

KDO POTŘEBUJE

V Českých Budějovicích by chtěl žít každý, zní věta klasika. Pokud se tam ale chcete dostat z Prahy, určitě si na to vyhradte nějakou tu hodinku – dálnice D3 je zatím hudbou budoucnosti a současná silnice E55 je přetížená a věčně ucpaná.



Text **Honza Koubek**

Foto **Marek Felt**

DÁLNICI?



M

áte tedy několik možností: smířit se se svým osudem, ploužit se po dlouhých rovinkách a občas vypustit páru na krátkých úsecích již stojící D3, zvolit jinou silnici, nebo se na silnici úplně vykašlat. A protože ten první způsob bez přemýšlení volí většina lidí, rozhodli jsme se prověřit ty druhé dva.

Ta úvaha není tak scestná, jak by se mohlo zdát. Dokud nebude dálnice kompletně hotová, stejně potřebujete na cestu docela hodně času, a co myslíte, že je lepší: stresovat se marnou snahou dostat se k cíli co nejdřív, nebo si prostě udělat o hodinu víc času a trochu si to užít? Jen si to představte – místo zírání na umaštěný zadek prorezlé dodávky si můžete užít čistý vzduch a výhled desítky kilometrů daleko.

Je ale pravda, že ne každý vlastní pilotní průkaz, a ani ultralehké letadlo není zrovna nenáročným koníčkem. Tohle konkrétní by vás ale mohlo zajímat – jmenuje se Yetti 03 a v jeho čumáku vrčí plochý čtyřválec se souhvězdím plejád ve znaku. Celohliníkový motor Subaru AE81 je mezi staviteli ultralightů poměrně oblíbený, protože je lehký, velmi spolehlivý a při správné údržbě platí za skvělou lacinější náhradu motorů Rotax. Výkon se pohybuje těsně pod hranicí sta koní.

Tomáš Svátek, majitel a pilot letadla v jedné osobě, si ovšem nemusí údržbu motoru platit – je majitelem autoservisu ➔



IMPREZA WRX NA SILNICI ČÍSLO 105

v Černošicích, takže má pod kůži nejen letadla, ale i auta, což se potvrdilo, když jsme se při okounění motorového prostoru za dvoulistou vrtulí z ničeho nic zapletli do debaty o předválečných tatrovkách...

Nepochybují, že létání je skvělým koníčkem, ale pokud jde o mě, čtyři pneumatiky, pevně zakousnuté do asfaltu, jsou zábavou přinejmenším srovnatelnou. A když po startovací ranějí hřmí čtyřválec Subaru, volba auta byla docela jednoduchá: Impreza WRX 265. Není tak drahá jako špičkové STI, ale po nedávném faceliftu se mu výkonově dost přiblížila. Nestává se zrovna často, aby auto v rámci faceliftu dostalo celých 35 koní navrch, a v některých případech by to byl recept na spoustu problémů, ale Impreza se svým symetrickým pohonem všech kol pár plnokrevníků navrch zvládne bez potíží. Výsledkem je auto, se kterým můžete jet hodně svižně prakticky za jakéhokoli počasí, včetně sněhové kalamity.

Sníh je našťásti už dávno za námi, jarní slunce se opírá do suchého asfaltu a před bíle perleťové Imprezy míří do Jesenice, kde začíná silnice, značená modrou cedulkou s nápisem 105. Začíná nevinně, rovným úsekem mezi poli a nudnou pasáží přes obce Dolní Jirčany a Psáry. Mimochodem, na dohled od tohoto úseku bude za pár let mimoúrovňová křižovatka, kde bude z jižního obchvatu R1 ústít začátek plánované dálnice D3. Pak ale vjedete do lesa a stopěťka vám dá přičichnout k tomu, co vás následujících zhruba 120 kilometrů čeká. Klesání, stoupání, zatačky a až na výjimky velmi kvalitní asfalt.

Impreza WRX má tendenci cítit se v podobné situaci jako ryba ve vodě. Když ale v Kamenném Přívozu přejedete starý ocelový most a začnete ostrými zatačkami stoupat směrem k Netvořicím, možná trochu zalutujete,



Nahoře: Natankovat a zábava může začít. Uprostřed: Plynulý sled zatáček vás dostane do správného rytmu okamžitě. Cesta po silnici 105 do Českých Budějovic je sice časově delší, ale zato mnohem zábavnější. Navíc, v době dopravních špiček se můžete vyhnout mnoha stresujícím okamžikům. Vpravo: Atomový Temelín.



Úseky střídajících se zatáček plynou

že s přidaným výkonem nedostala také trochu lepší sedačky. Ty sériové totiž nedrží vaše tělo tak dobře, jak byste vzhledem ke kvalitám podvozku potřebovali.

V Netvořicích si zkontrolujte benzín, můžete tam doplnit nádrž, a pak už se mírně zvlněnou krajinou dostanete k první případné zastávce – samozřejmě pokud se vám zastavovat chce. Těsně před Neveklovem stojí tloskovský zámek, původně tvrz, přestavěná v osmnáctém století. Dnes slouží jako diagnostický ústav sociální péče, přístupné jsou ale zahrady a anglický park, takže pokud si potřebujete protáhnout záda, je to ideální příležitost.

Čeká vás totiž vynikající úsek přes Křečovice do Sedlčan, kde si vaše řídicí ego přijde

opravdu na své. Skvělé úseky neustále se střídajících zatáček plynou otevřenou krajinou i několika lesíky. Křečovice samotné pak posloužily jako natáčecí lokace legendárnímu filmu Vesničko má středisková a najdete tu bývalé JZD Mír i bránu, pod kterou si Otík vždycky poskočil, aby srovnal krok. I pokud ale nezastavíte, rychle pochopíte, proč se doktor v podání Rudolfa Hrušínského tak rád kochal – silnice i krajina jsou tu jedním slovem dechberoucí.

Za Sedlčany vás čeká pár rovnějších úseků a vodních ploch, než se silnice zase začne kroutit. V Petrovicích nezapomeňte odbočit ostře doleva, abyste zůstali na stopěťce. Na následujícím úseku nás doletělo „Subaru





krajinou'

s křídly“, startující z benešovského letiště. Není to žádná stíhačka, na rovinkách neměla Impreza problém letadlo „podjet“, ale s absencí vesnic a zatáček ve vzdušném prostoru se soutěžit nedá. Když brzdím před cedulí začátek obce, pilot mi ušetřuje jeden nízký průlet a mizí k jihu. Ale neporádáme přece žádný závod, jde o to užít si cestu.

Přejíždíme hranici mezi středočeským a jihočeským krajem, projíždíme centrem Milevska, kde si perletová Impreza vyslouží několik zdvižených palců od místní omladiny, a na dalších pár desítek kilometrů máme před sebou jenom klikatou silnici a sem tam malou vesničku, kde si motor trochu odpočine. Těsně před Kolodějemi nad Lužnicí vás čekají dvě

klesající vlásenky a ve městě pak most, po jehož pravé straně uvidíte už téměř zrekonstruovaný zámek, původně tvrz ze šestnáctého století.

Čím víc se silnice kroutí, tím lépe doceníte i další změny, které se na Impreze v rámci faceliftu odehrály. Podvozek totiž adoptoval několik součástek z ultimativního modelu WRX STI, jmenovitě silentbloky náprav, tužší tlumiče a silnější stabilizátory. WRX265 se teď v zatáčkách znatelně míň naklání, a to znamená, že pneumatiky drží na asfaltu ještě sverpěji a přilnavost auta začíná zpochybňovat fyzikální zákony.

Jsmo pár kilometrů před Týnem nad Vltavou, kde se stopětka mění v širší a také frekventovanější silnici. Po úzkých a zakroucených silničkách vás to možná bude trochu svádět šlápnout na plyn, ale na to pozor – svádí to zřejmě víc lidí, takže tady nezdídká číhá bdělé oko radaru. Těsně za Týnem se na vrcholu kopce vynoří monumentální chladicí věže jaderné elektrárny Temelín, o pár kilometrů dál je příjemná malá pumpa u Chlumce a potom už vás jen pár minut poklidné jízdy dělí od Hluboké nad Vltavou, za kterou stopětka oficiálně končí, vlévá se do silnice E49 a poté do Budějovic. V Hluboké je pochopitelně největším lákadlem celoročně otevřený zámek se skvěle zrenovovanými interiéry, ale hezké je i náměstí s pečlivě udržovaným kostelem. A pokud vám vyhládl, výběr restaurací je tu na tak malé město až nepřehledný.

Pokud bychom s letadlem závodili z Benešova do Budějovic, neměli bychom šanci – už proto, že letiště je přes celé Budějovice až na druhé straně města. Pokud by posádka letadla musela nejdřív dojet z Prahy, projít všechny předletové kontroly a pak teprve startovat, už by to bylo zajímavější, ale jak už jsem psal, při téhle cestě

Yetti 03

Krásný žlutý ultralehký letoun Yetti 03 manželů Svátkových je důkazem, že automobilové motory Subaru se jaksí neplánovaně dokázaly uchytit i v letectví. Jejich lehká celohliníková konstrukce spolu s plochým uspořádáním válců a vysokou spolehlivostí přímo vyzývala amatérské stavitele letounů, kteří hledali náhradu za starší ploché čtyřválcové Volkswagenu.

V případě letounu Yetti 03 však nejde o amatérskou stavbu, ale o produkt firmy YETTI-Air z Tábora z devadesátých let. Přestože první letouny používaly dokonce reduktorované automobilové motory Škoda, ploché čtyřválcové Subaru se přece jen ukázaly vhodnějším řešením. Tomáš Svátek má ve svém letounu zabudován motor EA81, v jiných letounech je však možné najít i verzi EA82 s rozvodem DOHC.

MB



nejde o čas. Subaru by dokázalo celou trasu ujet neuvěřitelně rychle – je to jeho účel. Na veřejné silnici je ale nesmysl pokoušet se jet úplně na krev, a hlavně, na stopětce to vůbec není potřeba. Je zábavná, i když o stupínek uberete a pojedete jenom... o sto pět.

A Impreza samotná? Jistě, řazení jde trochu víc ztuha, než by se mi líbilo, ale dá se na to zvyknout. Vážnějším problémem je absence šestého rychlostního stupně, která by na delších rovinkách a zejména na dálnicích ušetřila posádku zvýšeného hluku a samozřejmě i uspořila nějaký ten litr benzínu. Dá se ale pochopit, že by si tím Subaru trochu podráželo nohy, protože by se WRX 265 příliš přiblížilo ostrému STI. Jinak na tomhle autě najdete jen málo chyb, a to je v dnešní době docela vzácnost. 🚫



Specifikace

Motor	přepínávaný zážehový 4válec
Uložení motoru	vpředu, podélně
Blok motoru	hliníková slitina
Hlava válců	hliníková slitina, DOHC, 4 ventily na válec
Objem	2457 cm ³
Výkon	195 kW (265 kJ)/5200 min ⁻¹
Točivý moment	343 N.m/4000 min ⁻¹
Převody	5stupňová manuální převodovka, pohon všech kol se třemi diferenciály, mezinápravový difer. s viskózní spojkou
Přední náprava	vzpěra McPherson, vinuté pružiny, stabilizátor
Zadní náprava	dvojitá příčná ramena, vinuté pružiny, stabilizátor
Brzdy	vpředu kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, vzadu kotoučové brzdy
Kola	17palcová litá
Pneumatiky	225/45 R17
Pohot. hmotnost	1470 kg
Výkonová hmotnost	8,59 kg/kW
0-100 km/h	6,0 s
Nejvyšší rychlost	209 km/h
Komb. spotřeba	10,4 l/100 km
Cena	898 800 Kč
V prodeji	nyní

EVO RATING ★★★★★