

Finská párty

Od prvního bokem projetého zasněženého vracáku jsem si říkal, jaké by to asi bylo si se Subaru WRX STI pořádně zařadit někde na ledu za polárním kruhem. Nakonec trvalo tři roky, než jsem se za volantem mé oblíbené čtyřkolky ocitl ve finském Rovaniemi. A víte co? Byl to naprosto famózní zážitek. Výrazně lepší, než jsem vůbec mohl čekat.

TEXT: ONDŘEJ KUBIK FOTO: ARCHIV



Rovaniemi je centrum finského Laponska, čili díra. Jeho jediné štěstí je, že dráhu místního letiště protíná hranice severního polárního kruhu. S tím se už dá pracovat. Začátkem 80. let tu zřejmě na dlouhých zimních poradách v zasedačce místní radnice někoho napadlo z Rovaniemi udělat oficiální sídlo Santy. Nápad se uchytil a v „pětaosmdesátém“ tu otevřeli oficiální Santa Claus Village, kde tehle miloučký dědeček rozdávající radost všem dětem západního světa dělá také trochu radosti obecní pokladničce. Za 40 eur (administraci poplatku obstarávají skřítkové) se s poměrně autenticky vypadajícím Santou můžete vyfotit. Schází už jen parkoviště zaplněné kamiony firmy Coca-Cola.

LAPONSKÝ RÁJ

Jenže to, čím je pro nás Rovaniemi opravdu zajímavé, není Santa, ale sníh a mráz. Respektive jistota sněhu a mrazu, která se stává v době nevyzpytatelných zim velmi ceněným artiklem. Pár dní před naším příjezdem tu prý bylo dokonce minus čtyřicet, což je taková kláda, že se testovací auta ani pořádně nezahřejí. Od listopadu do dubna

je tu prostě VŽDYCKY sníh. Navíc tu silničáři používají k úpravě silnic pouze starý dobrý pluh a nikdy je nesolí. Řekl bych, že průměrný Fin tak za jednu zimu najede na sněhu více kilometrů než my, nebozí Středoevropané, za celý život. Není divu, že jsou nejrychlejším národem světa. My jsme měli nakonec na počasí štěstí a po podvečerní „oblevě“, kdy byly teploty kolem nuly, se hned následující ráno počasí umoudřilo a teploměr ukazoval mezi třemi až šesti stupni pod nulou. Abych nezapomněl, kromě všech těch „santa“ věcí je v okolí Rovaniemi i několik senzačních testovacích polygonů, kde si můžete za volantem severské pod-

„PRŮMĚRNÝ FIN
NAJEZDÍ ZA JEDNU
ZIMU NA SNĚHU
VÍCE KILOMETRŮ
NEŽ MY ZA CELÝ
ŽIVOT“

mínky užít do sytosti. Právě to se chystám při Subaru Snow Driving Experience udělat. Budeme jezdit v areálu Lapland Driving rallye závodníka a rekordmana v rychlosti jízdy po dvou kolech či paralelním parkování Janiho Ylipahkaly. Jani je typický Fin, skvěle pasující k legendárnímu popisu Michaela Schumachera – Finové pomalu chodí, pomalu mluví, ale za volantem jim to jde jako nikomu jinému. Za celý den řekl tak 20 slov, ale jeho taxi jízda, vlastně spíš taxi let s WRX STI po užoučké cestě v zasněženém lese byl naprosto epický. K tomu se ale ještě dostanu.

Kromě „estéička“ a faceliftovaného BRZ, na které se všichni těšili nejvíce, jsme si měli důkladně vyzkoušet i ostatní modely Subaru s jejich vyhlášeným pohonem všech kol. Tady si dovolím krátkou technickou vsuvku. Japonci kladou důraz na symetrii svých čtyřkolek, která však neznamená rozdělení točivého momentu mezi přední a zadní nápravu v poměru 50:50, ale symetrické rozložení pohonu v podélné ose auta. Tedy kardán uprostřed a stejně dlouhé poloosy s rovnoměrným přenosem „krouťáku“ k oběma kolům. Výsledkem je stabilní a přirozený projev této čtyřkolkky. U modelů se samočinnou převodovkou je rozložení točivého momentu mezi >>





Nahoře: Interiér Outbacku vás uzavře do svého příjemného prostoru, který vás izoluje od všech nástrah světa „tam venku“. **Vpravo:** Outback má rovněž nejlépe odhlučněný podvozek ze všech ostatních Subaru. 20 cm světlé výšky je tak akorát. **Dole:** Obutí s hřeby poskytovalo báječný grip.



nápravami řízeno, podobně jako u koncernových aut, elektrohydraulickou spojku v rozmezí 5 až 100 procent sevření. Je tu však jeden klíčový rozdíl. Spojka nečeká na prokluz předních kol, ale svírá v závislosti na jízdních podmínkách a aktuálních jízdních datech. Dá se říci, že Subaru nepřipojuje, ale spíše odpojuje zadní nápravu, když není potřeba. Může se to zdát jako slovíčkaření, ale funguje to opravdu jinak. Největší rozdíl jsou vidět v menší míře nedotáčivosti, která je nutná k odsazení auta do boku, a pak při rozjezdu na povrchu, kde mají obě strany auta výrazný rozdíl v přilnavosti, v takové situaci chybí typické „uskočení“ zadní nápravy do boku.

KONEČNĚ ZA VOLANT

Největší trýzna pro mě byla snídaně a ranní briefing v domečku uprostřed polygonu. Venku čekalo asi čtyřicet nastartovaných aut

a já se na ně musel první půlhodinu dívat jen přes okno. Turečtí kolegové jsou extrémně výřeční a kávu pijí ještě pomaleji, než Mika Häkkinen mluví. Nakonec jsme se ale přece jen dočkali. První hodinovku Forest drive strávíme ve vláčku pěti Outbacků, Foresterů a XV v nahrubo vytyčeném pásu s měkkým sněhovým podkladem mezi stromy místní zamrzlé bažiny. Na první poslech žádné drama, že? Do té doby, než nám instruktoři vyprávějí, jak jim tu před pár dny zapadl i vyprošťovací traktor. Díky za zprávu, hoši, to pomůže. Úvodní obavy o tempo jsou pryč po pár metrech, protože finští instruktoři nepovažují sníh za povrch, na kterém by se mělo příliš zpomalovat. A to se mi líbí! Naše polární karavana tak za doprovodu tlumených ran od podvozků uhání poměrně svižným tempem navzdory vyjetým kolejm i hlubokému sněhu. Největší dojem na mě

v bažině udělal Outback. Svých 20 centimetrů světlé výšky spolu s delším rozvorem dokonale zužitkoval k příjemnému zmírnění pohybu auta v hlubokých sněhových kolejích. Jeho šarmantní projev kultivovaného, dobře odhlučněného podvozku vám dodává klid a pocit, že v něm dojedete téměř kamkoli. Outback bez zaváhání rovněž zvládl několika šikovně načasovanými škubnutími vytáhnout XV uvíznuté v hlubokém sněhu na bříše. U něj se totiž můžete velmi snadno nechat strhnout mrštností kratšího rozvoru a mechanickou ruční brzdou. Tímto se ještě jednou všem kolegům omlouvám za zdržení.

Po další mučivé dlouhé pauze na kávu nás konečně čekají nové BRZ a WRX STI na ledu. Přesně na tohle jsem se těšil. Obě auta jsou navíc obuta na zimních pneumatikách Hakkapeliitta s 3 mm dlouhými hřeby. Popravdě moc nevím, co od tohoto obutí





čekat a jakou míru přilnavosti na ledovém podkladu nabídne. Ale to předbímám. WRX STI je v top specifikaci – jsou tu například elektricky nastavitelné sedačky i střešní okno (!) což jsou věci, které na mě v okřídlené bestii působí trochu nepatříčně. Po cestě tahám z instruktora jeho doporučení k nastavení mezinápravového diferenciálu DCCD pro zdejší trať. Mizernou angličtinou mi říká něco o čtyřech až šesti dílkách sevření v manuálním módu. Já ale manuální mód nikdy nepoužil a před partou originálních Japonců přímo z vývoje automobilky, kteří se do Finska přijeli podívat, rozhodně nehodlám experimentovat se ctí. Nejen v zemi vycházejícího slunce je to delikátní záležitost. Volím tedy osvědčený „domácí“ set up prověřený zasněženým mosteckým autodromem a několika výjezdy na Ještěd či Špindlerovu Boudu – VDC Off, DCCD otevřenější na Auto (-) >>



Zcela nahoře: V okamžiku, kdy WRX STI sevře všechny tři samosvory, letíte nemilosrdně dopředu. Led neled. **Nahoře:** Zapomeňte na Santovu vesnici, tohle je nejlepší místo ve Finsku. I přes poměrně členitou trať se mechanická ruční brzda dostávala ke slovu jen v jednom místě, kde bylo potřeba WRX STI rychle zlomit z táhlého oblouku do následné ostré zatáčky. **Dole vlevo:** Na kontra musíte u WRX STI opatrně, protože při něm zrychluje jako s forsází! **Dole vpravo:** Pneumatiky s třímilimetrovými hroty byly pro dané podmínky perfektní volbou.



„NA BRZ MUSÍTE JEMNĚ
A OPATRNĚ. RYCHLE POZNÁ,
JACÍ ŘIDIČI OPRAVDU JSTE.
ZA KAŽDOU CHYBU VÁS TENHLE
PRCEK NEMILOSRDNĚ PŘETOČÍ
NA ŠTORC“



Dole: Největších změn doznal interiér BRZ. Proti verzi před faceliftem rádio konečně funguje, ovladače jsou jemnější a systém kontroly stability má senzačně nastavený režim Track.



a motor na Sport. SportSharp se sice rychleji sbírá, ale má lehký výkonový „ocas“ po ubrání plynu, který sníž umocňuje.

NA LEDU

Už pár hodin u počítače marně přemýšlím, jak svoje pocity z prvních pár zatáček na dráze popsat. Bylo to čisté nadšení ze široké trati s měkce nahnutými mantinely ze sněhu, do kterých můžete bez obav z poškození obtisknout čelní masku, a skvěle navazujícího rytmu zatáček. Byla to čistá euforie z perfektní míry gripu hřebů a kontroly auta na nich. Po prvním kole bylo jasné, že tahle jízda bude v řídičském deníčku tučným písmem. WRX STI se přehazovalo z jednoho oblouku do druhého s takovou lehkostí, kterou jsem u něj ještě nikdy nezažil. Stačilo jen pár metrů před zatáčkou stočit přední kola a pořádně šlápnout do plynu. Na krátkých hřebech se auto bez přehnané setrvačnosti doklouzalo do vnitřku zatáčky a vy jste si mohli jen plynem a rychlými korekcemi volantu regulovat táhlý smyk podél vnitřní sněhové bariéry. Na hřebech mělo auto krásně lineární ztrátu a znovuzískání přilnavos-

ti. Nebylo tu žádné skokové utržení, které někdy zažíváte na sněhu či jiných kluzkých površích na normálních pneumatikách. Do další zatáčky stačilo jen výraznější kontra a povolit plyn. Auto se chytlo, a pokud jste včas reagovali plynem na následný švih zádě, tak se dalo v průběhu celého kola fantasticky přehazovat od zatáčky k zatáčke. Přesně tohle je nedostížná výhoda mechanického podvozku se třemi samosvory ve WRX STI. Paradoxně mě nejvíc švalo řízení, protože po pár kolech z ručkování na volantu s hydraulickým posilovačem opravdu bolí ruce. Vlastně by se mi docela zamlouvalo WRX STI s řízením z Levorgu. V něm je skvěle naladěný elektrický posilovač s výbornou dávkou citu a výrazně menším odporem i rázy od nerovností. V posledním kole jsem si vzpomněl, jak mě s hrdlem vyschlým trémou a propocenou košilí tohle ostré Subaru poprvé vezlo ve svém sedle. Kůň prý pozná bázlivého jezdce – a tehdy před třemi a půl lety ze mě muselo mít STI náramnou legraci. Finský parkur jsme si ale užili jako rovnocenní partneři ve velkém stylu, což na nás bylo myslím dobře poznat.



nové křídélko na víku kufru a nový design kol. Uvnitř už BRZ nepůsobí tak puristicky jako před faceliftem. Jsou tu doposud nevidané komfortní prvky. Na palubní desce najdete barevný displej, je tu hezky vypadající a funkční rádio i multifunkční volant s menším a tlustším věncem, díky čemuž je teď o trochu výš. Právě poloha volantu je pro mě tou nejpříjemnější změnou faceliftu, lépe totiž vyhovuje mé řidičské pozici. Subaru však vylepšilo svou zadokolku i technickými úpravami motoru a nastavením podvozku. Těm se budeme věnovat podrobněji v následném testu v některém z dalších čísel SPEEDU.

I BRZ fungovalo na hřebech skvěle. Samosvorný diferenciál se opírá do tenčích pneumatik a tím pádem má větší boční setrvačnost. V navazujících ostrých zatáčkách se dala jen zlehka přizpůsobit opatrným našlapováním na plyn. Ona delikátnost odsazení a jeho plynulé udržení je čistou ukázkou citu vašeho pozadí, resp. citu pro auto. U WRX STI řidičské umění někdy zakryjete odvahou a brutalitou, ale u BRZ ne. Tenhle prcek vás nemilosrdně přetočí na štorc. Rozevláté chuligánství s dlouhým ohonem zvířené sněhu WRX STI i jemné balancování s BRZ byly ve finských kulisách epickou zkušeností.

BEZPEČNOST PŘEDEVŠÍM

Na stejné trati jsme vyzkoušeli i spíše rodinný Levorg bez možnosti úplně deaktivace systému stabilizace. Při průjezdu kola na plný plyn auto stabilizace neustále korigovala v závislosti na úhlu pootočení volantu. Řízení tak fungovalo trochu jako škrticí klapka motoru. I Levorg se dokáže sklouznout, ale potřebuje k tomu v táhlých zatáčkách relativně dost prostoru bez zbytečně zbrklých pohybů řízením. Je to přece jen rodinný kombík orientovaný hlavně na bezpečnost. Jeho řízení je opravdu velice dobře naladěné. Poslední zkouškou byl technický okruh s Foresterem XT, v němž jsme dostali svolení k dynamičtější jízdě a využití mecha-

nické ruční brzdy, což jsme v několika 180° zatáčkách hojně využívali. Ani u Foresteru se nedají zásahy VDC úplně deaktivovat, ale určitý prostor vám nechají. U „ručky“ si tento prostor úměrně zvětšíte vyšší nájezdovou rychlostí.

Před třetí hodinou se začne rychle stmívat a to je konec naší japonsko-finské párty. Ehm, párty? Přesně tak. Kromě fantastického řízení se tu totiž tak trochu oslavoval rekordní milion prodaných vozů v roce 2016, 50 let subarackého motoru typu boxer a 1 000 000 vyrobených aut s bezpečnostním systémem EyeSight. Mohu potvrdit, že oslavy Japonci umí. ●

Odshora dolů: Největší změnou v interiéru nového

BRZ je menší a nově také multifunkční volant s tlustším věncem, který se velmi příjemně drží. Hlavní světlomety i koncové svítily jsou plně osazeny LED technikou. Na hraně třetích dveří je teď navíc decentní křídélko upravující proudění vzduchu.



Další level jízdy s WRX STI ukázal ve zmíněné lesní „erzetě“ Jani. Fascinující byly zejména jeho úsporné pohyby na volantu, jímž vzhledem k rychlosti auta točil jen minimálně. Na moji otázku, jak to dělá, také velmi úsporně konstatoval: „Je to o plynu.“ Jasně, díky moc za vysvětlení. Na moment jsem zapomněl, že je to Fin.

JEMNÁ PRÁCE

Po předsunutí do BRZ se musíte chvilku adaptovat na jemnost pohonu zadních kol. Zde nemají potíže univerzální řešení pořádným přidáním plynu jako ve čtyřkolce. Na BRZ musíte i na hřebech opatrně. Míru přidání plynu musíte pořád filtrovat tím, kolik rejdu předních kol vám zbývá do dorazu kontra. Jakmile tuto hranici překročíte, není cesta zpět. Ze šlamastyky vybrusíte jen tím, že přidáte ještě více (to ale nejde vždy) a uprostřed zatáčky tak vyfknete 360° otočku pro pobavení přihlížejících. BRZ bylo po nedávném faceliftu hlavně hvězdou celého finského výletu, a když jsem jej viděl naživo, musím říct, že mu změna prospěla. Hlavními změnami exteriéru jsou full LED světlomety,

