



Rozmlácená trať chuchelského závodiště dala autům zabrat a říkala si spíše o vyšší šotolinový podvozek než náš asfaltový...

Rallye inside

Celý rok vás informujeme o rallye zvenčí, a tak na sklonku roku nastal čas zkusit si jednu souť zvnitř – a rovnou z navigátorského sedadla produkčního „enkového“ Subaru Impreza STI.



Kopilot je manažerem vozu - musí hlídat vše okolo (čas, servis, trasu, výsledky, rozpis...), pilot „jen“ řídí. Zodpovědnost za navigátora, auto a diváky je ale hodně zavazující.



Václav Pech se už tradičně radoval z vítězství a oslavil tak letošní titul. Jeho Mini JCW WRC sice v posledním testu praskl kardan, i tak ale s Petrem Uhlem brali zlato.

TECHNICKÉ ÚDAJE
Subaru Impreza WRX STI (N)
 Přepínaný zážehový čtyřválec boxer, DOHC • Objem 1998 cm³ • Výkon 221 kW při 4300/min • Točivý moment 570 N.m při 4000/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová Hewland • Pohon všech kol • Brzdy kotoučové/kotoučové 355/285 mm • Pneumatiky 225/65 R 18 • Rozvor 2625 mm • Vnější rozměry 4415 x 1795 x 1470 mm • Pohotovostní hmotnost 1380 kg • Největší rychlost cca 200 km/h (dle zpřevodování) • Zrychlení 0-100 km/h cca 5 s • Spotřeba asi 50 l na 100 km (při RZ).
Cena asi 2 000 000 Kč

Vykuchaný interiér postrádá izolace, komunikace je možná jen přes interkom. Nechybí bezpečnostní rám, karbon, skořepinové sedačky, flockovaná palubní deska (neleskně se ve skle)...

Let s tvrdým dopadem hned v první rychlostce byl nářez. Pražský rallysprint jsme dokončili na osmém místě, když jsme 32,2 ostrého kilometru (8 RZ) zvládli za 26 minut a 10,4 sekundy.

„Sto; pravá šest do levé pět; tři sta; brzda brzda do levé sedm úzké; pravá tři travou, bacha hop...“ chrlím do interkomu rozpis svému pilotovi Lumíru Firlovi. „Levá kat málo; horizont středem přes hranu; bacha hop...“ a pak dvě sekundy prázdná zakončené ranou do zad od dorazů. „To byla m..a.“ glosuje Lumír s typickým severomoravským dialektem skok, po němž naše impreza letěla v půlmetrové výšce a dopadla tvrdě na šotolinu chuchelského závodiště. „Oukej?“ ptám se a pohledem sjíždím kontrolky, přístroje i pilota. „Asi jo,“ potvrzuje robustnost japonského „enka“ Firla a letí dál k cíli. Až po příjezdu do servisní zóny zjišťujeme, že máme pryč půl předního nárazníku.

To ale k rallye patří, stejně jako bláto, zima a vůbec polní podmínky, které prověří soudržnost týmu, jezdce a navigátora mnohem víc než okruhové závody. „To nějak uštipneme a přilepíme páskou,“ provizorně opravuje nárazník jeden z mechaniků. „Snad netrefíte tu nádržku, pak by si motor loknul bahna a bylo by po srandě,“ upozorňuje naši posádku jeden z chlapků v overalu, zrovna když se soukám do HANSu (systém pro ochranu krční páteře) a přilby. Pak jen vklouznout do skořepiny, pozapínat všech pět bodů bezpečnostního pásu, zapojit interkom, zkontrolovat čas startu do RZ...

„Pozdrav ho, ty vole,“ slyším ve sluchátkách ostravštinu, a tak mávnou na televizního kameramana. Deset sekund do začátku, Lumír ostříkne intercooler a zapne ALS (Anti Lag System udržuje v ostrém režimu turbo stále roztočené, aby se zamezilo prodlevě), v subaru to začne hřmět ještě o trochu víc než na plně obsazené tribuně chuchelského závodiště, a už jen: tři-dva-jedna-start!

Diferenciály se sevrou a tři sta koní se opře do zabláceného asfaltu startovní rovinky. Jen prolétnout retardér a pak trojka, čtyřka, pětka a po dvoumetrové obslužce letíme nějakých sto padesát. Na konci se brzdí až do jedničky, v diferenciálech



ZAKÁZANÝ PROSTOR
 AREA FORBIDDEN

Naše účinkování sledovaly asi tři tisícovky diváků - z kryté tribuny měly všech osmadvacet posádek jak na dlani, žádaný bližší kontakt s jezdci auty ale chyběl



Pražský rallysprint je show plná celebrit nejen v roli spolujezdců, ale také pilotů – zde herec Lukáš Langmajer s Hondou Civic



Václav Pech konečně dokázal svoje mini naučit pravidelně vyhrávat, na rallysprintu prakticky neměl konkurenci

Bláto, zima, stres – mechanici v rallye jsou machři, kteří dokážou za půl hodiny vyměnit převodovku. Čas na servis je daný a leckdy šibeniční.

to zapraská, Lumír pochytá tancující záď, hrábne po páce hydraulické ruční brzdy, a ještě uprostřed zatáčky dá plný plyn a powerslidem míří na trávu přecházející přes hrby do šotoliny. Ovál, který osmadvacetičlenné startovní pole proměnilo během první rychlostky v oranici, je za námi, pak rovinka a poté znovu na skok. „Tady bacha,“ připomenu minulou ránu. „V pohodě, už to prodám, tím stejně nic nezískáme.“ Jen se přehoupneme přes hranu a čistším stylem dokloužeme do cíle. „Dobrý, teď to bylo lepší,“ povzbuzují pilota a moje slova potvrzuje časomíra. Z původně jedenáctého místa postupně stoupáme až na absolutní osmou

příčku a v týmu panuje spokojenost. Aby ne, když jsme za sebou nechali extovární Imprezu WRC nebo novinkovou Fiestu R5!

„Bylo to perfektní, rozuměli jsme si, v autě byla dobrá nálada, imprezu jsme až na ten nárazník dovezli do cíle v pořádku,“ dočkal jsem se coby navigátorský greenhorn pochvaly. „Sežeň nějaký kačky a můžeme to spolu zkusit.“ V mížku mám spočítáno, na kolik by vyšel jednodenní rallysprint, když kilometr s „enkem“ stojí zhruba tisíc korun...

L. Hlisenikovský



VÝSLEDKY			
1.	Václav Pech/Petr Uhel	24:21,9	00:00,0
	Mini John Cooper Works WRC		
2.	Martin Semerád/Vavřinec Hradílek	24:50,6	00:28,7
	Mitsubishi Lancer Evo IX		00:28,7
3.	Vojtěch Štajfl/Míla Štajfová	24:58,6	00:36,7
	Subaru Impreza STI		00:08,0
4.	Martin Hudec/Petr Picka	25:12,6	00:50,7
	Mitsubishi Lancer Evo IX		00:14,0
5.	Karel Trojan/Aleš Zázvorka	25:27,8	01:05,9
	Škoda Octavia WRC		00:15,2
6.	Marcel Tuček/Miroslav Vrba	25:44,6	01:22,7
	Subaru Impreza STI		00:16,8
7.	Josef Semerád/Martin Kamiš	25:55,8	01:33,9
	Mitsubishi Lancer Evo IX		00:11,2
8.	Lumír Firla/Libor Hlisenikovský	26:10,4	01:48,5
	Subaru Impreza STI		00:14,6
9.	Jan Sýkora/Martin Linhart	26:17,9	01:56,0
	Ford Fiesta R5		00:07,5
10.	Jaromír Tomašík/Martina Pártlová	26:56,9	02:35,0
	Subaru Impreza WRC		00:39,0

Druhý sloupec ukazuje ztrátu na vítěze, tučné číslo na předchozí posádce