



Pomóóóc! Satan

Marian ČABÁK, foto: autor

Už tri mesiace podrobne sledujeme zrod prvého slovenského vznetového šprintéra. Titulok každého článku „Chceme najrýchlejší diesel Európy!“ hovorí za všetko. Ambície vôbec nie sú nereálne. Mnohí z vás už videli čierneho satana v akcii. Šprintoval na viacerých slovenských i českých podujatiach. Možnosť skrotiť diabla som bez váhania prijal.



Exorcista nie som. Sotva by som vyhnal diabla z tela inak neškodného Lupa 3L. Dokonca by som sa ani neodhodlal skrotiť dragster sám. V mojej tesnej blízkosti štartovala divá čierna krabica na šprintoch v plnej zbroji už minimálne trikrát. O nepreraziteľnej čiernej dymovej clone, ktorú za sebou pri úteku vypustí, ako nejaký druh chobotnice v ohrození, ani nemá zmysel hovoriť. Tá je problémom hlavne pre okolie, nie pre vodiča. Keď vidím silu a živočíšnosť, s ktorou zakaždým vyrazí... Toto v žiadnom prípade nechcem ovládať sám! Normálne je v tomto Lupe len jedna sedačka. Tu sa už hrá na dekagramy. Kilá sú dávno poriešené, čo je pri pohľade na auto, hlavne dnu, každému nadmieru jasné. Pre túto špeciálnu príležitosť namontovali satanovi druhú sedačku - Ivanovi, aby mi pomohol skrotiť všetku tú zlosť koncentrovanú do auta veľkosti krabice od väčšej telky.

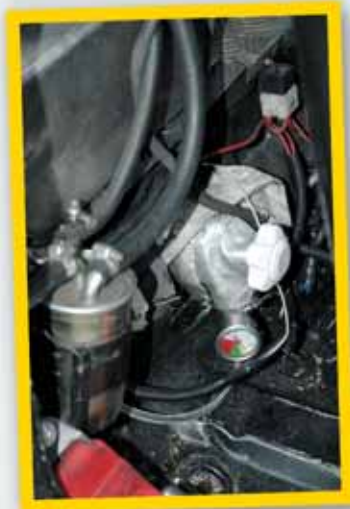
Na jazdu sme si s dvojtýždňovým predstihom dohodli deň pred otvorením autosalónu v Nitre. Ivan dodnes tvrdí, že Lupo nezriedka používa i v bežnej premávke. Rád šťve majiteľov všetkých silných áut a láme egá neporaziteľných vodičov. Nechápem, ako je možné, že auto polícia v premávke akceptuje. Veď keby ho zastavili, vezmú mu i zubnú kartu, nielen techničák! Ale to je úplne iná problematika... S príležitosťou vyskúšať si najrýchlejší turbodiesel široko-ďaleko i v bežnej premávke som sa možným kontaktom s políciou zapodieval celkom presne jednu sekundu. Potom

som sa prepol na vychutnanie si jedinečnej príležitosti. S ňou sa teraz pokúsím podeliť. Je relatívne ľahké dohodnúť si jazdu v niečom veľmi netradičnom. Relatívne preto, lebo väčšina z vás sa to sotva podarí. Ale relatívne i preto, lebo v porovnaní s náročnosťou opísania pocitov počas jazdy to bolo skutočne jednoduché. Ešte som poriadne z diabla nevystúpil a bolo mi jasné, že dať na papier to, čo som práve zažil, určite nebude ľahké. Ale za pokus to stojí.

Dohodnutý termín na 17. hodinu sa nám obom podarilo celkom presne dodržať. Málo slnka na oblohe určuje najbližší plán. Najprv ideme fotiť. Potrebujem každý jeden kandel sveta, nech sú foto vôbec použiteľné. Aktuálne podmienky majú k ideálnym veľmi ďaleko. Po statických záberoch cvakám jazdu. Parkovisko pred Agrokomplexom je prázdne. Jazdia tu len dve autoškoly. Predpokladám, že keď Ivan urobí prvé dva-tri odpaly, radšej zmiznú. Presne tak sa stalo. Svetla je už pre tento foťák, presnejšie tento objektív, skutočne málo. Ale azda sa mi podarilo zachytiť štart a dynamiku. Na malom displeji to vyzerá vždy podstatne lepšie ako na monitore...

Konečne je to tu. Ideme krotiť. Teda ja idem. Sadám do totálne vybrakovaného interiéru. Je jednoduchšie písať o tom, čo tu ostalo, nie spomínať to, čo chýba. Článok by neskončil. Pozrite na foto. Zadné sedadlá, všetky tapaciovania, vrátane stropu okrem vodičových dverí, spodná časť prístrojovky, koberec... Vystrihané priečky dverí a blatníkov, nalepené okná,





vybratá sériová palivová nádrž, vybratá klimatizácia i systém vetrania, centrál, posilňovač riadenia... Predpokladám, že z auta vybrali vyše 50 kg. Mohlo by sa zdať, že i podstatne viac, ale toto bol pôvodne špeciálny model 3L. Špeciál, ktorý vyrábala VW v prvej polovici tohto desaťročia s priemernou spotrebou 3 l nafty na 100 km. Celá kasňa bola z hliníka, rovnako ako mnohé nosné časti a nápravnice. Všetko s cieľom čo najnižšej pohotovostnej hmotnosti, aby sa motor netrápil a zbytočne nežral. Sériovka má v techničáku uvedených 1 050 kg. Či je Dragster Lupo v porovnaní so sériovým Lupom Tdi ľahší i celkovo dosť pochybujem. Veď si to zrátajme. Pridaný pohon 4x4, 6-stupňová prevodovka z Octavie, motor 1,9 Tdi, ktorý v tomto type VW neponúkal, chladič oleja, vodou naplnený chladič stlačeného vzduchu, na mieru robené výfukové zvody, podstatne väčšie turbo, predné brzdy z Golf IV TDI GTi... Samé ťažké veci. Ivan moje domnienky potvrdzuje. Po rozsiahlych zásahoch ich celkom logicky zaujímal, koľko auto aktuálne váži. Teraz je to vraj takmer presne 1 100 kg.

Napriek tomu sedím v najväčšom adeptovi na pokorenie slovenského šprintérskeho rekordu v roku 2008. Čierny diabol ho už chvíľu mal. Asi tak pol hodinu, na 10. Autotuning zraze. S časom 11,79 s zajazdil Ivan nielen svoj osobný rekord

a rekord auta, ale i slovenský rekord. Potom prišlo TechArt 911 turbo a všetko bolo inak. Nevadí. Aby bolo Lupo konkurencie schopné i v zahraničí, je nutné dostať ho na časy ešte o sekundu lepšie. Teda riadne pod 11 s.

Mám veľký rešpekt. Podstatným problémom bude skrotiť asi 300-koňový diesel a správne ovládať všetku tú ultra drahú, na mieru robenú techniku. Toto zďaleka nie je kára, do ktorej si môže sadnúť hocikto a nakladať. Jej ovládanie vyžaduje špeciálny rýchlokurz. Mne ho hlavný tvorca projektu, Ivan z Profituningu, bohužiaľ, nedal. Skôr pre krátkosť času než preto, že by ma považoval za špeciálne kvalitného pilota. Pred zasadnutím za volant mám obavy. Už keď sme šli na fotenie, všimol som si, že Ivan hádže pri zatáčaní riadne grímasy. Auto má malý volant a rýchlo mi zaplo, že je bez posilňovača. Nuž, nepatrím medzi najväčších silákov pod slnkom. Azda to nebude až také zlé a ťažké riadenie mi hádam neznemožní vyblbnúť sa. Sedím. Márne sa snažím upraviť si polohu. Mojih 171 cm je dosť v kontraste s Ivanovými, odhadujem, 190 cm. Obchytávam škrupinu, že si ju pritiahnem... Škoda námahy. Dragster ju má na mieru. Ej, tak toto nebude bohviečo... Spojku ledva vytlačím, a aby som neprepadol dozadu, prítahujem sa rukami k volantu. Čítim sa presne, ako keď dáte šoférovať 11-ročnému chalanovi. Na nič poriadne



JAZDA



nedočiahnem. Fasujem za chrbát malý vankúš so suchým zipsom, ktorý to zlepši asi o 50 %. Vyrážame do ulíc rušnej Nitry. Všetci idú z práce, na nákupy alebo na tréningy... Je jasné, že musíme za mesto. Inak to nebude jazda, len krátko plyn a plné brzdy.

Ako s každým dragsterom, i tento sa najlepšie cíti, keď ide rovno. V pohybe sa už volantom netočí tak ťažko, ale na každodenné vozenie to iste nie je... Skúšam si, kde a ako zaberá spojka, ako presne sa dá radiť, čo brzdy... Myslím, že to zvládnem. Napriek tomu mám neustály strach, aby som auto neublížil. Je tu asi 7 prídavných budíkov a ukazovateľov. Nielenže vôbec neviem, čo indikujú, nemám najmenšiu šancu sa na ne za jazdy vôbec zamerať. Chalani tu majú systém nahrávania dát, pre možnosť analýzy v pokoji doma. Čo ak dostanem auto do nebezpečného





režimu a ani to nebudem vedieť? Ivan ma ubezpečuje, že jazdím so špeciálne bezpečným softvérom pre mňa, aby som čertovi neublížil. Napriek tomu robím po pár sto metroch kiks. Nik ma neupozornil, aké krátke prevody satan má. A sám som si to neuvedomil. Otáčky doslova letia k červenému poľu a prevodové stupne sa ukrutne mňajú. Moja prvá či druhá podlaha na dvojké a na okamih sme vraj mali skoro na 5-tisíc ot. Vôbec som si to nevšimol. Ivan sa z toho azda i spotil. A mňa to dosť mrzí. OK. Sústredím sa. Dám si väčší pozor. Opakovane som počas asi 10-kilometrovej jazdy v Lupe atakoval dvestovku na miestach, kde by ste i so silnejším autom nešli viac než 140. Nie preto, že by ste sa báli. Presne preto, že by ste to tam bez pocitov samovraha nedosiahli. Jazdné vlastnosti síce

nie sú silnou stránkou luciferovej krabičky. Karosérii chýba viacero častí, preto sa krúti, dosť poskakuje a nedrží stopu... Špičkové športové pruženie Bilstein určite robí svoju robotu na rovnom povrchu skvelo. Ale naše rozbité cesty... Veď viete sami. Na ne je určite najvhodnejšie pravé rely pruženie. Po niekoľkých plných pridaňiach sa pýtam, akou rýchlosťou ide Lupo v cieľi na štvrt míle. Pretože strelba, ktorú zažívam, v žiadnom prípade nie je každodenná. Po 400 metroch má vraj okolo 200! Nie je ťažké tomu uveriť. Rovnako aj informácii, že na štyristo metroch prečesá celú kulisu! Veru tak. Lupo jazdí šprint až po šestku! Veď to je šibnuté! Viete si predstaviť, že po nejakých 300 metroch plného plynu sypete 170 km/h? Veď na každej druhej ulici to vykrúti 200! To je šialené. Ale šialené je

hlavne to, že dragster jazdí v meste. Opakovane si vychutnávam zrýchlenie i pružnosť. Nástup turba je skutočný pôžitok. Po každej podlahe za nami ostávajú steny ťažkého, kyslého čierneho dymu. Ivan pripomína, že keď aktivuje nitro, Lupo takmer nedymí. Dozvedám sa, že toto zďaleka nie sú plné bomby. Za ideálnych podmienok sa vraj dostane z pokoja na kilo za 3 s! Teraz to tak nie je. Jednak pre menej agresívny softvér, nepoužívame asi 100-koňové nitro a vo vodnom medzichladiči nie je ľad, len vlažná voda. To je ďalších 15 k. Navyše vedľa sedí Ivan Veľký – dobrých 115 kg! Nevie si predstaviť, ako to musí chodiť totálne na plno. Sedel som už v podobne rýchlych kárach. Boli však podstatne civilizovanejšie. Tým, že boli tichšie a komfortnejšie, človek si v nich rýchlosť až tak neuvedomí...