

→ SU(V)BARU NA LEDU!

„VÍŠ, JAK JSI POŘÁD ŘÍKALA, ŽE JSI NIKDY NEBYLA V NORSKU? MÁME TADY SKVĚLOU NABÍDKU NA TESTOVÁNÍ VOZŮ ZNAČKY SUBARU. TO SE TI BUDE LÍBIT!“

Takhle nějak mě jedno únorové ráno přivítal můj šéf a ještě k tomu dodal: „Kluci v redakci se jednoznačně shodli, že musíš jet ty, máš to od nás jako dárek k narozeninám!“ Dárky se přece neodmítají, tak jsem souhlasila, a až teprve poté jsem obdržela do rukou zvaci dopis a bylo mi to hned jasné. Akce je na tři dny, odlet v pondělí v sedm hodin ráno a hlavní výbavou má být několikavrstvé oblečení, pořádné boty, rukavice, šála a čepice, neboť venkovní teplota nepřesáhne -10°C.

Skupinu novinářů, účastníků této akce, nešlo v odletové hale přehlédnout. V polovině března, kdy už většina z nás vytáhla jarní oblečení, tam stála parta lidí s kulichy na hlavách a v oblečení připomínající polárníky. Ovšem nálada byla výborná, a tak nás nechápavě

pohledy kolemjdoucích nechávaly v klidu. Já jsem se hlavně těšila do letadla. Zážitek, kdy motory jedou na plný výkon a vás to při rozjezdu zatlačí do sedadla, to se prostě neomrzí.

Letiště Gardermoen v Oslu nás přivítalo sluníčkem a azurovým nebem bez mráčku, a také tu na nás čeká flotila vozů Levorg, se kterými budeme celou dobu jezdit. Jsem docela ráda, protože když se k nám do redakce dostal tento automobil na test, okamžitě si ho zabavil kolega, zarytý subarista, a nikomu z nás nedal ani malou šanci se svézt. Nemá cenu se rozepisovat o vzhledu a interiéru tohoto vozu, i když zrovna Levorg je docela sympaták. Subaru si málokdo kupuje kvůli designu, jsou pověstní svým fungujícím podvozkem a výbornými jízdními vlastnostmi. Čeká nás přesun do více než tři



FORESTER
JE PRO JÍZDU
NÁROČNÝM
TERÉNEM JAKO
STVOŘENÝ

I S RODINNÝM VOZEM JAKO JE
LEVORG SE DÁ DOBRĚ
DRIFTOVAT

sta kilometrů vzdáleného resortu, a tak budu mít času víc než dost osahat si, jak se s Levorgem jezdí.

Předně si musíte uvědomit, že neřídíte špičkové WRX STI, ale rodinný vůz, který má hmotnost přesahující 1600 kilogramů a pod kapotou přepřlovaný boxer o obsahu 1,6 litru a maximálním výkonu 170 koní. Pokud se tedy smíříte s tímto faktem, zjistíte, že to vlastně není vůbec špatný automobil. Bezestupňová automatická převodovka Lineartronic funguje bez problémů a čistě. V Levorgu máte na výběr ze dvou jízdních režimů – Intelligent a Sport. Ten první bych mohla přirovnat k režimu Eco, jede poklidně a při řazení se snaží pořád držet konstantní hladinu otáček. Ovšem pokud chcete přidat razantně plyn, tak stojíte nohou na podlaze, otáčky vyletí nahoru, ale o citelném zrychlení tu nemůže být řeč. Pro svižnější jízdu si raději nastavte režim Sport, který vás sice neoslání závodními ambicemi, pořád jedete s vozem kombi poháněným 1,6 benzinovým motorem, ale reakce plynu jsou tu akčnější a snad jen pozor na lehkou nedotáčivost vozu. Každopádně musím Levorga pochválit za čistou stopu, se kterou jede i při vyšších rychlostech, dobře se vede, podvozek skvěle zehlí veškeré nerovnosti, nehoupá se, jednoduše jede komfortně a vy se v něm budete cítit příjemně. Díky převodovce, která se snaží držet optimální otáčky, se vaše průměrná spotřeba dostane na hodnotu kolem 8 l/100 km. V Japonsku je tento vůz nabízen i se silnějším dvoulitrovým benzinovým motorem a myslím si, že to je přesně to, co by z Levorga rázem udělalo nedostatkové zboží na evropském trhu.

Večer se dozvídáme, že ačkoliv je u nás v Čechách sněhová kalamita, tady v Norsku nás čeká slunečný den s teplotou kolem 10°C. Bohužel horší stránka této jindy příjemné zprávy je, že kvůli



naší bezpečnosti nebudeme jezdit na zamrzlém jezeře, ale na letišti v Dagali. Tedy upřímně, většina novinářů byla smutná, ale já, protože jsem neměla nejmenší ponětí, co mě vlastně čeká, jsem to až tak srdceryvně neprožívala. Ráno si užívám přejezd z hotelu na letiště, zasněžená krajina, nikde nikdo, sem tam potkáte protijedoucí vozidlo a ten vsudypřítomný klid. Naprostý balzám pro moji věčně uspěchanou duši. V rozverně náladě s úsměvem od ucha k uchu vystupuji z vozu a najednou slyším: „Pěkná holka, dáme pivo?“ Otáčím se za hlasem a už si to ke mně míří pán v letech. Nemám ani ponětí, kdo to vlastně vůbec je, ale okamžitě jsme si padli do noty. Představil se jako John a pozval nás do školící místnosti.

„Rád bych vás tu všechny přivítal na Hauglandově zimní rallye škole.“ Cože? Haugland, John Haugland, ten legendární jezdec, co jezdil pro Škodovku a za jejím volantem zvítězil v mnoha mezinárodních soutěžích? My vážně budeme celý den trénovat v jedné z vyhlášených norských rallye škol? Mám své kolegy v redakci ráda a tak jim všem okamžitě posílám textovou zprávu: „Je to tu fajn, sluníčko, modrá obloha, budeme jezdit v rallye škole u nejakýho Hauglanda. Neznate“



SUBARU

Jistota v pohybu

C & K, a. s.

Vídeňská 100, Brno

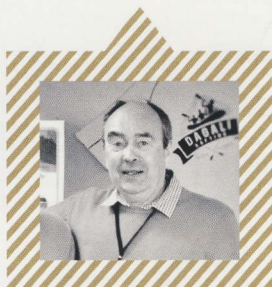
www.subarubrno.cz

JOHN HAUGLAND, BÝVALÝ TOVÁRNÍ JEZDEC TÝMU ŠKODA MOTORSPORT

FLOTILA TESTOVACÍCH VOZŮ JAPONSKÉ ZNAČKY SUBARU

► ho?" Téměř okamžitě mi přišly odpovědi, bohužel slušné vychování mi zakazuje jejich doslovnou interpretaci, ale bylo z nich jasné, že vědí, o koho jde.

Ještě než začne samotný trénink, dozvídáme se, že budeme rozděleni do pěti skupin a každá bude současně



pilovat něco jiného. Samozřejmě vše s vozy Subaru. Doprovázet nás budou členové Johnova týmu, mladí aktivní jezdci, vítězové několika soutěží a to i na zahraniční úrovni. John se ujímá teoretické přípravy, na obrázcích nám názorně ukazuje, jak jet správnou závodní stopou, jak nejlépe projet zatáčku, kdy je ten pravý okamžik pro přidání plného plynu a mnoho dalších užitečných rad. Během tréninku zjišťuji, že je mojí nespornou výhodou bohatá aktivní zkušenost s jízdou na motocyklu. Nemusím vůbec přemýšlet nad nejlepší závodní stopou, tu mám přečtenou okamžitě, soustředím se tedy pouze nad optimálním průjezdem zatáčky.

Mám další štěstí, dostávám se do skupiny, která jako první vyráží na rally okruh, který si můžeme užít, dokud je ještě zamrzlý, nestojí na něm voda a pořádně to klouže. Možná pro vás bude úsměvné, že jezdíme s vozy Levorg, ale pro trénink někoho, kdo nikdy nezavodil, to nebyl vůbec špatný vůz. Podřazovala jsem si pádly pod volantem, takže jsem jej vůbec nepustila z rukou a mohla jsem se hlavně soustředit na vyrovnávání smyků, kterých s každým projetým kolem postupně přibývalo. Vadilo mi pouze to, že se nedal úplně vypnout stabilizační systém, a tak ačkoliv jsem si nastavila jízdní režim Sport, pořád měl při průjezdech v zatáčkách tendenci zasahovat do řízení. Po půl hodině začínám dojíždět pány novináře z naší skupiny a panejo, já už ty pomalejší i předjíždím.

To ve mně probouzí skrytou závodnickou duši a pak to přišlo. Dostávám smyk a dopouštím se zásadní chyby. Dávám nohu z plynu, brzdím a to mě roztáčí ještě víc, už to nedokážu volantem srovnat a letím z dráhy ven. Naštěstí je to jen do sněhové peřiny. To je nesporná výhoda, tady když nezvládnete nějaký manévra a vyhodí vás to z okruhu ven, nic si nepoškodíte a neublížíte si ani vy sami. Během pár vteřin mě vytáhnou ze závěje a já můžu pokračovat v krasojízdě dál. Jako bonus mě John usazuje do WRC STI s norským mistrem Peugeot Cupu, který se mnou proletí celý okruh rychlostí blesku, jsem nadšená, všechny zatáčky „kloužeme bokem“ a v tu chvíli už toužím jenom umět to také.

Jak zjišťuji na dalším stanovišti, není to vůbec, ale vůbec jednoduché. Máme jezdit dveřmi napřed po kruhu kolem dokola.

Dostávám několik teoretických rad od zkušených jezdců, avšak ne-daří se mi to. Po dvaceti minutách zvládám pouze půl kruhu, a když dostávám možnost vrátit se zpět na rally okruh, neváhám ani vteřinu a mířím raději tam.

Třetí stanoviště je pro mě jedním z nejlépeších. Jezdíme slalom mezi kuželkami, a jelikož už sníh dost povolil, nijak zásadně to neklouže, smyk se snáze zvládá, půjčuji si proto STI s manuálním řazením. Užívám si jízdu s hřeby, tuhé řízení, přesnou odezvu od kol, konečně cítím ten správný závodnický adrenalin. Z WRC STI mě dostanou jenom díky tomu, že vyrážíme s Forestry a XV do terénu. Bahýnko, vyježděné koleje se stojící vodou, výjezdy do prudkých kopců, ostré sjíždění dolů a rázem zapomínám na mé závodnické choutky.

Bezpečněji na mě působí robustnější Forestr, pro jízdu si tedy volím právě tento vůz. Musím uznat, že jakékoliv nerovnosti, včetně přejezdů přes balvany nebo průjezdy hlubokou vodou, zvládá lehce a vy se v jeho útrokách cítíte bezpečně. Při prudkých sjezdech dolů používám režim X-mode, jehož úkolem je brzdit, ovládat plyn, převodovku i pohon všech kol bez mého přičinění. Pravda, chce to dost sebezapření sundat nohu z brzdy, když hledíte do smrtící jámy a máte věřit nějakému elektronickému pomocníkovi. Ale pokud to překonáte, tak zjistíte, že je to vlastně prima záležitost, nemusíte dělat vůbec nic, pouze se soustředíte na samotné řízení a vedení vozu optimální trasou.

Primárně je X-mode určen pro sjezdy, ale já jsem jej využila i při výjezdu. Zkusila jsem si zastavit uprostřed kopce a chtěla se sama rozjet, ale kola se mi točila, podkluzovala a spíš než nahoru, jsem se pomalu sunula dolů. Zapojila jsem tedy na pomoc tohoto pomocníka a mile mě překvapil, když jsem se po lehkém sešlápnutí plynového pedálu plynule rozjela nahoru. Za mě tedy palec nahoru.

Den, doslova nabitý emotivními zážitky z jízdy s vozy Subaru, se neúprosně blížil ke svému konci a mě už čekalo jen poslední stanoviště, společná večeře a příjemná debata s Johnem Hauglandem. Noc je v plném proudu, nechce se mi spát, a tak svým kolegům oznamuji, kde mě po zbytek večera naleznu: „Su v baru!“