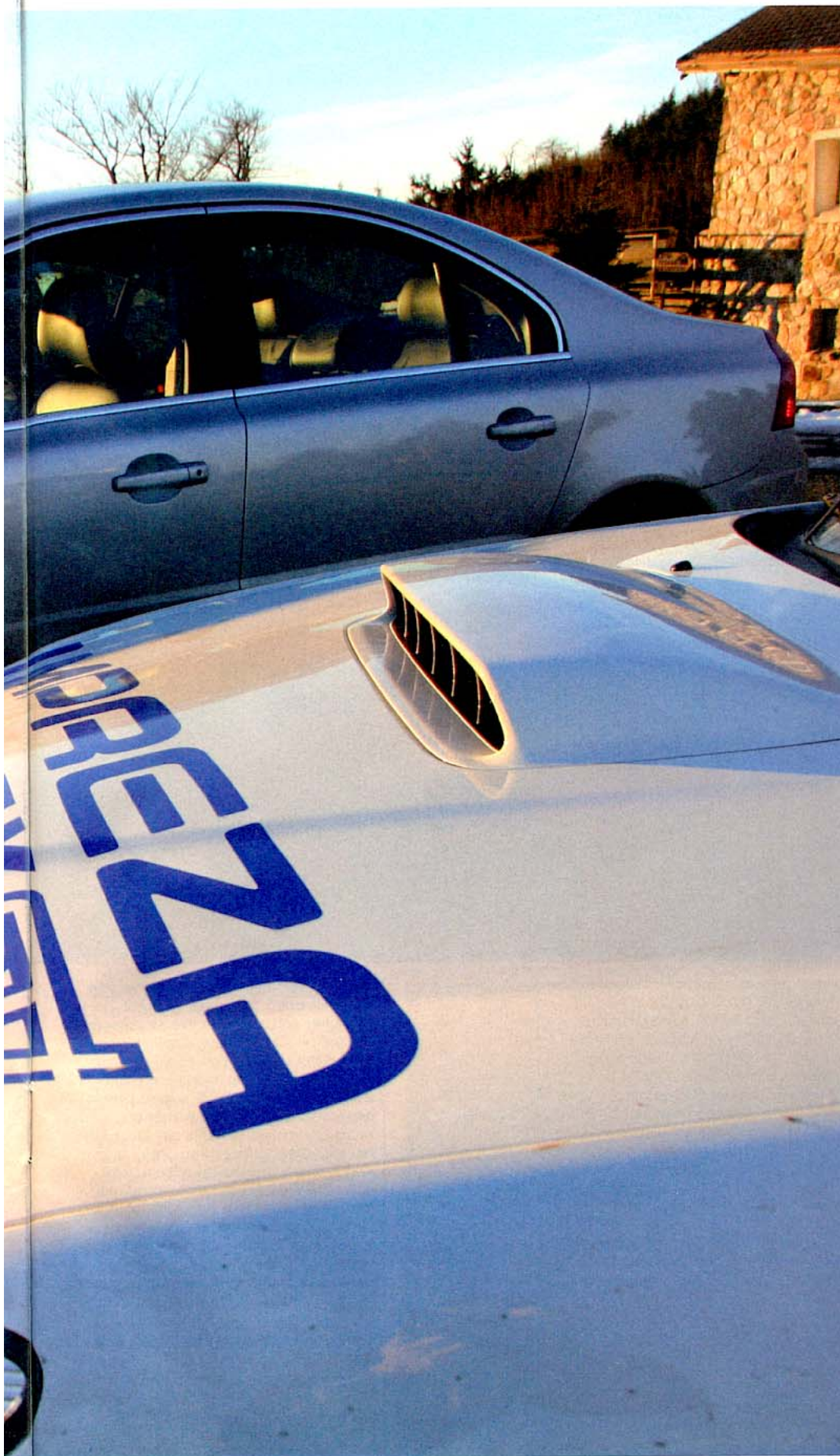


TEXT A FOTO HONZA ČERNÝ, TOMÁŠ POHANKA

# Bod zlomu

Dlouho nám vrtá hlavou, jestli má cenu utrácet za dálniční známku. Uskutečnili jsme proto pokus. Dálnice versus okreska poprvé a jistě ne naposledy.



**U**ž nám lezlo na nervy pořád jen sedět v kanceláři, tak jsme si dali závod. Ehm... To asi nezní moc košer, co? Tedy jinak. Coby investigativní novináři jsme pro blaho všech motoristů hodlali zjistit, nakolik jsou české dálnice pro jejich cestování přínosem. Také nic moc? No, dobrá. Volvo S80 V8 versus Subaru Impreza WRX STi. Start Strahov, cíl Ještěd. Vyzkoumat, zda se dá po okreskách dostat do určité destinace rychleji než po dálnici, vyžaduje aspoň trochu srovnatelné podmínky. Ačkoli se to na první pohled nezdá, postavit proti sobě Volvo S80 V8 a Subaru Impreza WRX STi není v této chvíli a na tomto místě stupidní nápad. Pro každé z těchto aut jsme totiž zajistili ideální prostředí. Oslizlé okresky při teplotách kolem tří stupňů jsou pro Imprezu přirozeným biotopem. Málokteré auto dokáže být rychlejší a udržet natolik ostré tempo v technických úsecích plných vlásenek i na dlouhých rovinkách, přestože asfalt občas odmítá pneumatiky podržet. Volvo s osmiválcem by zase jako sedan vyšší střední třídy mělo zvládat dálnice stylem, který dá zapomenout na nerovnosti, a tím pádem polykat kilometry s vervou alkoholika, kterého na konci cesty čeká láhev Jacka Danielse. Srovnatelné podmínky ovšem znamenají také podobnou vzdálenost. Jenže zatímco Subaru na to mělo zhruba 150 kilometrů, na Volvo by čekal Barrandovský most, Jižní spojka, Štěrboholská radiála a výpádovka směr Liberec – celkem nějakých 120 kilometrů. Naštěstí jsme potřebovali ve Smržovce u Jablonce nad Nisou vyřídít jednu krátkou pracovní návštěvu. A se zájždou kilometry odpovídaly. Srovnatelnost v dalších aspektech vypadala slibně. Po Praze Volvo kvůli instalovaným kamerám nemohlo překračovat rychlost a ani na dálnici nebylo od věci se trochu držet zpátky, jelikož policisté si tam čas od času rádi přivydělají. Zato mělo po dlouhých kilometrech zaručené cestovní tempo kolem 140 km/h. A to se počítá.

### BOK NA KOSTKÁCH

Muselo to vypadat komicky, když si kousek od strahovských kolejí dala dostaveníčko Impreza s Volvem, z nich vyskočili dva chlapi, na kapotu rozložili mapu a začali se o něčem dohadovat. Kousek od nás čekala na autobus skupinka studentů. Holky obdivně sledovaly o Volvo nedbale opřeného Tomáše, zatímco já jsem si vysloužil pouze obdiv opodál stojící bandy desetiletých školáků. No dobrá, Pohanko, právě vedeš jedna nula. Jenže počkej, chlapečku, učtovat budeme až na Ještědu. A tam určitě budu o dost dřív na to, abych zapředl hovor s gymnazistkami na školním výletu. I kdybychom na konci téhle akce nezískali z jejího výsledku vůbec žádné rozhršení, jedna věc byla jistá už na začátku. Tomáš Pohanka by měl pomalu pomýšlet na návrat do hrobu. V redakci vlastně nikdo pořádně neví, kolik mu je let. Možná něco k padesátce? Určitě, protože proč by se jinak tak vehementně tlačil za volant Volva, které mu během celého závodu zaručovalo „páprdovský“ posaz ve vyhřátých komfortních kožených křeslech, automat a minimální nutnost



♦ točit volantem? Takže do té uskákané, uřvané a zdánlivě nevyzpytatelné bílé věci musím opravdu já? Bezva! „Takže ty pojedíš tudy;“ ukazuje mi Tomáš a zběsile po mapě smýká rukou sem a tam, „a já pojedu tudy.“ A jeho prst naznačuje ubohou nudnou přímku. Těch míst, které čeká průjezd bílé Imprezy, je tolik, že si je musím napsat na papírek. Horoměřice, Kralupy nad Vltavou, Velvary, Mělník, Dubá, Doksy, Mimoň, Stráž pod Ralskem... Uf, ještě že jsem se to jakž tak naučil nazpaměť, protože papír se v první ostřejší zatáčce poroučel někam pod sedačku spolujezdce. Stejně jako mapa, mobil, klíče od bytu, peněženka a hlavně oblíbené cedéčko. Ksakru, teď jsem vážně odkázaný pouze na svůj mizerný orientační smysl. Ale ten spektakulární „bok“ na mokřích kostkách dole pod Strahovem za to stál. Tuším, že dneska bude legrace.

### ČERVENÁ HUDBA

Nechápu, jak na to mohl přistoupit. Kodrcat se po okreskách od vesnice k vesnici

v autě pro masochisty a v předem prohraném závodě může skutečně jen naivní fantasta, jako je Honza. Předepsanou rychlostí sjíždím ze Strahova, zakládám do měniče The Division Bell a přemítám nad tím, jestli se dostanu na Ještěd za doznívajících zvuků High Hopes, nebo si ještě znovu vyslechnu část první skladby, kdežto Černý se v té době bude potit někde u Macháče. Rozjímání mi zpřijemňuje nejen šestistupňový automat, ale také pohled na volant. Na dosah prstů mám totiž ovladače k příplatkovému adaptivnímu tempomatu, který se konečně odhodlala švédská značka zařadit do výbavy. Kromě toho auto šileně bliká červeným světlem těsně před čelním sklem a vyluzuje varovné tóny, pokud se přibližuji příliš rychle k autu před sebou. Je to poměrně vynalézavá věčička, zvláště když lze v palubním počítači nastavit ve třech krocích kritickou vzdálenost. A také se dá vypnout.

Adaptivní tempomat přichází na řadu, hned jak se ocitnu na obchvatu Prahy. Aretuji osmdesátku a poměrně úspěšně

hrají hru „Jak dlouho nebudu muset šlápnout na brzdu“. Tempomat ve Volvu nefunguje dokonale jako třeba v eskovém Mercedesu. Dokáže auto zbrzdít, nicméně když rychlost klesne pod nějakých 50 km/h, s varovným zvukem se vypne a nechá všechno na řidiči. A mezi jeho nectnosti rovněž patří, že v ostřejších zatáčkách zpomaluje podle aut, která vidí ve vedlejším jízdním pruhu. Doprava je však k mému překvapení celkem řídká, a tudíž plynulá. Nic mě proto neruší od poklidného zkoumání vkusného interiéru. Osmiválec se ospale převaluje kolem 1300 otáček za minutu a maximální výkon 315 koní je tam někde v rezervě, sluníčko příjemně hřeje. Nebo to jsou ty sedačky? Á, konečně poslední pražská cedule a volný prostor přede mnou. Sakra, to už jsem na cestě přes půl hodiny?

### Pirát za volantem



### CENA IMPREZY

Při jízdě po Praze je Impreza doslova prokletím. Může za to hlavně její tvrdý a uskákaný podvozek, který si absolutně



**'Už na výpadovce na Horoměřice dostal boxer pořádně napít.'**

nerozumí s dírami a tramvajovými pásy. Slíbil jsem si, že v textu nepadne ani jedna zmínka o interiéru tohoto Subaru, ale po zážitku na kostkách to nejde. Nevzhledný šedavě lesklý plast rozehraje nečekané hlasitou drncivou melodii a vy jenom čekáte, kdy vám přístrojovka spadne do klína. Samozřejmě nespadne, ale znovu se ukázalo, že cenu každé Imprezy tvoří z 95,5 procenta motor, převodovka a podvozek. Zbytek ceny zahrnuje všechno ostatní. Zvláštní nepoměr, přesto jak se ukázalo hned po výjezdu z Prahy, velice šikovně namixovaný. Už na výpadovce na Horoměřice dostal čtyřválcový boxer poprvé pořádně napít. Na tři kilometry dlouhém úseku serpentin to ani jinak nešlo. Elektronika mezinápravového diferenciálu DCCD byla zatím nastavená na automatický režim, takže pod plným plynem a na zařazenou trojku se sedan z každé zatáčky hrnul ven bokem. Slabší povahy by to mohlo vylekat, avšak stačí opravdu lehké kontra a Impreza se sama ochotně stáčí do požadovaného směru a do další



Zatímco Pohanka si hrál s navigací...



...Černý musel plánovat předem.



STi policisté pouze trochu zpomalili...



...podobně jako rozkopané okresky.

zatáčky najíždí jako ostatní auta. Pěkně způsobně, rovně. Na palubě vypuká první salva nekontrolovatelného smíchu, kterou přeruší až pohled na palivoměr. Ještě při startu na Strahově ručička fukala na konci na Full. Během popojíždění po městě se poslušně držela nahore, jenže teď se sveřepě vydala směrem dolů. Tam k Empty. Mrcha. Ale co, tady se závodí a jde především o čas. Po necelé půlhodině, necelých padesáti kilometrech a jedné necelé policejní zastávce (obešla se překvapivě bez pokuty, proto necelá) jsem dorazil na spojnici mezi Velvary a Mělníkem. Za normálních okolností bych novou rovnou a hladkou asfaltku přivítal, nicméně dnes to není o normálních okolnostech. Dnes je to o jízdě Imprezou WRX STi a s ní je pohyb po každé podobné silnici doslova utrpením. Ano, jedu rychle, ale po předchozím zážitku ze zatáčkovitě okresky se přistihnu, že mě to nudí. A mezi námi, ani to není příjemný zážitek. Subaru tvrdí, že STi zvládne maximální rychlost 255 km/h. Před Mělníkem jsem měl na



❖ tachometru 220 km/h a přední kapota kvůli mohutnému nasávání vzduchu nadskakovala jako poklička nad hrncem s vařící vodou. Naštěstí přišlo město, jinak by byl soutok Labe a Vltavy bohatší o jednu kapotu. Utrženou bílou kapotu... Alespoň jsem na těch dvaceti kilometrech získal nějakou tu rezervu.

### TAJNOSTI ČTYŘ CÉ

Nedá se říct, že bych se znepokojoval. Ve Volvu S80 můžete jen těžko znervóznět z toho, že nestihnete domluvenou schůzku. A já mám před sebou zhruba devadesát kilometrů po dálnici, které mi utečou jako voda. Aspoň doufám. Výpa-

**Kabina Volva působí uvolněně stejně jako osmi válec; tady už šlo do tuhého.**

kovku na Liberec jsme vybrali záměrně, jelikož auto tohoto typu by jeden z nejhroživějších vesmírných útoků proti tlumičům mělo ustát se ctí. Na výběr mám tři režimy aktivního podvozku Four-C (také příplatkového), přičemž hned u Horních Počernic zjišťuji, že prostřední tlačítko Sport je na nic. Poskytuje natolik mizivý předěl, až je zbytečné. Při komfortním naladění cítíte při přejezdu nerovnosti mírné houpání typické pro minulou S80, avšak zůstává v mnohem rozumnějších mezích. Zato se od zavěšení občas ozve víc hluku, než je příjemné, zvláště když vítr slyšíte minimálně a hukot od zimních pneumatik vůbec. Na nejtvrďší režim Advanced, při němž jste se v S60R cítili jako v mixéru i na rovném asfaltu, však funguje Volvo velmi sympaticky. V podobně zaměřeném autě bych čekal jen trochu méně informací o drobných nerovnostech.

Když míjím Mladou Boleslav, mám za sebou skoro hodinu jízdy a teprve něco přes polovinu cesty – začínám lehce panikařit. Přece jen si uvědomuji nutnost zastávky ve Smržovce, což znamená dvojí přejezd napříč Jabloncem. Přecházejí rychlost tempomatu na 150 km/h a přemýšlím, zda nezavolat Honzovi. Jenže jeho Impreza nemá Bluetooth jako Volvo (asi už tušíte, že příplatkový), takže si nemůžete z mobilu nezávisle klábosit jen tak při jízdě. Asi by to pro něj bylo nebezpečné. A bohužel by telefon nejspíš nezvedl, protože ten parchant chce vyhrát.

Není až tolik zázračné, že palubní počítač Volva s vámi komunikuje česky. Sympatické je, jak snadno se obsluhuje. K připojení telefonu prostřednictvím technologie Bluetooth tak stačí asi dvacet sekund. V počítači lze nastavit třeba odpor řízení

a další prkotiny, na které teď vážně nemám čas. Blížím se ke sjezdu na Jablonec a zrak mi padne na navigaci (hádejte, jestli je v základu), podle níž mi chybí do cíle zhruba 35 kilometrů. Zhruba proto, že silnice okolo Ještědu navigace zrovna zmáknuté nemá.

### ROZVERNĚ VRTIVÁ

Díky bohu, že STi má v základní výbavě xenony. V kombinaci se zlověstným tvarem světlometů funguje Impreza jako dokonalé plašitko na nezbedné důchodce za volanty favoritů, loganů a ostatních stojících dopravních prostředků. Do pravého příkopu neuhnul jenom řidič tureckého kamionu. Idióta! Turek mě totiž neokrádal jenom o drahocenný čas, ale





také oddaloval okamžik, kdy se dostanu do zatáček okolo Dubé. Zhruba dvacetikilometrový úsek mezi Mělníkem a Dubou je svatostánkem motokářů. Okreska s hladkým povrchem se klikatí v malebném údolí lemovaným příkrými lesními svahy a občas i nádhernými roubenými chalupami. Starousedlíci však nemají pro místní benzínovou nirvánu pochopení a tu a tam těm hajzlíkům v helmách a kombinézách nasypou na cestu hřebíky nebo do zatáčky vylijí olej. Už je po motokářské sezoně, takže nic z toho mě naštěstí nepotkalo. Čím víc na sever od Prahy jsem se vzdaloval, klesala však i okolní teplota. Na Strahově bylo osm stupňů, v lesích okolo Dubé ukazuje teploměr Imprezy dva. Hned v první ostřejší zatáčce dostávám

nedotáčivý smyk, který je dostatečným varováním pro snížení nájezdových rychlostí. V porovnání s ostatními ale pořád jedu absurdně rychle. Impreza nemá příliš upovídané řízení, jenže ztrátu adheze vám nezatají. Tomáš s elektronikou nadupaným Volvem by tady možná byl rychlejší. Chmurné myšlenky zahání až víc plynů na výjezdu ze zatáčky, kde se Impreza znovu začne rozverně vrtět sem a tam. Okolo pěti tisíc otáček se navíc všude okolo rozléhá zlověstné burácení a já si s každým dalším kilometrem uvědomuji, že tohle auto prostě nelze nemilovat.

### VOLVO VRACÍ ÚDER

Bylo to peklo. Od rychlostní komunikace (nebo jak se tomu říká) jsem ve Volvu na hladké silnici až do Jablonce držel na tachometru stopadesátku. Ano, tempomat vypnutý. Floydů taky. Průjezd Jabloncem jsem musel přežít na sedesátce, ale ty vesnice kolem něj mě málem zabily. Ve Smržovce jsem se v podstatě jen otočil a uháněl zpátky na dálnici, přesto jsem ztratil dost podstatných 45 minut. Kdyby na zbytku dálnice do Liberce nebylo tolik zatáček, asi bych se dostal i na maximálních 250 km/h, ale musela mi stačit stodevadesátka. Další město, zpropadený Liberec. Naštěstí ho jen míjím po okraji směr areál Ještěd, takže osmdesátka nevádí. Snad? A pak to začíná být skutečně zajímavé.

S podvozkem nastaveným na Advanced se nořím do první zatáčky a s údivem zjišťuji, že se mě S80 nepokusí poslat do lesa. Chová se jako příjemné auto, které někdo nutí jet rychle. Takže mu prostě vyhoví. Ačkoli na dálnici a ve městech automat naprosto vyhovuje charakteru S80 a jeho točivý moment od nízkých otáček poskytuje příjemné zrychlení, na



Co se týče estetiky, kokpit Imprezy s ní souvisí jen díky písmenům STI.

výjezdech ze zatáček má zpoždění. Záhy proto posouvám páku na manuál a snažím se dohnat čas. Serpentiney na Ještěd působí zpočátku důvěryhodně, díky čemuž plovoucí ručička tachometru koluje mezi stovkou a stočtyřicítkou. Pak následuje odbočka vedoucí k vrcholu. Štěrk na asfaltu a kusy špinavého sněhu občas přinutí Haldex, aby konal svou práci. A to se mu daří. Navzdory mamutí hmotnosti má Volvo velmi dobrou trakci a náklony se díky režimu Advanced drží v rozumné míře. S plynem zadupnutým do podlahy posílám Volvo do posledních zatáček a vzhledem ke svému času se začínám modlit...





Zastávka ve Smržovce proběhla nad očekávání rychle.



Navhlé okresky v okolí Dubé představovaly první výzvu.

## ROZHŘEŠENÍ

Potkal jsem v životě pár lidí, kteří si STi pořídili. A hodně z nich si v něm rozbilo hubu. Prakticky podle stejného scénáře. První dny se k téhle 280koňové čtyřkolce chováte s náležitým respektem. Postupně vám ale otrne a vy získáte dojem, že už ji máte konečně v ruce. A proto začnete dělat blbosti. Původně lehké driftы nabírají na rozevlátosti a rychlost se zvyšuje. To všechno až do okamžiku, kdy vás STi nečekaně sekne přes prsty. Když to přežijete ve zdraví, máte po dobu pobytu Imprezy u klempíře dostatek času uvědomit si, že ani díky sofistikovanému elektronickému podvozku se tohle auto nestalo hračkou pro každého. Rychlá nebo efektní jízda stále vyžaduje šikovného řidiče s chladnou hlavou. Přesně tohle jsem si uvědomil na zledovatělých zatáčkách poblíž Doks. Nebudu zacházet do detailů, ale dvakrát se mohlo stát, že bez ohledu na styl jízdy a počet nikotinových zastávek by vyhrál ten volvista. Jedno však vím jistě, když se s Imprezou něco naučíte na letišti, rozhodně to sto procentně neplatí na silnici. Koušek za Stráží pod Ralskem se na obzoru konečně objevil Ještěd. Už bylo

načase, protože ručička palivoměru ležela proklatě nízko a zastávka u pumpy by tomu vlasatému padesátníkovi (?) zvýšila šanci na vítězství. Klikaté zatáčky se na chvíli změnilly v táhlé oblouky a stoupala i teplota, takže Impreza opět začala předvádět svou enormní trakci. Dovolovala v každé zatáčce pořádně se do toho opřít a zažívat vysoké boční přetížení. Nebýt špatného dopravního značení, neztratil jsem se ani já. Kluci z Žibřidic byli navíc natolik rozhození, že mě namísto na Ještěd poslali o kus vedle do Kryštofova údolí. Budu věřit, že omylem. Ale deset zbytečných kilometrů a studium lesní turistické orientační tabule znamenalo ztrátu čtvrti hodiny. Už jsem pomalu začal uvažovat o tom, že i kdyby si Pohanka zkusil při své plánované zastávce ve Smržovce cvičně složit stavebnici Kaipanu, bude slavit vítězství. Na Ještěd to v tu chvíli bylo ještě nějakých patnáct kilometrů, a kdyby všechny ty veverka, sojky a další lesní zvěř okolo byli náhodou převlečenými agenty Milana Šimovského, určitě bych nasbíral minimálně osm tisíc trestných bodů. Z rozumného řidiče s pudem sebezáchovy jsem se rázem změnil v rozčileného maniaka



Vyjížďka na necelé dvě hodiny.



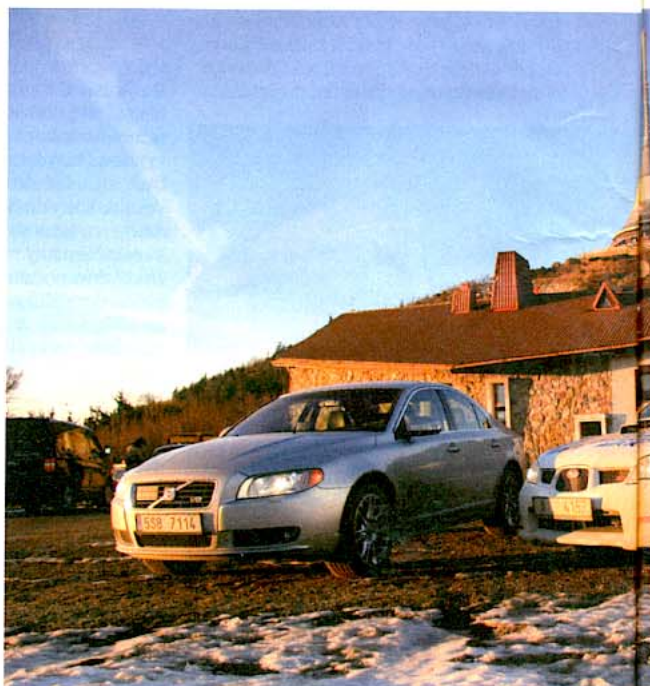
Ten bude mít zase keců...



Podle zlatých ráfků ji poznáte. Občas.



Navigace Volvo o Ještědu nic neví.





lačnicko po vítězství. Nechápu, jak jsem to mohl přežít, jedno je ale jisté. Na serpentinách mezi Křížanovem a Ještědem jsem před sebou v zápalu boje opět několikrát zahlédl poskakující kapotu. Na tachometr jsem se v tu chvíli nedíval, nebyl čas. Miluji aktivní diferenciál DCCD. Dodatečně se také tímto omlouvám všem zbloudilým turistům, které jsem při jejich prosincovém výšlapu vyděsil. Přitom nahoře na Ještědu jsem nenarazil ani na jednu zbloudilou gymnazistku. Jenže Pohanka tam v tu chvíli taky nebyl!

**P. S.:** Děsí mě jen jedna věc. I kdybych se po dálnici neblákal a těch asi devadesát kilometrů jel rychleji, šestnáct minut rozdíl oproti Honzovi bych dohnal jen za předpokladu, že by má průměrná rychlost místo 135 km/h činila 225 km/h. Natolik rychlá Impreza na okreskách je. Pryč s dálniční známkou, pokud nemáte něco minimálně stejně přívětivého, jako je S80. Jízda ve vyhřívaných kožených sedačkách Volva byla totiž natolik konejšivá, že mě prohra ani nakonec nemrzela... I když... Padesát mi fakt ještě není. Tohle žádá odplatu. ●

## ŘEČÍ ČÍSEL

	SUBARU IMPREZA WRX STI	VOLVO S80 V8 SUMMUM
<b>Cena</b>	1 228 800 Kč	1 779 000 Kč
<b>Max. rychlost</b>	255 km/h	250 km/h
<b>0-100 km/h</b>	5,4 s	6,5 s
<b>Výkon</b>	280 koní v 5650 ot./min.	315 koní v 5950 ot./min.
<b>Toč. moment</b>	400 Nm v 4000 ot./min.	440 Nm v 3950 ot./min.
<b>Hmotnost</b>	1495 kg	1817 kg
<b>Výkon/hmot.</b>	187 koní na tunu	173 koní na tunu
<b>Spotřeba</b>	10,9 l/100 km	11,9 l/100 km
<b>Objem nádrže</b>	60 litrů	70 litrů
<b>Motor</b>	plochý 4válec, 2457 cm <sup>3</sup> , turbo	V8, 4414 cm <sup>3</sup>
<b>Poháněná kola</b>	všechna	všechna
<b>Litrový výkon</b>	114 koní na litr	71 koní na litr
<b>Převodovka</b>	6stupňová manuální	6stupňová automatická
<b>Podvozek (p)</b>	vzpěry MacPherson, vin. pružiny, stabilizátor	vzpěry MacPherson, vin. pružiny, stabilizátor
<b>Podvozek (z)</b>	dual-link, vin. pružiny, stabilizátor	multi-link, vin. pružiny, stabilizátor
<b>Brzdy vpředu</b>	chlaz. kotoučové	chlaz. kotoučové, 336 mm
<b>Brzdy vzadu</b>	chlaz. kotoučové	chlaz. kotoučové, 302 mm
<b>Zdolaná trasa</b>	163 km	158 km
<b>Čas</b>	1 hodina 42 minut	1 hodina 58 minut
<b>Prům. spotřeba</b>	24,1 l/100 km	13,5 l/100 km
<b>Prům. rychlost</b>	95,9 km/h	80,3 km/h