

ZADKEM NAPŘED



Když máte na zasněženém letišti, kde je ve sněhu vyfrézovaná dráha, v rukou Subaru WRX STI, je jasné, že to nebude tak docela obyčejný den...

TEXT: PETR HANKE FOTO: ARCHIV

P

Pokud jste viděli video, v němž Gigi Galli projíždí s Mitsubishi Lancer Evo VI vracečku tak, že do ní najíždí pozadu (do Googlu zadejte Galli Drift), pak máte nejlepší představu o tom, co nám předváděl soutěžák Anders Grondal - se Subaru WRX STI na speciálně připravené

trati na jednom zasněženém letišti v Norsku. Je to opravdu zvláštní pocit, když ještě daleko před zatáčkou se auto na úzké trati otočí a vy čekáte, kdy bude následovat tupá rána zadku do sněhové bariéry. Ale tento pilot pravidelně obsazuje horní příčky norského rallye šampionátu a na sněhu, jak to tam bývá obvyklé, jezdí odmala, a tak má vše pod kontrolou. Synchronizované a dokonale přesné pohyby ruční brzdou, rukou na volantu, ale také senzačně rychlá práce nohou auto pomocí plynu zpomalí, přesně nasměruje k výjezdu zatáčky a pneumatiky s hroty vás z ní po chvíli už tahají ven.

OK, to byla několik kol trvající rozcvička, po které bude volant patřit

mně. Nečekejte teď povídání o tom, jak jsem se podobné kousky naučil během pěti kol, jež jsem měl k dispozici - to by si netroufl snad ani největší iluzionista. Dal jsem na rady zkušeného pilota a aktivní centrální diferenciál ponechal v nejuzavřenějším nastavení. V něm se totiž vymění trochu obratnosti za rychlost a STI je tak rychlejší nejen na sněhu, ale prý i na silnici. Tyto extrémní podmínky mi opět ukázaly, jak je tohle mechanické auto skvělé a v čem je jeho kouzlo. Cítíte z něj prostě železo a víte, že bude dělat jen to, co mu rozkážete, a ne to, co elektronika z nějakého důvodu vyhodnotí jako optimální - samozřejmě se teď bavíme o jízdě s vypnutým systémem kontroly stability. Účinnost pohonu všech kol je spolu se speciálními pneumatikami Hakkapeliitta fantastická. S uzavřeným diferenciálem je potřeba auto do smyku pomoci důraznějším přenosem hmotnosti nebo ruční brzdou, přidání plynu na to nestačí - to jde STI po předku ven. Pak už stačí jen držet a držet plyn a volantem mířit tam, kam chcete jet. Zadní část tra-



Uprostřed:

Pneumatiky Nokian Hakkapeliitta R2 s hroty zajistí senzační mix gripu a volnosti. Na správném povrchu neexistuje lepší kombinace... **Vpravo:** ...vlastně ano! Když to celé korunuje mechanická čtyřkolka a přeplňovaný boxer!



ti při
v ryc
chodí
při to
to při
To vš
mech
difer
tuhol
těžišt
skupí
ně na
Na dr
valy c
vozek
Auto
snad
zaskř
valo a
Akce
byla
Byla
jsou
této
tedy
lo se
sice z
i pře
vilněj
170
kou a
ky o
posta
auto
by as
tém
nemr
zasně
ještě
tovní
Na o
proto
veno
zjistí
vané
spoč
auto
Když

ti připomíná pozvolný slalom, kde STI v rychlostech nad 100 km/h plynule chodí z jedné strany na druhou a řídí se při tom tak přirozeně a snadno, že vám to přijde jako docela samozřejmá věc. To všechno je důsledek nejen samotné mechaniky auta s trojicí samosvorných diferenciálů, ale také jeho vyvážení, tuhou konstrukcí a nízko položeným těžištěm. Když v Norsku jezdila naše skupina, pohybovaly se teploty výrazně nad nulou a sníh postupně roztával. Na dráze se proto ke konci dne objevovaly díry a povrch byl stále měkčí. Podvozek STI proto dostával pěkně zabrat. Auto ale působilo tak, jako by mu to snad ani nevadilo, protože pořád a bez zaskřípání nebo jiných protestů rozdávalo adrenalin a ryzí potěšení z jízdy. Akce Subaru Snow Drive 2016 ale nebyla pouze o ježdění s STI, bohužel. Byla rozdělena na několik částí, v nichž jsou vždy připraveny různé modely této japonské automobilky. Z STI se tedy přesedalo do Levorgu a vyráželo se na stejnou trať. Tohle kombi je sice zepředu STI hodně podobné a má i přepínaný motor, je ale jeho civilnějším sourozencem. S výkonem 170 koní, bezstupňovou převodovkou a čtyřčlankou tvořenou elektroniky ovládanou lamelovou spojkou je postavené jako příjemné a pohodlné auto na ježdění pro rohlíky. Vaši ženu by asi nikdy nenapadlo vypnout si systém kontroly stability, takže by ji ani nemrzelo, že to u Levorgu nejde. Na zasněžené trati to ale škoda určitě je, ještě že má alespoň uvolněnější sportovní režim...

Na druhou stranu je to také výzva, protože Levorg má elektroniku nastavenou velice pečlivě, takže po chvíli zjistíte, že je celkem zábava, když se pohybujete v jejím předem definovaném rámci, který dovolí i mírné vybočení zádi. Zábava s Levorgem spočívá spíše v tom, že si užíváte jeho přesné řízení a pocit, že tohle auto máte dokonale pod kontrolou.

Když jste ale méně citliví a necháte se stabilizací usměrňovat častěji,

„Subaru ale nejsou jen nízká auta, ba právě naopak, tohle je značka crossoverů a aut do náročnějších podmínek, než jsou jen rovné, byť třeba uklouzané cesty.“



Nahoře: Aby se Levorg začal více klouzat, musíte nejdříve potrápít jeho systém kontroly stability. **Dole:** K hrátkám se nechá přemluvit i XV, ale s ním si více užijete mimo zpevněné cesty. Tohle auto vás v terénu prostě překvapí. **Zcela dole:** Na norském sněhu jsme mohli vyzkoušet kompletní modelovou řadu Subaru.



odpustky těchto daní pro elektromobily. I to je důvod, proč se v loňském roce v Norsku neprodalo ani jedno WRX STI, které se pro místní podmínky narodilo. U nás jsme na tom v tomto ohledu mnohem lépe, protože loni nám na silnicích přibýlo 67 nových „estéčků“, zase nám ale chybí trocha toho sněhu na silnicích... ●

Levorg zjistí, že nemá cenu se o vás starat, a zřejmě i kvůli zabránění přehřátí brzd (jako to má každé auto) činnost systému kontroly stability omezí. A pak se už i s ním můžete na cestu dívat bočním okénkem. Mně se u Levorgu líbilo nastavení řízení s elektrickým posilovačem, které je přesné podobně jako u STI a zároveň vyžaduje menší sílu, hlavně při přechodu z jedné na druhou stranu.

Subaru ale nejsou jen nízká auta, ba právě naopak, tohle je značka crossoverů a aut do náročnějších podmínek, než jsou jen rovné, byť třeba uklouzané cesty. Máme připravenou flotilu mírně modernizovaných Foresterů a XV, a také zasněženou offroadovou trať s brodem a různými druhy výjezdů se sněhem a bahnem. S Foresterem je to samozřejmě největší zábava, protože má větší nájezdové úhly a je přece jen pro řádění v terénu lépe vybaven, XV je proti tomu určené více na silnici. Nicméně díky světlé výšce 22 cm toho projede mnohem víc, než byste si na takové auto tipli. Všechna auta jsou vybavená bezstupňovými převodovkami Lineartronic, které v celosvětovém měřítku tvoří téměř osmdesát procent prodejí Subaru. Ono se tomu vlastně není proč divit, když nabídka přímo řazených převodovek je omezená.

Nakonec jsme vyrazili na túru po místních lesních cestách a mým průvodcem v Outbacku byl majitel místního letiště Dagali. Řeč přišla na to, jak se v Norsku jezdí a také proč jsou zde tak oblíbené elektromobily, kterým v minulém roce patřila pětina trhu. Za všechno může kombinace extrémně vysoké daně na běžná auta, která často tvoří více než polovinu jejich ceny, a současně

