

## VE VATANENOVÝCH STOPÁCH

Ať již motoristický sport sledujete jako divák nebo o něm píšete abyste dění na dráze zprostředkovali široké veřejnosti, instinkt vám našeptává, že jediným místem, kde naleznete opravdové naplnění své motoristické vášně, je volant závodního speciálu. Když se mi tedy nabídla možnost absolvovat jednodenní soutěžácký kurz v Rally School of Ireland za volantem vozu Ford Escort RS MkII, nemusel mě nikdo dvakrát přemlouvat.

Jediná irská rallyová škola svého druhu má sídlo ve vesničce Scottstown v zapomenutých končinách hrabství Monaghan nedaleko hranice Irské republiky se Severním Irskem. Pocit odloučení od civilizace na vás dolehne až netušenou silou - kromě travnatých pastvin, na nichž jsou k vidění roztroušená stáda ovcí a krav, a sporadických lesních porostů, zdejší krajina neodvádí vaši pozornost od poslání kvůli kterému jste do těchto končin zavítali - vyzkoušet si krocení plnokrevné rallyové bestie.

Výcvik probíhá na účelově postavené trati mající délku zhruba 2,5 kilometru, která se vine členitým travnatým terénem, jenž dříve nepochybně sloužil jako pastvina zdejším farmářům. Zhruba padesát procent okruhu tvoří šotolina, zbytek pokrývá vrstva postaršího asfaltu, tu a tam zjizvená dírami a výmoly.

Rally School of Ireland funguje čtyřikrát do týdne a místo si je třeba zavčas rezervovat. Například víkendové termíny jsou zamluveny na dobrý půlrok dopředu. Kurz pro začátečníky je k dispozici ve třech variantách: půldenní či celodenní výcvik za volantem Ford Escort RS MkII skupiny 4, případně poněkud dražší kombinace Escorta

(dopoledne) a Subaru Imprezzy skupiny N (odpoledne). Escort disponuje náhonem na zadní kola a je vybaven motorem o síle nějakých 140 koní, Imprezza se pyšní pohonem všech čtyř kol a výkonem přes 350 koní.

Rozhoduji se pro celodenní variantu v Escortu, s cílem pořádně se naučit ovládat klasický soutěžní speciál než se odhodlám vyzkoušet respekt budící Subaru. Budu v dobré společnosti, vždyť právě s Escortem RS se Ari Vatanen s Davidem Richardsem stali v roce 1981 mistry světa a ve stejné sedačce slavily úspěchy rovněž legendy typu Hannu Mikkoly či Björna Waldegarda.

V devět hodin ráno se ohlašuji v recepci spolu s dalšími devíti nadšenci a společně procházíme nezbytnými formalitami. Počínaje fasováním overalů, přileb a konče podepsáním prohlášení, že kurz podstupujeme na vlastní riziko. Před budovou výcvikového střediska nás vítají tři stroje ve kterých se budeme během dne střídát. Očekává nás celkem šest minirychlostních zkoušek, každá z nich trvající zhruba 10 minut, během nichž nás bude jeden ze tří instruktorů zasvěcovat do tajů závodní jízdy. Hlavní zásada? Poslechněte pokynů „spolujezdce“, přestože se vám v daném okamžiku mohou zdát naprosto nesmyslné...

Již úvodní, zhruba dvacetiminutový brífink mě vyvádí z omylu, že praxe v řízení osobního automobilu, čtyřleté zkušenosti se závody motokár či jízdní styl, který jsem si na okruzích za ten čas vypiloval, mi budou k výraznějšímu užitku. Technika jízdy, alespoň pro takového začátečníka jakým jsem já, se dá shrnout do několika vět: za žádnou cenu nepouštět volant; rejď je daleko přímější, než v cestovním automobilu a i na nejostřejší zatáčky postačí metoda „překřížení paží.“ Ideální stopa se podřizuje klasickému zákonu „pomalý nájezd, rychlý výjezd“. Většina zatáček vyžaduje nájezd ze široka, brzdění v přímém směru a relativně pozdní zatočení těsně ke geometrickému vrcholu

zátáčky, aniž byste se při vlastním zatáčení dotkli brzd či plynu. Pokud fázi nájezdu zvládnete na výbornou, auto setrvačností dopljuje k vnitřnímu okraji zátáčky a před vámi se otevírá výjezd na následující rovinku. Opatrným balancováním nohy na plynu pak už jen srovnáte auto i osu kol do rovnoběžné polohy a konečně můžete naplno sešlápnout plynový pedál, aniž byste se vystavovali riziku, že se dostanete do hodin. Výjimku tvoří stoosmdesátistupňové vlásenky, kde je lepší použít zatáhnutí za ruční brzdu, které vás dostane do správného směru daleko rychleji než sebedovednější manipulace s řízením.

Instruktaž pokračuje upozorněním, že brzda i plyn mají odlišný charakter od toho, na jaký jsme zvyklí z cestovního automobilu. Escort má i při velice nízkých otáčkách silný kroučící moment, takže většina ze 140 koní motoru je okamžitě k dispozici. Přičteme-li skutečnost, že šotolina má špatnou trakci a že provozní dráha plynového pedálu je jen něco přes pět centimetrů (od nulového do stoprocentního sešlápnutí), nepřekvapí nás skutečnost, že výsledný efekt připomíná jízdu na motokáře obuté do 'slicků' za vytrvalého deště.

Pokud jde o brzdy, s ABS či podobnou elektronikou si nemusím dělat starosti, protože mám k dispozici pouze cit vlastní nohy. Abyste se vyvarovali prudkému přenosu hmotnosti ze zádi vozu dopředu, jenž má za následek zablokování kol a ztrátu trakce, potřebujete brzdné kotouče ke kolům nejdříve pozvolna přitlačit a teprve poté začít agresivně brzdit. Totéž platí pro uvolnění brzd, které by rovněž mělo být pozvolným procesem. Jinými slovy, jsme instruováni na pedál nedupnout jako na jedovatou zmiji, ale spíše jej stisknout jakoby šlo o spoušť revolveru.

Tohle pro začátek bohatě stačí, jakmile se ocítáte v anatomicky tvarované Recaro sedačce a nervózně sevřete černý Momo volant, váš

netrénovaný mozek stejně není schopen najednou myslet na všechna tato dobře míněná doporučení a je plně zaměstnán snahou alespoň se nazpaměť naučit sled a profil jednotlivých zatáček.

OK, šedá je teorie, zelený je strom života. Úvodní přednáška je u konce a po další půlhodině netrpkivého čekání, kdy se za volantem Escorta střídají ostatní účastníci kurzu, usedám se směsící těžko potlačovaného nadšení a obav za volant. Vítá mě spartánský interiér podřízený účelu, nikoliv pohodlí uživatele. Sedačka důvěrně obepíná mou postavu, posunuji ji dopředu tak, aby mé natažené ruce přesahovaly zápěstími přes volant. Budu tak schopen naplno využít síly svých paží, místo aby s řízením zápolilo předloktí. Tato zdánlivá maličkost se ukáže k nezaplacení, neboť již první zkusmé pootočení volantem potvrzuje můj předpoklad, že se tentokrát budu muset obejít bez posilovače řízení. Šestibodové bezpečnostní pásy s centrální přezkou na břicho mě pevně zatlačují do sedačky, s cílem usnadnit mi odhadnout chování vozu na dráze. Prostor pro nohy je nečekaně prostorný a v prázdnotě se lesknou tři stříbřité pedály v klasickém uspořádání spojka – brzda – plyn. Převodovka se čtyřmi rychlostními stupni a zpátečkou prozrazuje uspořádání do H. Pro naše potřeby to bohatě stačí, neboť s výjimkou jednoho krátkého úseku, který si žádá jedničku, budu používat pouze dvojku, která točí do nějakých 100 km/h.

Palubní deska je jednoduchost sama. Čtyři analogové budíky registrují jen ty nejnnutnější údaje, páčka s nápisem ON/OFF aktivuje zapalování. K nastartování motoru je třeba pouze zmáčknout červený gumový knoflík. Instruktor, hovící si na sedačce navigátora, mě přes konektor napojuje na komunikační okruh mezi našimi přilbami, takže budu schopen rozumět jeho instrukcím i přes pronikavý řev motoru.

Go! Točím nějakých 2,000 otáček, opatrně pouštím spojku - pro jistotu ještě přidávám na otáčkách - a hej! Motor nezhasl a vyrážíme na trať. První kolo se nese ve znamení opatrného oťukávání, snažím se zapamatovat si sled zatáček a nechávám stroj hovořit. Odrazuji na jedničku a zkouším naplno sešlápnout plynový pedál. Zadní kola se okamžitě protácejí a ruce pilně točí volantem zleva doprava, aby udržely nestabilní záď v přímém směru.

Ve třetím okruhu se osměluji a snažím se brzdit a přidávat plyn přesně podle instruktorových pokynů. Bohužel, starého psa novým kouskům jen těžko naučíte - jezdím s rallyovým speciálem jako s motokárou. Instruktor zvyšuje do mikrofону hlas, ale není to moc platné. Podvědomě brzdím a zatáčím současně, přičemž povolují brzdový pedál teprve pár metrů před geometrickým vrcholem zatáčky. Výsledkem je silná nedotáčivost, která nutí Escorta pokračovat v přímém směru. Jakmile jsem ve vrcholu zatáčky, okamžitě jdu prudce na plyn, takže nyní pro změnu bojuji s přetáčivostí na výjezdu.

Po deseti minutách je po všem a mám půlhodinku na rozmyšlenou, než se vydávám na druhou erzetu. Daří se mi zbavit se motokárového zlovyku, bohužel však dostávám jiného instruktora se kterým si příliš nerozumíme. Zatím se mi stále nedaří úspěšně zdolat vlásenku pomocí ruční brzdy; buď záď vozu vůbec nedostanu do smyku nebo mi naopak ustřelí tak, že nestíhám smyk korigovat a končím otočen do směru, ze kterého jsem zrovna přijel. Dvakrát se mi volant vysmekne z rukou a kontrolu udržuji jen se štěstím. Nedotáčivost mě totiž nutí přidat rejď ještě v okamžiku, kdy už mám ruce překřížené úplně nadoraz. Bez posilovače je opravdu obtížné srovnat tuhle bestii do latě.

RZ-tu zakončuji výletem mimo trať, který je důsledkem ambiciózního pokusu jít o něco později na brzdy. Sešlapuji ale pedál

příliš prudce a na šotolině se mi zablokovávají kola. Cítím se jako Anthony Davidson při letošní velké ceně Maďarska, kdy si při svém debutu rovněž musel v pár kolech zvyknout na novou trať a nový vůz. Po úvodních dvou jízdách zakouším spíše frustraci než požitek z jízdy. Z nedostatku praxe (či talentu) mé myšlení stále ještě pokulhává za strojem. Jsem si svých chyb dobře vědom, akorát mé nohy a mozek nejsou schopny se za necelých deset kol patřičně přizpůsobit. Přemýšlím o tom co zlepšit, nač se soustředit v dalších jízdách, a v hlavě si nacvičuji sekvenci pohybů a příkazů pro každou ze zatáček na trati.

Polední přestávka přichází v pravý čas. Ve třech odpoledních jízdách se konečně dostávám do rytmu a většina úkonů se stává automatickými. Začínám se soustředit na udržení optimální jízdní stopy a mám čas pozorovat reakce stroje na podněty vycházející z pedálů a řízení. Zjišťuji, že agresivní brzdění a současné otáčení volantem prostě nejdou dohromady. Přední tlumiče a zavěšení kol klesají na doraz a řízení se bez posilovače stává natolik těžkým, že se mi daří posunout Escorta vlevo či vpravo jen o pár desítek centimetrů.

Jsem ve svém živlu. Startovní rovinka, jednička, korekce volantem, dvojka. Držím auto v kontrolovaném smyku skrz T1, aniž bych ubral plyn. Prudce na brzdy před táhlou pravotočivou zatáčkou na návrší (T2, Sainz). Uvolnit brzdy, nechat auto dojet setrvačností až k vnitřku zatáčky. Jemně sešlápnout plyn. Počkat, až se auto dostane na výjezd a srovná se do přímého směru. Plný plyn do kopce. Sekunda, dvě, opět na brzdy do pomalé levotočivé T3 (Clark). K brzdění je tu důležité využít celé šířky trati. Poloviční plyn udržuje na šotolině zád' vozu v mírném smyku, který Escorta optimálně směřuje pro následující kratičký rovný úsek a prudkou pravotočivou zatáčku (T4, Alén). Povolit plyn i brzdy. Počkat, až stroj propluje po vnitřní stopě zatáčkou.

T4 by se lehce dala projet naplno, je zde však naprosto nezbytné udržet se na vnitřní straně, abyste v navazující sekci nemuseli před rychlou T5 (Fisher) ubrat plyn. Klesání.

Následuje nejdelší rovinka na dráze, prudké brzdění z nějakých 100km/h a táhlá, dovnitř klopená levotočivá vlásenka (T6, Colin). Trať se dále svažuje, většina hmotnosti je nyní na přední vozu a proto je velice lehké dostat zád' do smyku a udělat tu hodiny. Nezbyvá než počkat, až se auto srovná do přímého směru a teprve pak dát do strmého kopce plný plyn. Před námi se otevírá rychlá, táhlá pravotočivá zatáčka (T7, Blomquist), která nevyžaduje brzdění. Escort pokračuje bez plynu a brzd vlastní setrvačností, těsně objímajíc její vnitřní okraj. Krátká rovinka a klesání do levotočivé vlásenky T8 (Mikkola). Agresivně na brzdy. Pozor, aby nedotáčivost neposlala stroj na trávník. Táhlé stoupání pravotočivým obloukem (T9, Mounton), které si téměř říká o třetí rychlostní stupeň. Opět jsme blízko hranice sta kilometrů v hodině. Oblouk plynule přechází v ostrou levotočivou zatáčku (T10, Kankkunen), proto je zde dost obtížné změnit směr a současně i brzdit. Poloviční plyn, než se dostaneme na výjezd. Bez vydechnutí se řítím do levotočivého oblouku (T11), kde stačí jen mírně ubrat plyn a držet se na vnitřní straně, aby vůz zůstal na ideální stopě pro levo-pravou šikanu T12. Dveře vozu se otírají o dopravní kužely, vymezující povolený prostor k průjezdu. Kratičká akcelerace do poslední, levotočivé vlásenky před hlavní budovou (Vatanen). Brzdy, spojka, povolit brzdy, otočení volantem o sotva třicet stupňů, zatáhnout za ruční brzdu. Okamžitá korekce volantem doprava, aby se vůz nedostal do hodin. Zařadit jedničku a plným plynem do dalšího kola. Instruktor překřikuje motor - „osobní rekord: 1 minuta 20.9 sekundy.“ Celkově půjde o třetí nejrychlejší čas dne, stále však zůstávám dobrých 10 sekund za stávajícím traťovým rekordem, dosaženým v identickém voze...

Závodnický instinkt mi velí pokaždé brzdit o půl metru později a šlápnout na plyn o půl sekundy dříve než dosud. Schopnost dostat se na limit adheze, aniž by jej člověk byt' o jediné procento překročil, je od nepaměti posvátným grálem motoristického sportu. Ve snaze vymazat oněch deset sekund, které mě dělí od rekordu dráhy, se však na sklonku dne střetávám s tvrdou realitou závodnického řemesla. Zrovna se po absolvování nejrychlejšího úseku tratě před T6 chystám prudce brzdit, když mi při brzdění pravá noha částečně zůstává na plynovém pedálu. Nedotáčivost mě ve slušné rychlosti vynáší do travnaté únikové zóny. Pokračuji dobrých třicet metrů z kopce, než se auto zastavuje těsně před kamennou zídou. Travník je mokrá a kluzký, Escortu v kopci prokluzují kola. V hlavní budově ještě nikdo netuší, co se děje. Teprve po nějakých deseti minutách mě traktor vytahuje zpátky na dráhu a mohu pokračovat dál – teď již s poněkud pošramocným sebevědomím.

Poslední erzeta se nese v podobně chaotickém duchu, jako ta úplně první. Podmínky se zhoršily, ochladilo se a vzduch je vlhčí. Vždyť už je kolem čtvrté hodiny odpoledne a na krajinu se snáší soumrak. Motor sice získává pár otáček navíc, trať je ale nyní záludně kluzká. Pneumatiky chladnout a ztrácejí přilnavost. Tam, kde ještě před půlhodinou seděl vůz jako přibitý, se teď dostává do smyku. Dělán troje hodiny a absolvuji ještě další neškodný výlet mimo dráhu v marné snaze zlepšit svůj nejlepší čas. Parkuji před budovou, vypínám motor, odepínám bezpečnostní pásy a sundávám si přilbu. Na tváři se mi rozprostírá blažený úsměv dítěte, kterému rodiče dovolili strávit celý den hraním s jeho nejmilejší hračkou.

Nedělám si iluze, že se ze mě přes noc stal nový Delecour či Burns. Jedná se o úplný začátek, který mi alespoň v hrubých rysech nastínil, jaké to je být soutěžním jezdcem. Člověk by potřeboval



minimálně další dva tři dny celodenního tréninku, během nichž by odděleně piloval všechny důležité prvky pilotáže, než by se dostal alespoň na solidní amatérskou úroveň.

Přestože organizace celého kurzu v určitých momentech skřípala, zejména pokud šlo o zbytečné prostoje a pochybné výukové metody jednoho z instruktorů, opouštěl jsem Scottstown s vědomím, že pokud se mi podobná příležitost někdy zase naskytne, nebudu váhat a chytím ji za pačesy. A není těžké uhadnout, že to bude za volantem Subaru Imprezza 4WD nebo něčeho ještě výkonnějšího. Řízení soutěžního speciálu je prostě fantastická zkušenost. I když z vás nevyroste nový Colin McRae, alespoň pochopíte a zvyknete si na chování automobilu v takových extrémních situacích jakými jsou smyk, silná nedotáčivost a přetáčivost, nebo brzdění na kluzké vozovce. Zaslouženou odměnou vám pak bude vedle skvěle stráveného dne rovněž bezpečnější jízda v normálním silničním provozu.

### **VÝZNAMNÉ SPORTOVNÍ ÚSPĚCHY FORDU ESCORT RS MKII**

1979: vítěz portugalské, novozélandské a RAC rallye (Hannau Mikkola/Hertz)

1979: vítěz rallye Akropolis a Quebec (Waldegard/Thorszelius)

1979: mistr světa jezdců (Waldegard) a značek (Ford)

1980: vítěz rallye Akropolis (Vatanen/Richards)

1981: vítěz rallye Akropolis, Brazílie a Tisíce jezer (Vatanen/Richards)

1981: mistr světa jezdců (Vatanen)

2002: dodnes zůstává oblíbeným vozem pro klubové rallye.

## TECHNICKÉ ÚDAJE - FORD ESCORT RS2000 MKII GROUP 4

### MOTOR

Blok válců:	Ford Pinto, řadový čtyřválec, podélně uložený
Zdvihový objem:	1993 ccm, rozvod SOHC
Výkon:	140 koní
Zapalovací svíčky:	NGK
Zapalování:	elektronické
Dodávka paliva:	dvojice palivových čerpadel
Palivová nádrž:	hliníková

### PŘEVODY

Převodovka:	manuál, čtyřstupňová Quaife
Náhon:	zadní náprava

### PODVOZEK

Zavěšení kol:	Bilistier, seřiditelné vepředu a vzadu
Brzdy:	kotoučové vepředu a vzadu, hydraulická ruční
Řízení:	hřebenové, Espanco, volant Momo, bez serva
Rozměry:	délka 3950mm, šířka 1600mm
Celková hmotnost:	1050kg (bez jezdce)
Tlumiče:	Bilstein
Ráfky:	Compomotive ML
Sedačky:	Recaro

*Martin Zušňák (c) 2002*

Článek poprvé vyšel na [www.auto.cz](http://www.auto.cz)