterému přijde rallye jako ohromná zábava. A to znamená, že
se prakticky zaručeně bavíme o někom, kdo dýchá pusou, má krátké nohy,
nízké čelo a jen jedno zavizvené oko.

Je proto zvláštní, že Imprezy byly odjakživa docela inteligentní auta.
O tolik tišší a civilizovanější než jejich rivalové od Fordu a Mitsubishi.
Skoro z nich máte dojem, že by věděly, jak správně držet vidličku a nůž.
A jestli si dát dezert před jídlem, nebo až po.

Naproti tomu takové Evolution by nejspíš obskočilo vaši choť, večeri
zhltno rukama a při kávě nablilo do cukřenky. A Ford Escort Cosworth
by vám vrazil kudlu do zad jen kvůli tomu frajerskému kotníkovému ná-
ramku s GPS, který dnes soudy rozdávají sígrům v domácím vězení.

A teď se jim narodil zbrusu nový sourozenec. Nedávno jsem vyzkoušel
verzi WRX a odcházel jsem hluboce zklamán. Byla pekelně ošklivá, moc
měkká, vybavená jak eskymácký záchod a zábavná jak úterý. Dnes si ovšem
bereme na paškál model, na který jsme všichni čekali – STi. Ten s vybou-
lenými podběhy kol, čtyřmi výfuky a bezmála 300 koňmi.

Ale popořádku. Nejprve vzhled. Bohužel, pořád to není ono. Základní
model vypadá jako lehce rozměklý Rover 25. A STi s těmi svými podběhy
vypadá jako lehce rozměklý Rover 25 s trojitou bradou.

A pak ten interiér. Jak je u Imprezy zvykem, znak STi na přístrojové des-
ce je růžový, a tudíž moc neladí s oranžovými číselníky a zelenými blin-
kry. Vypadá to, jako by si designéři Subaru pustili do kanceláře čtyřleté
dítě s barevnými fixy.

Ačkoli všudypřítomná pestrobarevnost vám dá alespoň zapomenout
na fakt, že jste si koupili auto za pětadvacet tisíc, ke kterému jste dostali
míň standardní výbavy než chudý etiopský kluk dárků k narozeninám.
Člověk hned pozná, že automobilce teče do bot, když se v brožuře k no-
vému modelu dočte, že součástí standardní výbavy jsou pojistné matice
na kolech a pneumatická podpěra kapoty. To v překladu znamená „navi-
gace je za příplatek“.

Nejdůležitější otázka však pochopitelně zní, jak se nové STi řídí. A já odpovídám – záleží na tom, jestli patříte k té sortě lidí, která by pořád dokázala nastavit časovač na videorekordéru z roku 1989.

Abyste rozuměli, pod levým loktem najdete malý panel obnášející řadu tlačítek a zkratk, jaké nemají obdoby v žádném jiném autě. Nejprve si nastavíte citlivost plynového pedálu. A pak si z šesti různých možností vyberete, kolik výkonu má počítač posílat do přední nápravy a kolik do zadní.

Anebo se můžete spolehnout na automatiku, kterou odemknete prostřední diferenciál a pošlete většinu točivého momentu dozadu, popřípadě na Auto +, kterým pošlete většinu síly naopak dopředu. Čímž se dostáváme ke třem různým nastavením dynamiky vozu – systém řízení trakce kol můžete zapnout, trochu vypnout nebo hodně vypnout.

Nemám nejmenších pochyb, že na okruhu, kde nečíhají radary a nic nejezdí v protisměru, strávíte spoustu radostných hodin štelováním přesných podmínek, za kterých si přejete zavrtat do pneumatik. Jenže víte vy co? Na silnici, i když jedete docela ostře, můžete mačkat a nastavovat, co vás napadne, ale rozdíl nepoznáte, ani co by se za nehet vešlo.

Osobně Subaru podezřívám, že ten panel do nové Imprezy namontovalo, jen aby fandové a majitelé měli na srazech o čem debatovat. Podobně jako když člověk každému, koho se uvolí svézt, nezapomene vysvětlit, že tím červeným tlačítkem se vypíná systém řízení trakce kol, ale ve skutečnosti se ho ještě ani nedotkl.

Upřímně řečeno, já vypínám řízení trakce, jedině když mě zabírá kamera na okruhu *Top Gearu*. Ale na cestě? Nikdy. A stejně je to i s STi. Když jsem všechna ta tlačítka na ovládacím panelu důkladně vyzkoušel a zjistil, že se nic moc nezměnilo, přepnul jsem všechno na automatiku a nechal jsem to tak.

V tomhle módu je STi jasně lepší než WRX. Drsnější, pevnější a podstatně rychlejší. Pořád trpí nedotáčivostí, při libovolném nastavení, což mě rozčilovalo i u předešlého modelu. Něco se ale přece jen změnilo – povědomý zvuk čtyřválcového boxeru je ten tam. A protože nový 2,5litrový motor zní dost fádne, doporučuju připlatit si za sportovní výfuk Prodrive, který jízdu aspoň trochu oživí.

A tak i když Subaru pravděpodobně vyrábí ta nejpoctivější auta, jaká jsou dnes na trhu k máni – hony vedle nich vypadají jak jihoamerické junty – nová STi není pěkná na pohled ani na poslech, je jen chudě vybavená a nenabízí takové vzrušo, jak by se mohlo podle té trojitě brady a čtyř výfuků zdát. Zkrátka a dobře jsem si ji moc neužil.

Pročež si myslím, že by člověk musel být padlý na hlavu, aby si ji koupil. Takže pokud jste fandové Subaru s šatníkem plným triček a kšiltovek s hvězdným logem, budete z ní nadšení.

20. ledna 2008