

Důležité bývá auto i doběhnout



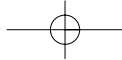
Vůz Subaru Impreza WRC se řítí ostrou uklouzanou zatáčkou, najíždí na kámen, přilnavost povoluje a auto se náhle ocitá na střeše. K vozu přibíhá jeho pilot a okamžitě jej vrací zpět na kola, aby mohl pokračovat. Že vám na téhle příhodě něco nesedí? Že pilot má být uvnitř a auto mají obracet na kola diváci? Ale kdepak, tady je to všechno trochu

Měli jsme tu čest se setkat s jedním z českých pilotů rally-ového speciálu Subaru Impreza. Říká si DJW a protože se pilotáží soutěžního vozu zabývá jen ve svém volném čase, dá se o něm hovořit jako o hobby jezdcí. Jeho Impreza se na soutěžích setkává s mnoha dalšími soupeři z atraktivní kategorie WRC, příznivci těchto vozů tedy mohou jásat – ne všude je jim odzvoněno. Fandové se ale musí smířit s jedním drobným detailem – všechna „wéercóčka“ jsou desetkrát zmenšena a ovládají se zvenčí rádiem.

Jsou to hračky nebo nejsou? Nechme mluvit DJW: „I u mě to byla původně hračka na odreagování. Dlouho jsem ve svém volném čase dělal především muziku, člověk ale potřebuje občas změnu, a tak jsem si jednou koupil právě takovéhle autíčko. To první ze supermarketu jsem brzy rozbil a když jsem řešil, zda jej opravit nebo pořídit nové, zašel jsem do specializovaného obchodu. No a tam se mi otevřel úplně nový svět. Zjistil jsem, že se dají pořídit různé podvozky, různé pneumatiky či motory a vůbec, že je spousta možností, jak své autíčko vylepšovat. Snadno jsem kouzlu těchto fines podlehl a měl úplně novou výplň velké části svého volného času. Dalším mezníkem pak pro mě byl objev různých sportovních klání, které se s modely pořádají. Já začínal s okruhovým závoděním, protože jsem ale fanda značky Subaru, vstoupil jsem brzy s vozem této značky i do světa RC rally.“

Je to jako v reálném rozměru – úspěchy v okruhových závodech nejsou možné bez dokonalé techniky, tisícinky vteřiny se hledají i za pomoci dokonalé aerodynamiky. Ani žádná jezdecká chybička nebývá v konečném zúčtování výsledkovou listinou odpuštěna, vše je extrémně vyrovnané. Svět rally je přece





jen někde jinde – těžké tratě kladou důraz spíše na cit jezdce pro nastavení vozu i správnou stopu, důležitější než drahá technika bývá často spolehlivost vozu daná spíše dobrou péčí jeho majitele než peněženkou. Když pak na takovou soutěž přijedete a vžijete se do představy desetkrát zmenšeného človíčka, atmosféra je dokonalá – startovní rampy, měření času fotobuňkami, patníky či svodidla kolem trati, auta světových značek většinou v továrních barvách. Jen kdyby kolem nechodili ti obři s vyslačkami a netvářili se, že to celé ovládají právě oni...

„Pro mě byla největším překvapením na takovýchto rally nutnost vlastního pohybu ve stopách autíčka,“ popisuje s úsměvem své soutěžácké začátky DJW. „Z okruhů jsem byl zvyklý stát a ovládat své auto z jednoho místa, tribuny pilotů, tady to ale nejde, neboť na úzké trati bych brzy nedokázal řídit s dostatečnou přesností a místy ani auto neviděl. Musel jsem tedy překonat počáteční ostych a za autem se rozběhnout. Nejezdí sice stovkou jako jezdíme naše ‚desetiny‘ na okruzích, ale i tak bych mu normální chůzi stačil jen v hodně technických pasážích. Důležité je být u auta blízko také proto, že kdyby se náhodou převrátilo, musím být u něj co nejdřív, čas přece pořád běží. Proto zvlášť v zimě musím uvažovat také o tom, co si obuji já, nejen auto... Soutěže mě očarovaly také proto, že právě zde jde o jakýsi návrat od komerční zábavy k modelářině. Sice je už dnes složité vyhrávat s autíčkem za pět tisíc korun, ale i kdyby měl někdo auto třeba za desetkrát tolik, jen penězi vyhrát nedokáže. V šampionátu, kterého se já účastním, je každá trať specifická a já musím vědět, jaké pneumatiky zvolit (máme sliky, mokré asfaltové, různé typy šotolinových gum i gumy okované hřeby pro speciální jízdy na ledě), jaké nastavení podvozku nachystat a zkrátka, co od tratě čekat. Po příjezdu na místo máme šanci hrát si s nastavením auta jen při shake-downu, mezi rychlostními zkouškami jsou testy zakázány a když auto přenastavím, musím testovat až na dalším měřeném testu. I v tom je to podobné klasickým soutěžím. Jezdíme většinou se slovenskými podvozky XRAY, auty původně určenými pro okruhové, asfaltové závody. Že se už zdaleka nejedná o hračky lze dokumentovat nepřebernými možnostmi nastavení, která jsou totožná s nastaveními na ‚dospělých‘ závodních vozech; auta jsou ‚čtyřkolky‘, používáme diferencially s nastavitelnou svorností, řešíme kompletní geometrii, tedy nastavení sbíhavosti, odklonů kol, používáme pružiny o různé tuhosti, nastavitelné kapalinové tlumiče nebo např. i zpřevodování vždy dle charakteru trati. Naopak elektromotory i baterie používáme při rally relativně sériové. Ani slovenský výrobce ale není ještě dokonale připraven na extrémní podmínky, ve kterých my soutěžíme, a tak si občas



Každý model má nepřeberné možnosti nastavení

musíme pomoci sami. Zejména je důležité vytvořit kryty proti vodě, závodí se i v dešti nebo v brodech, kde pochopitelně elektronika trpí. Pro noční rychlostní zkoušky je zase nezbytné nachezstat pro auta světelné rampy, jiné osvětlení tam povoleno není. Je to opravdu velká alchymie a i v tom obyčejném rozebírání a mazání ložisek nebo vyměňování či dotahování kol je krása tohoto sportu.“

Ona modelářina a nezbytnost vlastních řešení je nezbytná i proto, že není známo, že by se takovéto mini-rally pořádaly jinde než v České republice. U nás jsou ale stále oblíbenější a bývají výtečně připravené, mnohé jsou nazvány podle světových podniků a postaveny právě podle jejich charakteru. Závodníkům zabývajícími se aktivně různými RC rally je u nás odhadem kolem dvou set, na jednotlivých soutěžích se schází slušná konkurence třeba i třiceti vyznaných vozů. Uspěť je tedy velmi obtížné a stejně jako na klasických soutěžích jsou pro konečný výsledek důležité kromě dobře připravené techniky také talent a cit pro vůz a podmínky na trati. Rychlostní zkoušky jsou oproti klasickému rally pochopitelně kratší, jejich průjezd trvá mezi jednou a pěti minutami, soutěže se ale pořádají jednodenní i dvoudenní, a zvládnout se vším všudy třeba dvanáct testů je velice náročné jak pro pilota (či chcete-li vodiče nebo ovladatele), tak i pro miniaturní techniku skrytou pod kapotou třeba právě vozu Subaru Impreza se jmenovkou DJW. Jak vidno, stojí to za to vidět, a tak pokud někdy zahlédnete poutače lákající právě na rally RC modelů, neváhejte a zajděte se podívat. Je to ale dost nebezpečné – je totiž pravděpodobné, že tato hračka-nehračka uchvátí i vás... ✦

Text: KAREL ŠPAČEK
Foto: DAN ROZKOL

