

Máme zapnuty funkce ABS, EPS a SGT. Čili „sundavač gumových trpaslíků“.



Kontrola letenek je na konci dráhy vpravo, vyzvedávání zavazadel vlevo.

BACHA, KLOUŽE TO!

Lepší a současně horší počasí jsme si na školu smyku nemohli vymyslet. Nepotřebovali jsme kluznou fólii, ale při přidání plynu, který nás měl vytáhnout ze zatáčky, auto vždy zmizelo v oblaku sněhu.



Podmínkou správného vrtění volantem je pořádně uvázaný Arafatův pionýrský sátek.



Začátku každého představení předcházelo zatažení sněžné opony.

Kde je, bědoval fotograf? Ani David Copperfield by to nezvládl lépe... Zřejmě tu mají patent i na další kouzla, protože mě chtějí naučit, jak předvidat, co se na silnici stane.

Z dálky ta jízda vypadala jako efektní trik, ale z pohledu řidiče jsem měl pocit, že mě vešla časoprostorová díra nad bermudským trojúhelníkem. Kabina vozu potemněla, uzavřela se a smrškla, to jak se okna zalepila sněhem, svět se roztočil jako na centrifuze. Čelní sklo překryla neprostupná stěna, kterou stěračé hoblouvaly s divokou hysterií zbytečně, údajně mrazuvzdorná kapalina z ostříkovačů už vytvořila na skle ledovou kresbu. Auto

s předním náhonem rotovalo v **HODINÁCH**. Jediné, co se dalo dělat, bylo: **Vyšlápnout spojku, srovnat volant do přímého směru, a s nohou na brzdě čekat, až kynetice dojde pára. Na konci toho tance mi auto škytlo a řvoucí motor ztlchl úplně. „Tak tohle se vám nesmí stát a už vůbec ne na silnici,“** prolomil náhle ticho hlas Jana Faktora, majitele firmy Max Cars provozující školu smyku (www.maxcars.cz). „Rozmotejte si ruce a jdeme na to znovu! Kola v rovném směru, před zatáčkou sešlápněte spojku, přibrzděte, až ucítíte, jak do chodidla buší ABS, pusťte brzdu a začněte zatáčet. Při výjezdu ze zatáčky můžete lehce přidat plyn, ale ne moc, aby se kola nezačala protáčet naprázdno. Došlo by k přerušení adheze a auto by přestalo zatáčet.“

LEHCE ZAMRZLÝ ÚSMĚV

Před pár minutami jsem se usmíval, když instruktoři z Max Cars říkali, jak většina řidičů při smyku zpanikaří. Začne si plést pedály, pravou a levou stranu, při točení zuřivě ručkují po volantu, který by měli držet v poloze tři čtvrtě na tři. Stačil jeden „slide“ na letištní ploše v Dlouhé Lhotě u Příbrami a spadl jsem do toho „pytle“ taky. Potkal mě **PŘETÁČIVÝ SMYK**, který se většinou děje autům s pohonem zadních kol. Při příliš rychlém vjezdu do zatáčky „ujede“ vozu zadek, vnějším obloukem začne předbíhat čumák a vytlačuje auto do protisměru. **SPRÁVNÉ CHOVÁNÍ JE:** Vymáčkнуть spojku, začít točit volantem proti směru smyku, pomalu pouštět spojku a jemně přidávat plyn. Ale jako většina řidičů jsem dupl – byť lehce – na brzdu. Zablokoval jsem kola a hned sledoval rozmazané třistašedesátistupňové panoráma. Bylo to adrenalinové žůžo... a jako bowlingový profík jsem při něm sundal všech deset plastových kuželů, které ohraničovaly pomyslnou krajnici silnice. „Při smyku, který se může stát na jakémkoli terénu, je sešlápnutí brzdy to poslední, co máte udělat. Člověk musí překonat pudový instinkt a s citem používat hlavně

kombinaci spojka – plyn,“ říká Jan Faktor. Přesto začíná škola smyku právě brzděním. Málokdo z řidičů totiž ví, co se stane, když dupne na brzdy nadoraz a... nepustí. V městském provozu se jen načechrávají. Z rychlosti 65 kilometrů v hodině by mělo auto na suchém povrchu zastavit po zhruba 45 metrech. Brzdná dráha se ale zvětšuje na mokré vozovce na dvojnásobek, na sněhu na pětinašobek a na ledu na desetinašobek! Než průměrný řidič zareaguje, uplynou dvě vteřiny, což odpovídá vzdálenosti patnácti metrů. Důchodci, kteří si na sklonku života doplňují skautský odznak zdatnosti a skáčou do vozovky jako malé děti, vám tak můžou pěkně zkazit nejen náladu.

VE TŘI A PATNÁCT MINUT

Zase se řítím byt' necelou čtyřicítkou do zatáčky. Kola jsou natočena správně, přesto se vůz tvrdohlavě suně rovně. Je to **NEDOTÁČIVÝ SMYK**. Ani tentokrát nepomáhá brzdění, **SPRÁVNÉ CHOVÁNÍ JE:** Vyšlápnout spojkový pedál a citlivě, ale pevně držet volant ve směru původní jízdy, než se kola „chytí“. Neubírat prudce plyn, protože tím se kola zpomalí a vůz se může stát neovladatelný. Hlavně nevytáčet kola ještě víc. Po třech hodinách smykání už mám jisté reflexy vypěstované, takže si natěšení plastová trpajzlíci úderný styk se spoilerem nové Hondy Civic neužiji. Nevím, jestli jsem se po jedné lekci zlepšil o 15 %, jak tvrdí odborníci, ale v jednom mám jasno.

Donedávna jsem chtěl své alergické tehny koupit k narozeninám poukaz na aromatickou sennou lázeň. Teď vím, že jí daruji voucher na školu smyku. Aktivně mi vysměřila šuplík s adresami přítelkyň, po čemž následovala přednáška o zahýbání, tak ať si taky užije. **PETR TÓMA**

ŠIKMÁ KOLA

Japoncům to klouže při západu slunce nejlíp.

Jestli každou zatáčku řešíte ruční brzdou a pneumatiky měníte ob týden, jste zralý na výlet do Japonska. Hoši z východních ostrovů se totiž rozhodli, že opravdoví samurajové se pohybují zásadně driftem. A za pomoci pološilných mechaniků, kteří ze slušných zadokolek vyrobili něco mezi zdívočelým nosorožcem a tryskáčem, vymysleli soutěže známé pod názvem D 1 Grand Prix. Připomíná to plochou dráhu, ale jak asi tušíte, víc se kouří z gum. V tomhle obludném sportu, z něhož mají obrovskou radost výrobci pneumatik, nejde o to, kdo prosvítí cílovou čáru jako první. Hodnotí se hlavně styl. Při rychlostech kolem 200 km/h se závodníci řítí po asfaltu a poctivě se snaží gumám zabránit v plínutí k povrchu. Jakmile se totiž auto za pomoci maximálního výkonu podarí „utrhnout“, mělo by driftovat celé kolo. K tomu kromě stroje potřebujete i dokonale zvládnutou techniku, protože



na dráze je frmol. Zabránit kolizi a dodriftovat do cíle pro něco zlatého zvládnou jen machři. V posledních deseti letech nadšení ze závodů v gumování roste, takže kromě Japonska se podobné show začínají jezdit i v USA. V Čechách se driftu věnují hlavně ženy a adolescenti s vytuněnými stováčkami. Obojí najdete ve svodidlech a na dně horských roklí, samozřejmě bez započítaných bodů.

Vy, vysoký, smýkat, smýkat. Na tahle vyjmenovaná slova jen tak nezapomeneme.

