

## JAK A KDE SE NAUČIT SPRÁVNĚ JEZDIT NA SNĚHU I LEDU

NA SNĚHU JE MOŽNÉ JEZDIT DVĚMA ZPŮSOBY. BUĎ CO NEJOPATRNEJŠÍ, ANEBO TAK, ABY TO BYLA CO NEJVĚTŠÍ ZÁBAVA. OBOJÍ JE DOBRÉ TRÉNOVAT.

**Eva Srpová**

eva.srpova@economi.cz

**M**áte strach z jízdy na sněhu? Letos je i na českých silnicích sněhu a ledu dost, a tak je dobré si osvojit správnou techniku jízdy.

V prvé řadě je důležité se nejprve naučit defenzivní jízdu, tedy takovou, při které se krizovým situacím na silnici spíše vyhýbáte, a když už se do nich dostanete, abyste uměli rychle a správně zareagovat. HN přináší nejvíce rad, jak se rychle naučit jezdit bezpečně na sněhu, ledu nebo kluzké silnici.

### Zásady bezpečné jízdy na sněhu

■ 1. Zcela zásadní je sedět v autě správně, což mnoho jezdců bohužel nedělá. Řidič má pevně sedět na optimálně nastaveném sedadle a se zapnutými bezpečnostními pásy tak, aby se nemusel v zatáčkách nebo při náhlém smyku přidržovat volantů.

■ 2. Dívějte se daleko, ne jen křecovitě před před autem. Zaměřte pohled tam, kam potřebujete jet, ne na strom v zatáčce. Jinak do něj s největší pravděpodobností narazíte.

■ 3. Plynulost. Ta je pro bezpečnost naprosto klíčová. Zblikle nepřidávejte, ale ani nebrzdíte. Na sněhu se kola vozu snadněji „utrhnou“ a ztratíte nad ním kontrolu.

■ 4. Brzdy používejte s rozvahou anebo skoro vůbec. Nejlepší je předvídat, zkuste co nejvíce brzdit motorem, tedy využívat setrvačnost vozu.

čte automaticky přibrzdovat v zatáčce vnitřní kolo a smyk, který chcete vyvolat, automaticky potlačuje.

### Zásady driftování

■ 1. Zcela zásadní je, aby řidič vřimnal auto lopatkami zatracenými do sedačky a seděl co nejbliže volantu. Proto občas můžete vidět, jak závodníci jsou na volant téměř natačeni.

■ 2. Auto se neřídí jen volantem, to je mylný názor mnoha lidí. Neméně podstatné je řídit auto přenosem váhy, plymem a brzdami.

■ 3. Správný pohled. Při jízdě dveřmi napřed, tedy jízdě bokem, je naprosto zásadní, kam se řidič dívá. Když se vůz řítí zatáčkou bokem, řidič musí koukat do zatáčky. Při driftování, kdy se trénuje jízda dokola, tzv. donuty, nesmíte koukat do středu kola, ale dívat se směrem, kam chcete jet.

■ 4. Buďte vždy myšlenkami o kousek napřed, než kde je a co dělá váš vůz. Je lepší dávat volantem malé „kontra“ těsně předtím, než se zád utrhne tak moc, že byste auto položene v zatáčce „na štor“ už těžko udrželi v požadovaném směru a začali dělat hodiny nebo skompli v příkopu.

■ 5. Jízda bokem na sněhu má tu výhodu, že vše probíhá v nízkých rychlostech a případně zapadnutí do závěje je bezpečné. Proto se tu můžete učit vítězit nad strachem a vyzkoušet si, co byste se na suché okresece měli dělat.

### Kde se učit

Trénovat řízené smyky je samozřejmě také možné na volné ploše, pokud takovou najdete, případně

na volném parkovišti. Není však od věci je procvičit s instruktorem. V Česku žádný areál, který by pravidelně pořádal kurzy na sněhu, není, protože pořadatelé se nemožno spolehnout, jaké bude počasí a zda bude na plánovaný termín dost sněhu. Letos však Automodrom Most vyhlásil volné jízdy pro veřejnost na zasněženém okruhu, zájemci se mohou podívat na stránky provozovatele.

Také čeští importéři některých značek pořádají kurzy sportovní jízdy na sněhu pro své zákazníky, například BMW, Audi nebo Porsche. Jejich kurzy bývají poměrně drahé, zajišťují však kompletní servis.

Pro Čechy je areál, ve kterém se pravidelně pořádají kurzy zimní sportovní jízdy, nejbliže v rakouském Lungau. Vhodná je i arena v italském Livignu. Sněhových ploch v Evropě specializovaných na drifting tolik není, velmi dobré podmínky však nabízí areál Lapland Driving ve finském Rovaniemi.

Tento prostor vlastně bývalý rallye jezdec a držitel rekordů v paralelním parkování Jani Vilpakkala. Areál sestává z trati v lesích, z několika okruhů pokrytých ledem a sněhem, kde se dá bezpečně učit vedení auta bokem. Jsou zde také plochy, kde je možné trénovat donuty, tedy jízdu driftem dokola.

Rovaniemi se nachází těsně za polárním kruhem a cesta sem nějaký čas zabere, ale sněhové podmínky jsou vždy ideální a není lepšího instruktora jízdy na sněhu, než jsou Finové. Jani Vilpakkala, stejně jako všichni jeho vystevníci, začal jezdit na sněhu už před svými osmiými narozeninami. Jízda na sněhu je mezi zdejší omladnou běžným způsobem trávení volného času. Jízdu bokem mají naprosto v krvi.

### Jízda na sněhu

Kupé Subaru BRZ prošlo letos modernizací a porazil si i jízdu na sněhu.

Foto: Subaru

dle vůz s pohonem předních kol, vyšlápněte spojku a snažte se dál směřovat volant do zatáčky.

Důležité je však hlavně takovým situacím předcházet a jet bezpečnou rychlostí. Správné řízení auta na sněhu nebo ledu v autoškolách obvykle neučí, a proto je dobré to cvičit. Buď svépomocí na odlehleém parkovišti nebo na kurzech bezpečné jízdy.

Tyto kurzy se v Česku provozují například na autodromu v Mosně, v Sosnové, na polygonech ve Vysokém Mýtě, Ostravě, Jihlavě nebo v Písku. Krátký, například čtyřhodinový kurz na menší ploše vyjde obvykle na necelých tisíc korun, celodenní kurzy na polygonech, které disponují i klopenou trati nebo dráhou s odtrhovou hranou, jsou však dražší a vyjdou i na několik tisíc. Pro vysvětlení – odtrhová hrana je plocha, která sebou cukne, jakmile na ni najedete kolem vozu. Tím se cíleně vyvolá smyk a řidič se učí ho co nejlépe a nejrychleji zvládnout.

### Škola smyku na sněhu a ledu

Jízda na sněhu ale může vyvolávat zcela opačné potyčty, když si to budete přát. Může být velmi zábavná. Vše totiž probíhá ve velmi nízkých rychlostech, a tak je jízda ve smyku na sněhu daleko bezpečnější než na suché silnici, kde je potřeba jet rychle.

Abyste se ale naučili jezdit na sněhu bokem, tedy driftovat, je nejdůležitější mít vhodné vozidlo. Jízda plymulými smyký není s autem s předním pohonem dost dobře možná, je potřeba použít vůz se zadním pohonem nebo s pohonem všech kol. Nejvhodnější je takový automobil, který má vypínatelnou elektromickou stabilizaci. Jde o systém, který při smyku za-



## ZNAČCE SUBARU SE NEJLÉPE DAŘÍ V AMERICE

Eva Srpová

eva.srpova@economika.cz

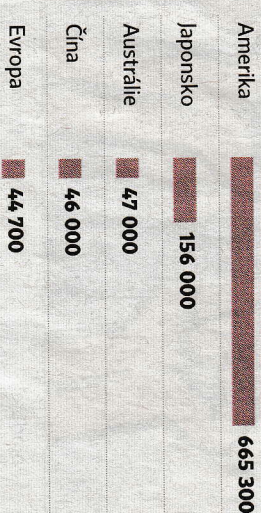
S ohledem na prodejní čísla je japonská značka Subaru na automobilovém trhu skutečně malým hráčem, a to zejména v Evropě. Vloni tu firma podle svých odhadů prodala 44 700 aut. Ve srovnání s evropskou jedničkou, koncernem Volkswagen s výsledkem 1 720 829 vozů prodaných v roce 2016 v zemích EU a EFTA, je to opravdu málo.

Také v Česku Subaru patří za minoritní značku, vloni zde bylo registrováno 991 aut, což stačí pouze na 24. příčku. V tuzemsku je tradičně lídrem prodejů Škoda, lonišký rok ukončila s 82 267 registracemi.

Klíčovými trhem jsou pro Subaru USA a Kanada, kde firma prodala 665 tisíc vozů. Druhým nejdůležitějším trhem je domácí Japonsko. Vloni se ale Subaru povedlo vůbec poprvé překonat hranici milionu vyrobených aut (odhadem 1 012 000).

Ačkoliv je Subaru zavedené jako značka vyrábějící sportovní modely WRX STI se symetrickým pohonem všech kol, nejvíce prodává crossovery, jejichž konstrukce kombinuje prvky typické pro různé třídy (například MPV a SUV). Jde o modely Forester, Outback a XV. U zákazníků japonské automobilky také jednoznačně převládá zájem o vozy s automatickou převodovkou, jež mají jiný typ pohonu všech kol. Tento typ se podobá systému používanému koncernem VW, není ale tak výkonný v terénu jako symetrický 4x4 montovaný do WRX STI. Pro zákazníky je však důležitější, že s těmito vozy nemusí řadit.

**KDE SUBARU NEJVÍCE PRODÁVÁ**  
(2016, odhad)



Zdroj: Subaru