

## **Svět motorů – Martina Mlejnková**

### **Hladová jízda**

**V závodu na úsporu paliva se zatáčky projíždějí smykem a krajina zběsile ubíhá dozadu. Ale jen dokud vozovka nezačne pod koly stoupat.**

Předposlední víkend v září se již po dvaadvacáté konal závod Economy run, který každoročně pořádá Autoklub Škoda. Na letošní 329,5kilometrové trati se pokusilo dosáhnout minimální spotřeby paliva celkem 58 škodovek. Mezi feliciemi, fabiemi, octaviemi a superby bojovala o prvenství také fabia hatchback s motorem 1,4/55 kW, kterou dlouhodobě testujeme ve Světě motorů (v době testu měla ujeto necelých 70 000 km). Dva dny jsme ji týrali hladem, proháněli po okresních silnicích, městech, serpentínách i dálnicích v různých nadmořských výškách na nejnáročnější trati v historii závodu. A jak se přísná dieta naší fabii zamlouvala?

#### **Už se startuje**

Je chladné sobotní ráno, 7 hodin. Posledním místem, kde ještě můžeme natankovat pohonné hmoty, je čerpací stanice Shell v polském městečku Dzierżoniów, vzdáleném 40 km od českých hranic. Odsud přijíždíme k nedalekému Škoda Centru TMT, kde je také start závodu. Netrpělivě očekávanému okamžiku předchází ještě technická kontrola vozidel, doplnění pohonných hmot přesně k okraji hrdla nádrže, zapečetění kapoty motoru i víčka nádrže a vážení vozu bez posádky. Poté jsou auta na startovní rošt doslova dotlačena. Od tohoto okamžiku jakékoliv otočení klíčkem v zapalování a sešlápnutí plynového pedálu znamená nemalou ztrátu. Že první závodníci na trať již vyjeli, jsme málem ani nepostřehli. Jejich odstartování nedoprovázelo burácení motorů ani kvílení pneumatik. Auta stála na startovní linii mlčky a poté, co jim černobílý praporek uvolnil cestu, jen tiše klouzala po rozpáleném betonovém povrchu vozovky.

#### **Ani kapku navíc**

Na nadcházející výkon jsme naši fabii kromě vyklepání koberečků nijak významně nepřipravili s vírou, že její rychlejší „metabolismus“ zkrátí filozofie jízdy a „lehká“ noha řidiče. Se závodním číslem 25 tak ujíždíme první metry podle itineráře.

Domněnka, že k vítězství stačí jen trpělivě udržovat konstantní pomalou rychlost, je mylná. Vozidla, která neprotnou cílovou pásku při druhé nedělní etapě do celkových 375 minut, budou diskvalifikována. Takže abychom absolvovali první etapu dlouhou 162,8 km včas, musíme udržovat průměrnou rychlost téměř 53 km/h.

Po příjezdu do Tlumaczówa díky předem připravenému koridoru překračujeme polsko-český hraniční přechod bez přibrzdění.

Zatímco 45 posádek se vrátilo do domoviny, 11 polských tu svou právě opustilo. Kromě toho se závodů účastnily také dvě posádky ze Slovenska.

Další část sobotní trasy vede přes Broumov, Trutnov do Špindlerova Mlýna, kde si po náročném výkonu můžeme konečně oddychnout. Ale ne na dlouho.

### **Neděle rozhodla**

Nedělní start je již v osm ráno. Jelikož se startovní čára tentokrát nachází na vrcholu svahu, spousta nastartovaných motorů ihned umlká a téměř neovladatelné vozy mizí za první zatáčkou. Ačkoliv se to nezdá, v některých pasážích může být ekonomická jízda minimálně stejně náročná jako rychlostní závod. I v úzkých serpentínách se vyplatí nezpomalováním těžit cenné vteřiny a mililitry paliva. Kvílení pneumatik se nese po okolních svazích jizerských kopců.

Na rovinných vozovkách pomalejší jízdu tolerují jen někteří řidiči, ale díky viditelnému označení vozu, jsme se nesetkali se žádným rozčileným vyhrožováním klaksonů. Skrze liberecký městský provoz, kde při předjíždění jiných vozidel se zasteskne po promarněných mililitrech paliva, projíždíme Mnichovým Hradištěm do cíle v Mladé Boleslavi.

### **Cílové rozčarování**

Konečným pořadím částečně zamíchaly práce na českých vozovkách, které omezovaly průjezdnost úzkých silnic se špatným povrchem.

„Po dojezdu do cíle jsem se cítil špatně, protože jsem udělal spoustu chyb. Tou největší byla nesprávně projetá zatáčka a navíc jsem stál pět minut na uzavírce,“ komentuje závod jeden z účastníků - Otakar Hykeš. Navzdory svým obavám dosáhl průměrné spotřeba 2,74 l nafty/100 km a octavia zvítězila v divizi dieselových motorů.

Automechanik z Prahy není v Economy run žádným nováčkem. Před šesti lety jej na závod upozornil kamarád, který se o něm dočetl ve Světě motorů. Otakar Hykeš jezdí s otcovou octavií ekonomicky i v běžném provozu. „Jízda autem leze hodně do peněz a navíc je to i ekologické,“ říká.

Naše hladová redakční fabia si z benzinové nádrže upila průměrně 4,1 l/100 km, čímž se dostala na 12. příčku mezi benzinovými vozidly.

Nejlépe se v naší sekci dařilo manželům Pačesovým, kteří jeli fabií 1,2 HTP/40 kW a na ujetí 100 km jim stačilo v průměru 3,3 l. Ota Pačes se Economy run zúčastnil sice po desáté, ale s manželkou jako navigátorkou teprve počtvrté. Zajímavostí je, že vítěznou fabii vlastní teprve 6 měsíců a koupili ji „z druhé ruky.“ Na závod ji však připravili důkladně - výměnou vzduchových filtrů a oleje i úpravou geometrie celého vozu. Ačkoliv Ota Pačes umí jezdit levně, své dovednosti v praxi nevyužívá. „Do práce totiž jezdím služebním

vozem a spotřebou paliva se blíží hodnotě, kterou Škoda Auto deklaruje v technickém popisu vozu," dodává na závěr.

### **Jak jsme jeli**

Letošní trasa se stoupáním a klesáním přímo hemžila a jízda na minimální spotřebu tak nebyla nijak jednoduchá. V rovinatých úsecích se už při 40 km/h dostal ke slovu pátý rychlostní stupeň, který je charakteristický až na pár výjimek pro celý závod. Jakékoliv mírné klesání jsme využili k řazení neutrálu, kde se spotřeba pohybuje v rozmezí 0,5 až 1,0 l. Strategii úplného vypínání motoru (kterou volili někteří naši protivníci) jsme zavrhnuli hned v počátku, neboť taková jízda neodpovídá reálnému provozu a vůz je díky vypnutému posilovači brzd i řízení nebezpečný. Radost nám činila klesání, ve kterých i při zařazeném rychlostním stupni (brždění motorem) vůz uháněl jako o život. V těchto pasážích jsme opět využívali co nejvyšší stupeň, avšak tak, aby otáčky motoru neklesly pod 1500 min<sup>-1</sup>, což je hranice, kdy se přívod paliva uzavírá a spotřeba činí 0,0l/100 km. Klesnou-li otáčky, elektronická řídicí jednotka začne motoru dodávat nejnutnější množství paliva. Protože v závodu nejsou vzácné jen kapky paliva, ale i minuty, při jízdě z kopce jsme brzdili minimálně. S dodržováním některých pravidel silničního provozu si závodníci hlavu příliš nelámou. Rovinky i mírná stoupání vyžadují velmi citlivou práci s plynovým pedálem, a tak naše soustředěnost je doslova na maximu a předvídavost má téměř rozhodující slovo. Objeví-li se stoupání, je optimální využít setrvačnosti a posléze udržet na pětku rychlost kolem 60 km/h, kdy ve spolupráci s pátým rychlostním stupněm dochází k vyvážení parametrů rychlost a spotřeba. Jelikož sklápění bočních zrcátek není dovoleno, museli jsme palivem šetřit jinde - vypnutým autorádiem, ventilací vzduchu a zavřenými bočními okny, což s ohledem na venkovní teplotu kolem 30 °C nebylo moc příjemné.

### **Kontrola před startem**

Technická kontrola, která předcházela přesnému dotankování a zapečetění nádrže začala vizuálním ohledáním interiéru a kompletnosti vozidla. Chybět nesmí prakticky nic ze sériové výbavy, a to včetně lékárny, zvedáku či tažného lana. Následuje seřízení světlometů a kontrola stavu oleje. Na zvedáku se technici zaměřují na ložiskové vůle v nábojích kol, přesné nahuštění pneumatik a kontrolu spodní části vozu, zda neobsahuje úpravy výfukového potrubí apod. Neméně důležité je i připojení na diagnostický přístroj, kde při nastartovaném motoru řídicí jednotka prozradí jakoukoliv úpravu vstřikování či další zásahy do funkce pohonné jednotky.

### **Economy run v číslech**

Z 58 vozidel mělo 37 zážehový motor a 21 vznětový. Celková průměrná spotřeba paliva na 100 km činila u benzinových vozů 4,36 l/100 km a u dieselových 3,46 l/100 km. Během závodu bylo celkově spotřebováno 770,57 litrů pohonných hmot.