



Sníh u genech

JAKMILE NASNĚŽÍ, OBJEVÍ SE VŠUDE.
STROJE ZNAČKY SUBARU TOTIŽ ZIMU MILUJÍ
A ŘIDIČI V ZIMĚ ZASE MILUJÍ JE. PROČ TO
TAK JE, JSME SE VYDALI ZJISTIT DO NORSKA,
KDE NA NÁS ČEKALA SNĚŽNÁ DRÁHA.

TEXT Ondřej Chamilla | FOTO archiv



WRX STI na to jde postaru – sportovní volant, manuální šestikvált a plně vypínatelné ESP

**Z**

ima je mým jednoznačně nejoblíbenějším obdobím na cestách. Silnice se vyprázdňují od svátečních řidičů a i když se v nížinách sníh vyskytuje pouze sporadicky, v horských oblastech si člověk může užít snadno dostupných limitů vozu v relativně bezpečných rychlostech a trénovat tak kousky Juhy Kankunena. Svět je přece nejkrásnější při pohledu vpřed bočním okénkem!

Pokud si na trénink netroufáte sami, můžete využít různých řídicích škol, já se tentokrát vydal do jedné z těch nejprestižnějších – nachází se v Norsku pod vedením Johna Hauglanda a slibuje ježdění na zamrzlém jezeře, na letišti i v terénu. Co je však hlavní, k dispozici jsem dostal kompletní nabídku modelů Subaru!

Nejprve se však musím dostat z Osla do města Geilo, kde se škola nachází, k čemuž mi poslouží Levorg. A nutno říci, že

lepší stroj na tuto cestu aby člověk pohledal. Norské silnice totiž mají dobrý povrch, ale jsou velmi zvlněné, což dá přesně vyniknout poddajnému podvozku Levorgu s dlouhými zdvihy tlumičů. Na úzkých zatačkovitých cestách přicházejí zhupy nenadále, ale Levorg zachovává stoický klid. Tam, kde by konkurenční stroje tvrdě dopadly na dorazy tlumičů a přídí drhly o zem, Levorg, ačkoliv vypadá jako nízké kombi, pouze vyvěšuje kola a měkce dopadá zpět na silnici. Přidávám na tempu a proboha, vždyť my už téměř skácame! Tohle Subaru ale funguje pomalu jako auto na drahém rallyovém podvozku – je plavné, ale zároveň skvěle kontroluje pohyby karoserie. A já jsem znovu ohromen, protože tohle je vlastně běžný rodinný vůz s automatem, jen s nečekaným talentem navíc. Lepší podvozek ve třídě není! Jen pár desítek kilometrů před dojezdem do cíle se navíc dostávám na rally vložku pokrytou šterkem a ledem, zcela bez jakéhokoliv provozu. Způsob,

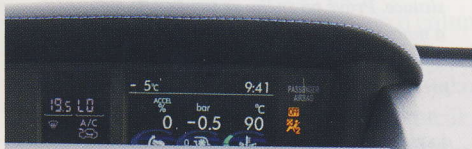
**„SUBARU XV
SICE VYPADÁ JEN
JAKO ZVÝŠENÝ
HATCHBACK,
V TERÉNU ALE
PŘEDVÁDÍ NEVÍDANÉ
VĚCI! SLYŠÍME
PRASKAT NÁRAZNÍK,
ALE AUTO SE SNAD
NIKDY NEZASTAVÍ“**



Potomek Imprezy, zdrsňené XV, umí jak na silnici, tak mimo ni



Zejména v USA populární Outback si zasněženou lesní cestu vychutnával



Palubní počítač v STI zobrazuje všechny důležité informace pro zimní hryčky

jakým tohle auto dokázalo udržet rychlost a stabilitu i na takto proměnlivém povrchu, je fascinující, navíc bylo snadno ovladatelné a skvěle čitelné. Lví zásluhu na tom však mají rovněž severské zimní pneumatiky, které jsou i bez hřebů měkčí a na sněhu lepší, než ty běžně dostupné u nás.

Na místě mě čeká zástup modelů s plejádou ve znaku a také nemilé překvapení v podobě jarního počasí, ze zamrzlého jezera by se tak mohlo snadno stát jezero potopených Subaru. Na letištní ploše je však sněhu dostatek a dráha připravená. Nejdříve se ale vydám do terénu, kde na Forestery a XV čeká těžký sníh, náročné výjezdy, padáky i jezírko. Na první pohled si říkám, že tohle musí být na SUV a zvýšený hatchback už příliš velké sousto, zejména když oba vozy mají automat a s ním spojený systém pohonu všech kol s viskózní spojkou, mezinápravový diferenciál má symetrická čtyřkolka pouze s manuálem. Jenže Forester zdolává určenou trasu bez sebemenších problémů, jako by



se nic nedělo. Menší XV už je na tom hůře, svou přídí občas ryje v tajícím sněhu, takže přední nárazník praská, ale to neznamena, že by se tato Impreza na chůdách zastavila – ani omylem!

To nejlepší mě ale ještě čeká. Usedám do legendárního STI a vydávám se na zasněženou plochu. Tohle je ještě pravé ostré řídicí auto s plně odpojitelným ESP, manuálem, klasickou ruční brzdou a charakterem. Prozahřátí je potřeba obkroužit pár koleček okolo kuželu bokem, přepínám tedy nastavení diferenciálu do režimu Auto minus, aby byla zád rozvernější, a jdu na to. Na pneumatikách se hřeje je potřeba hodně plynu, aby se STI v těžkém sněhu udrželo v požadovaném úhlu, ale nakonec to pro estéčko není žádný těžký úkol. To Levorg kroužící v nedotáčivosti doplácí na převodovku CVT, jiný systém pohonu a hlavně nevypínatelné ESP. Táhá se tedy nasměle instruktora, zda nejde elektronika vážně nějak vypnout. Mladý norský závodník

ZAMYŠLENÍ



Ondřej Chamilla
redaktor

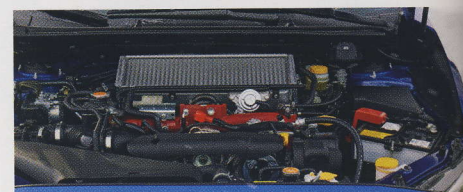
ELEKTRONIČTÍ POMOČNÍCI. VÁŽNĚ?



Automobilky se nás snaží přesvědčit, že všemožné elektronické systémy jsou pro naše dobro a bezpečí, vývojáři však sami potají přiznávají, že elektronika nedokáže spolehlivě vyřešit všechny situace. Právě na sněhu se to ukazuje nejjasněji a mnozí z vás možná vědí, jak stresující je, když se auto nemůže rozjet z kluzké křižovatky kvůli přecitlivělé nevypínatelné kontrole trakce, anebo nereaguje správně na řídicí povely, protože do všeho zasahuje stále zapnuté ESP. Mohli byste nám, milí výrobci, dát možnost volby?



Zablbnout si s XV? Podvozek by na to měl, ESP je proti



Boxer se 300 koni je potřeba držet v otáčkách, aby se řídicí bavil



„MŮŽE BÝT NA SNĚHU VŮBEC NĚCO LEPŠÍHO NEŽ STI? RALLY LEGENDA NA HŘEBECH TOTIŽ NECHÁVÁ VŠE POUZE NA ŘIDIČI, NIC VÁM TAK DO OVLÁDÁNÍ AUTA NEKECÁ!“



sedá do auta, vjíždí na zledovatělou plochu a po chvíli se mu podaří roztočit Levorg na místě. S vítězoslavným úspěchem přijíždí zpět a sděluje mi, že systém ošálil. Nejednou dokáže i Levorg předvádět krásné driftы podpořené jeho přirozeně skvělou ovladatelností.

Následuje slalom, kde se naplno projeví půvab Subaru WRX STI. Neznám lépe ovladatelné auto na sněhu, zejména od té doby, co se přestalo vyrábět přece jen o chlup preciznější Mitsubishi Evo. Mezi kužely se proplétám s vlající zádí a připadám si jako Marcus Gronholm, na konci následuje vracák, sahám po ručce a hraji si na Gigi Galliho, kdy do oblouku již pomalu najíždím pozadu a chechtám se od ucha k uchu. Kopnout tam

jedničku, rychle plyn a jsem z toho venku! Tahle věc je geniální!

Poslední zkouškou je improvizovaná dráha, jenže v odpoledním slunci se z ní pomalu stal tankodrom míchaný s brodištěm, přičemž rychlá jízda v STI znamenala obrovské týrání techniky, takže jsem to po jednom kole vzdal z obavy z upadnutého kola. Poučení z celého dne však znělo jasně – na sněhu není lepšího stroje, než-li ostré čtyřkolky. A STI se se svou pravověrnou technikou a ryzím charakterem řadí mezi ty úplně nejlepší! Subaru celkově je jednou z mála značek, které si zachovávají své jasně čitelné zacílení. Jsou to poctivé čtyřkolky schopné jak na silnici, tak mimo ni, které se navíc velmi dobře řídí a podvozkově excelují. Jednoduše sázka na jistotu. ●