



OTEVŘENÝ SOUBOJ

Nové Clio RS jsem odepsal na okruhu, výbušnou Fiestu ST nechal vyhrát nad 208 GTI, ale pořád mi chybí ten, kterého bych postavil na úplný vrchol. Takže ještě jednou souboj malých hothatchů.

TEXT JAKUB REJLEK FOTO DANIEL MARTINEK



Suzuki má prostý, ale kvalitní a pro řidiče dobře stavěný interiér. Všechny eventuální minusy mu prominete za tu bojovnost.



SLEDUJTE VIDEO NA www.lfaster.cz



♥ Co Cliu RS schází na točivém momentu, dohání brutálním projevem. Brzdy, zvuk, převodovka - fantazie.



Swift je vlastně tím nejhlavnějším důvodem dnešní akce. Chci vědět, jestli je na hraně o tolik pomalejší než nová přeplňovaná auta. Všechny pět aut jsme dopravili na náš oblíbený okruh v Bělé pod Bezdězem. Tentokrát se vůbec nebudeme zabývat designem, posazem za volantem ani kvalitou interiéru. Půjde pouze o jízdu a nejrychlejší čas. Souboj na ostří nože může začít.

Suzuki Swift Sport

Malý japončik mě nikdy nepřestane udivovat svým nadšením likvidovat jednu zatáčku za druhou. I když je z naší pětice nejslabší, nejmenší i nejlevnější, jde do toho s

obrovským srdcem. Atmosférická jednášestka miluje otáčky, což potvrzuje točivým momentem, který do 4 000 otáček nehodlá nic dělat. Výhodou je, že s malým svištěm budete mít problém jezdit za více než osm litrů. Opravdu, můžete mu nakládat jak chcete, přes devět se sotva přehoupnete. My jsme to zvládli za 8,5 litru. Ale já na něm úplně nejvíce miluju jeden důležitý fakt. Neskutečně nenásilnou podmanivost, která vás nutí na něj tlačit, jak nejlépe umíte, aby vám podal ten nejlepší výkon. Nic není zadarmo. Chcete jet rychle? Potom nechte otáčky spadnout pod pět tisíc. Díky tomu ale poletíte jako šílenec. Delší kvality

způsobí, že se na trojku pěkně rozletí. Za všechno může samozřejmě nízká hmotnost, která se jen lehce přehoupla přes 1000 kg. Swift Sport je až směšně ovladatelný a hlavně čitelný. Po ubrání plynu na tisícinu vteřiny dá přivonět přetáčivosti, ale vmžiku se postaví na vnější kolo, o to se opře a už jede po čumáku. O všem vás informuje do volantu a sedačky, která skvěle drží boky. Jen ten sedák by nemusel být tak skloněný směrem dolů. Brzdy, řízení, řazení - všechno pracuje s naprostou přesností, nic byste na jeho naladění neměnili. A ten jadrný přirozený zvuk, který jde částečně z motoru a z výfuku. Baví vás to. A nejen to. Tak ně-

jak vám přináší úsměv na rtech a vy máte dojem, že letíte jako střela krátkého doletu. Dokud se nepodíváte na rychloměr. Ano. Swift Sport je přesně ten poslední zástupce hothatchů, se kterým nemusíte atakovat dvoustovku, abyste se bavili. Přesně tomuhle říkám začátečnické auto. Můžete klidně vypnout stabilizaci, jít na hranu a nic se vám nestane. Žádné nevypočitatelné ustřelování zadku. I když Swift Sport zajel nejhorší čas, není pro mě tím nejhorším. Nevýhodou pro něj byl výjezd do kopce a jedna dlouhá rovinka. Tady atmosféra na přeplňované motory nestačila. Výsledek: 56,03 s

Škoda Fabia RS

Už tady v Bělé jedno srovnání neúspěšně absolvovala. Známa přesně její neduhy, které se opět a znovu potvrdily. Vyšší stavba karoserie a vadnoucí brzdy by se daly překousnout, ale dvouspojková převodovka DSG, která si postaví hlavu kdykoliv se jí zlíbí, už ne. Nejvíce se to projevovalo na výjezdech z dvojice ostrých zatáček i v rychlých, kde bylo potřeba zůstat až do omezovače. Fabia je kvůli DSG absolutně nevyzpytatelná. Stačí lehce neopatrný přístup k plynovému pedálu a řadí zbytečně o kvalt dolů. Naopak, jak se přibližujete k červenému, volí opačnou variantu, aniž

byste to chtěli či potřebovali. Vychvalované DSG ji tady sráží hlavu. Je to škoda, protože v případě Fabie RS jde o jedinou velkou kaňku na krásném zeleném kabátě. Překvapivě nejlepší je podvozek, který se sice naklání, ale Fabie jakoby se vzepřela na tom vnějším předním kole. Krásně se o něj opře a nadlehčeným zadkem pomáhá zatáčet. Občas se i přes nevyvíratelnou stabilizaci dostane do mírného přetáčivého smyku. Dokáže být zábavná, ale pokaždé vám radost utne převodovka a brzdy. Ani motor, který má o dvě deci méně, na tom není tak špatně. Chuť být rychlou dokazuje Fabie RS i časem. Od předchozího srovnání jsem se s ní zlepšil o dvě sekundy, na výsledných 55,49 s





NAHOŘE: Kárované sedačky a kola v designu Golf GTI, na efekt vyhrává jednoznačně Polo GTI. **UPROSTŘED DOLE:** Největším silákem je tady Peugeot 208 GTI. Jeho turbo tlačí nejvíce.



Volkswagen Polo GTI

Týmový kolega z koncernu VW Group, Polo GTI, využívá sice stejného motoru jako fabia, ale měl tu výhodu, že přišel později a využil modernější základ podvozku. Také je o zhruba 50 kg lehčí než Fabia RS, je nižší a má třídveřovou karoserii. I když jen minimálně, je to znát při ostré jízdě. Také jde výrazněji na přední kolo, také se naklání, ale ne tolik jako Fabia RS. Je na něm vidět i větší chuť zrychlovat dopředu, ale hlavně DSG nové generace se sedmi stupni už není tak svérázná jako v naší domácí Fabii RS. Naopak brzdy jsou stejně slabé. Nejpodstatnější ale je, že se v Polu GTI sedí níž a tím se celkově lépe řídí. Nemusíte se tolik prát s cestujícím tělem a maximum pozornosti můžete věnovat ostré jízdě. Těch pár rozdílů se projevilo v čase. Polo GTI dokázalo být rychlejší a skončilo v našem srovnání na třetím místě s výsledkem 55,08 s. Chtěl jsem nejdříve napsat, že Polo postrádá extrémnější charakter, ale po uvedení verze R WRC s dvoulitrovým motorem je to zbytečné. Kdo touží po větší ultimativnosti, musí sáhnout po odkazu na první titul v automobilových soutěžích. O tom, jak Polo R WRC funguje, si přečtete v následujícím čísle Faster magazine.

Renault Clio RS

Jako den a noc nebo Jekyll a Hyde funguje nové Clio RS. Po debaklu na velkém závodním okruhu při souboji s předchůdcem jsem toho tady v Bělé od malého Francouze příliš nečekal. Ale stačilo mu šlápnout pořádně na krk. Zapomeňte na to, co jsem napsal v předchozích číslech a hlavně s ním nejezděte na okresky. Tady se Clio RS předvedlo v úplně jiném světle. Od prvních metrů

se ukázalo ve své nejlepší kráse. Zvuk, i když není úplně přirozený, byl drzý, ostrý a velmi výrazný. Nebojím se říct, že ze všech aut dovnitř proudilo nejostřejší atmosféra. Pak přišly na řadu brzdy. Ty jsou na Clio RS famózní. Ostré s jedovatým nástupem. Tady není co vytknout. Ale ta první rychlá zatáčka. To jsem fakt nečekal. Jakmile jsem šel nohou z plynu dolů, zadek se utrl a jemně začal klouzat po asfaltu. Jééé, přesně jak to mám rád. Žádné naklonění do boků, ale tvrdý podvozek, který veškeré přetížení přenáší do zadní části a absorbuje jí tím, že jde do smyku. Čitelně a absolutně kontrolovatelně.

ANO. SWIFT SPORT JE PŘESNĚ TEN POSLEDNÍ ZÁSTUPCE HOTHATCHŮ, SE KTERÝM NEMUSÍTE ATAKOVAT DVOUSTOVKU, ABYSTE SE BAVILI. PŘESNĚ TOMUHLE ŘÍKÁM ZAČÁTEČNICKÉ AUTO. MŮŽETE KLIDNĚ VYPNOUT STABILIZACI, JÍT NA HRANU A NIC SE VÁM NESTANE.



◀ Kdo tu pozici vymýšlel, to opravdu nechápu. Posaz je v pohodě, jen přes volant z přístrojů skoro nic nevidíte.

MOTOR

Dnes mezi hothachi rozhoduje točivý moment. I proto propadá Swift se 160 Nm. Nestačí ve výjezdech, ale když se na rovince roztocí, jede neskutečně. Výslednou rychlostí neztrácel. Jednoznačným šampionem je ale 208 GTI. Točivý moment 275 Nm od 1750 otáček deklaruje veškerou konkurenci. Jeho tah je ohromující. Clio RS ztrácí 35 Nm, a to už je dost.

HMOTNOST

Fabia RS je nejstarším a zároveň také nejtěžším zástupce hothatchů. Proti Swiftu ztrácí 258 kg. Zbýlá trojice je na tom podobně. Nejlepší poměr hmotnosti a točivého momentu má Peugeot 208 GTI, což dává znát na každém metru silnice. Ochota motoru i hbitost měkkého podvozku nám dělá radost.

BRZDY

Jednoznačně nelepší brzdy má Renault Clio RS, což také potvrzuje jejich průměr 320 mm. Rychlý nástup, jedovatý a nevadnoucí účinek. Velmi dobře na tom byl i Swift Sport, který za to vděčí nízké hmotnosti 1060 kg.

Když už vám přijde, že Clio RS jede až moc smykem, stačí ubrat plyn nebo lehce přibrzdit levou nohou a zadek se srovná. Nebo stačí jen o trošku více zakontrovat volantem a potom přidat plyn. To je nejlepší. Clio RS mi připadá strašně návykové. Začínám přicházet i na drobné minusy. Velká pádla jsou dobře umístěná pod volantem na sloupku řízení, ale schází mi výraznější mechanická vazba s řazením. Ťuknete do něj, ale mezi tím a přeřazením je drobná prodleva. Vynahrazuje to poslušná převodovka, která nechá vynechávat motor na omezovači klidně půl hodiny, než se rozhodnete přeřadit. Chování Clia RS je fantastické. Zadkem hází do strany v každé rychlejší zatáčce. Ani jednou nemá problém s nástupem na brzdy, možná motor by mohl lehce přidat na točivém momentu. Odpovídá tomu také hodnota v údajích výrobce. Clio RS má o 10 Nm nižší točivý moment než Fabia RS s motorem 1,4 TSI a o 35 Nm než Peugeot 208 GTI, a to už je dost. Na druhou stranu všechno vyvažuje zábavnost. Zábavnost, pro kterou je potřeba mít rychlé ruce a nohy. Je zvláštní, jak odlišně dokáže působit. Předchůdce dokázal být vynikající za každých okolností. Měním názor a Clio RS dávám na druhé místo v našem srovnávacím testu i přesto, že jsem s ním zajel na chlup stejný čas jako s 208 GTI. Výsledek je 54,10 s

Peugeot 208 GTI

S tímto Francouzem jsem si chtěl pouze potvrdit to, co už jsem zjistil na Slovensku. A já jsem si to nejen potvrdil, ale zjistil jsem další nové informace. Peugeot 208 GTI má tři základní důležité ingredience. Silný motor, manuální převodovku a velmi schopné brzdy. A neschází mu ani notná dávka dravosti. Osobně mi připomíná ty staré dobré hothatche, tedy alespoň charakterem motoru,

odhodláním, dravostí a brzdami. Podvozkově se mi chce říct, že v Peugeotu našli dokonalý kompromis. 208 GTI se v zatáčkách nakloní, ale nejde tradičně po čumáku ven. I přes náklon a měkčí naladění drží k silnici jako přilepený a zatočí za každých okolností. Dokonce funguje tak, že když už to vypadá na nedotáčivý průjezd, stačí přitochit volantem dovnitř zatáčky a Peugeot bez problémů zatočí. Je to tak strašně příjemné až v zádech cítíte, jak rychle a přitom bezpečně letíte na zakroucené okrese. K pocitům hbitosti a naprosté ovladatelnosti samozřejmě přispívá i miniaturní volant. A vůbec mi tady nevadilo, že nevidím na přístroje. Proč taky...

I když není Peugeot neurvalý a nehází zadkem ze strany na stranu, baví mě. A baví mě tak hodně, že bych si ho tady z té čtvrtice klidně pořídil do garáže, spíše než Clio RS nebo Fiestu ST. Jinak zajel stejný čas jako Clio RS, takže na stopkách je 54,10 s

Závěrečné rozhřešení

Který ze současných hothatchů poputuje do naší Fasterovské garáže? Nejdříve se musím zastavit u Swiftu Sport. Neuvěřitelný mix doby dávno minulé, lehkosti, ovladatelnosti a chuti pouštět se do soubojů za velmi nízkou cenu a provozní náklady. Pak pomínu škodovku a Polo GTI, které jsou spíše na předvádění ve městě, a zastavím se u dvojice, která zajela stejný čas. Clio RS mě překvapilo tím, jak funguje na úzkých, zatáčkovitých silničkách. Je tady úplně jiné než na velkém okruhu. Divoké, rychlé, ale také náročné na řízení. Přesně takové, jaké by mělo být, aby mohlo nosit označení RS. Ale něco mi u něj prostě chybí. Ten pověstný stupínek k dokonalosti. Takže? Ano, Peugeot 208 GTI je tím hothatchem, který by mohl stát v naší garáži.



ELEKTRONICKÉ VYCHYTÁVKY

Mechanickými pomůckami, které by zvyšovaly trakci, se šetří, na scénu přichází elektronika. Ani jeden z vozů nemá mechanický diferenciál. Koncern VW používá elektronickou uzávěrku XDS, která však při vypnutí protiprokluzu nefunguje. U 208 GTI se o to stará stabilizace, u Clia RS stejně jako u Volkswagenu a Škodovky elektronický diferenciál RS. Ze všech aut funguje nejlépe, především i s vypnutou stabilizací.

ZAJETÉ ČASY

Peugeot 208 GTI	54,10 s
Renault Clio RS	54,10 s
Volkswagen Polo GTI	55,08 s
Škoda Fabia RS	55,49 s
Suzuki Swift Sport	56,03 s

JÉÉÉ, PŘESNĚ JAK TO MÁM RÁD. ŽÁDNÉ NAKLONĚNÍ DO BOKŮ, ALE TVRDÝ PODVOZEK, KTERÝ VEŠKERÉ PŘETÍŽENÍ PŘENÁŠÍ DO ZADNÍ ČÁSTI A ABSORBUJE JÍ TÍM, ŽE JDE DO SMYKU. ČITELNĚ A ABSOLUTNĚ KONTROLOVATELNĚ.



SUZUKI SWIFT SPORT

Motor/objem: atmosférický zážehový čtyřválec/1586 cm³
 Maximální výkon: 100 kW (136 kJ)/6900 ot./min
 Točivý moment: 160 N.m/4400 ot./min
 Převodovka: 6stupňová manuální
 Maximální rychlost: 195 km/h
 Zrychlení 0–100 km/h: 8,7 s
 Kombinovaná spotřeba: 6,4 l/100km
 Pohotovostní hmotnost: 1060 kg
 Cena modelu: 389 900 Kč



ŠKODA FABIA RS

Motor/objem: přeplňovaný zážehový čtyřválec/1390 cm³
 Maximální výkon: 132 kW (180 kJ)/6200 ot./min
 Točivý moment: 250 N.m/2000–4500 ot./min
 Převodovka: 7stupňová dvouspojková DSG
 Maximální rychlost: 224 km/h
 Zrychlení 0–100 km/h: 7,3 s
 Kombinovaná spotřeba: 6,2 l/100km
 Pohotovostní hmotnost: 1318 kg
 Cena modelu: 505 900 Kč



PEUGEOT 208 GTI

Motor/objem: přeplňovaný zážehový čtyřválec/1598 cm³
 Maximální výkon: 147 kW (200 kJ)/6800 ot./min
 Točivý moment: 275 N.m/1750 ot./min
 Převodovka: 6stupňová manuální
 Maximální rychlost: 230 km/h
 Zrychlení 0–100 km/h: 6,8 s
 Kombinovaná spotřeba: 5,9 l/100km
 Pohotovostní hmotnost: 1265 kg
 Cena modelu: 510 000 Kč



RENAULT CLIO RS

Motor/objem: přeplňovaný zážehový čtyřválec/1618 cm³
 Maximální výkon: 147 kW (200 kJ)/6000 ot./min
 Točivý moment: 240 N.m/1750 ot./min
 Převodovka: 6stupňová dvouspojková EDC
 Maximální rychlost: 230 km/h
 Zrychlení 0–100 km/h: 6,7 s
 Kombinovaná spotřeba: 6,3 l/100km
 Pohotovostní hmotnost: 1279 kg
 Cena modelu: 564 900 Kč

