MOTOSKAUTING CZ

E-ZIN PRO SKAUTY, KTEŘÍ NECHODÍ JEN PĚŠKY 2019/2

Na skautské výpravě k doupěti karpatského medvěda

V pořadí už třetí moto-výprava s vozem Škoda ve „skautském kroji“ byla oproti předchozím dvěma jízdám do Francie a Rakouska podstatně dramatičtější. Tentokrát totiž mířila až k nejzazšímu východnímu cípu Slovenska, kde v lesním masivu Karpat nemusí být ojedinělé ani setkání s medvědem!

Na cestu k našim východním sousedům v rámci expedice Československo křížem krážem jsme z automobilky Škoda v Mladé Boleslavi získali k testovací jízdě model Rapid Spaceback Scoutline. Jde o vůz, který není ryzím „skautem“ s pohonem všech čtyř kol, přesto i jako „dvojkolka“ se na náročné výpravě – včetně udolávání lehčího terénu – plně osvědčil.

Cílem výpravy bylo dosažení nejvýchodnějšího bodu Slovenské republiky – vrcholu kopce Kremenec (1221 m. n.) v Národním parku Poloniny. Na tomto místě se stýkají hranice tří sousedních zemí – Slovenska, Polska a Ukrajiny.

Než jsme ovšem s Rapidem zamířili k východnímu cípu Slovenska, vyzkoušeli jsme schopnosti vozidla na zastávce severně od hlavního města Bratislavy: Na břehu řeky Moravy poblíž obce Záhorská Ves jsme totiž vyhledali nejzápadnější bod Slovenské republiky (GPS). Přímo „west pointu“ jsme sice nedosáhli, protože leží uprostřed řečiště hraniční řeky mezi Slovenskem a Rakouskem, ale ve vzdálenosti třiceti či čtyřiceti metrů od břehu se dal podle mapy přesně lokalizovat.

K hledanému místu to bylo od zaparkovaného auta poblíž nástupní rampy na kompu přes Moravu jen několik set metrů. Rapidem jsme tak vlastně poprvé vyzkoušeli i jízdu v terénu.

Š***koda Rapid Scoutline na parkovišti u základny Správy Národního parku Poloniny. Autem se už dále jet nelze, k hraničnímu obelisku na 1224 metrů vysokém Kremenci je třeba vyšlápnou jen po svých: K vrcholu je třeba zdolat více než šest kilometrů příkrého stoupání s převýšením bezmála 900 výškových metrů!***

Z asfaltky bylo třeba odbočit na blízké polní parkoviště. Byl to sice jen krátký úsek po udusané hlíně a pak trochu drncajícím pažitu, kde bylo možno vůz odstavit. Pro Scoutline to nebylo nic těžkého, nerovnosti terénu jsme v příjemných, anatomicky profilovaných sedačkách prakticky ani nezaznamenali.

Popis samotného výstupu na Kremenec, který se nakonec ukázal jako fyzicky nejnáročnější etapa – a časově výrazně nad plánovanou dobu túry – celé výpravy, se stane obsahem reportáže v připravovaném bedekru expedice Československo křížem krážem.

Očekávání, že drsnější terén prověří vlastnosti automobilu v podhůří mohutného karpatského oblouku na východě Slovenska, se nám ale nenaplnila. Před výstupem na Kremenec se dá totiž po kvalitních asfaltových cestách napříč Slovenskem dojet až do obce Nová Sedlica, která je výchozím bodem k následnému značně strmému pěšímu stoupání na vrchol a k cíli výpravy.

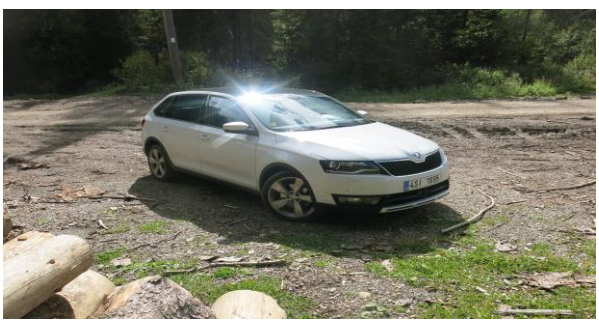
Zaparkovat se dá ve středu obce, poblíž autobusové zastávky. Ovšem místní nám poradili, že náročnou pěší túru si můžeme usnadnit ještě jízdou po úzké, trochu rozbité silničce až k chatě ochránců přírody Polonin. Takže následoval opět drobný, hladký a bezproblémový test asi půl druha kilometrové pojížďky mimo silnice 1. či 2. třídy.

A co se týče setkání s karpatskými medvědy? Při téměř tříhodinovém výstupu na vrchol Kremence jsme sice míjeli několik výstražných tabulí vedle turistického chodníku, které upozorňovaly, že se nacházíme v „medvědím teritoriu“, leč huňáče zřejmě poměrně frekventovaná turistická trasa běžně k vycházce neláká.

Na zpáteční cestu z vrcholu jsme se vydali už za pozdního odpoledne a tak poslední úsek několikakilometrového sestupu z náhodní roviny hlubokou úvozovou cestou Bukovských vrchů jsme absolvovali v již značně potemnělém lese, za svitu baterky. Místy se tak z hloubi okolních houštin ozývaly kdejaké nepříjemné zvuky, možná snad i za noční potravou bloumajících čtyřnohých králů zdejších hvozdů. K setkání s žádným z nich sice nedošlo, Po výstupu z lesa se nám ale určitě ulevilo.

Poslední dvojkilometrový úsek po údolní silničce až do Nové Sedlice a pak ještě k zaparkovanému Rapidu jsme se však přece jenom tu a tam ohlíželi při každém výraznějším zapraskání v blízkých lesních temnotách…

K nejhodnotnějšímu prověření schopnosti Rapidu v terénu se tak nakonec nabídly dvě delší zastávky na zpáteční cestě do Česka: První byly vyjížďky po cestách na okraji Slovenského ráje, druhou příležitostí zase nabídly šotolinové, a místy i lesní cesty v podhůří masivu Kráľová Hoľa na západním okraji Nízkých Tater.



Připojme tedy několik základních postřehů, jak jsme je získali při uživatelském testu automobilu, s ním jsme napříč samotným Slovenskem najezdili bezmála tisíc kilometrů a dalších pět set jsme přidali po českých a moravských silnicích a cestách.

Vůz zapůjčený mladoboleslavskou automobilkou Škoda byl z modelové řady Rapid Spaceback 1.0 TSI. Je to racionálně pojatý hatchback nižší střední třídy, který má v provedení Scoutline atraktivnější vzhled a současně i bohatší výbavu.

Scoutline, se snaží automobilu vtisknout „dobrodružnější“ charakter. Jak už jsme uvedli v předchozím textu, nejde ovšem – jako třeba u modelů Octavia či Kodiaq – o plnohodnotnou zvýšenou verzi Scout, ale především o stylové úpravy. Ty zahrnují výraznější, oplastovanou spodní část předního a zadního nárazníku s výrazným stříbrným prvkem uprostřed. Matně černé provedení bylo zvoleno také pro plastové nástavce lemů blatníků a prahů. U vozu nedošlo ke zvětšení světlé výšky a standardně přijíždí na 16“ kolech. Pro zlepšení designu by však zájemce měl zvolit o palec větší kola. Zřejmě z důvodu přiměřeného outdoorového využití je součástí výbavy plnohodnotné rezervní kolo.

Výbava Rapidu Spaceback vychází z provedení Style a v některých případech je doplněna o prvky z verze Monte Carlo. Obecně je verze Scoutline nejdražším Rapidem, ovšem oproti sportovněji laděnému Monte Carlu není rozdíl (necelých 10 tisíc korun) nijak výrazný. Přesto samotná cena Scoutline, která začíná na částce těsně pod 420 tisíc Kč, asi leckoho přiměje k zvažování, zda si tento „skautský bonus“ dopřeje.

Nutno ovšem říct, že svezení s tomto automobilů přináší veliké potěšení jak z aktivní sportovnější jízdy (pro tento účel jsme ocenili decentně zkosený volant v dolním oblouku i již zmíněný „soutěžní“ profil tvarováni sedaček). Obojí jsme v podhůří Nízkých Tater kvitovali při „rallye“ rychlostní zkoušce po hrubším asfaltovém povrchu podhorské silničky u obce Vernár s postupným přechodem na štěrk a šotolinu, vše ve zvlněném profilu kratších ostřejších stoupání a následně pozvolných sjezdů.

Důležité je ovšem zmínit se o turistickém komfortu poměrně velkého zavazadlového prostoru s objemem 415 litrů, který poskytl dostatek místa pro expediční vybavení a osobní zavazadla dvoučlenné posádky na bezmála 10denní zahraniční cestu.

S testovacím vozem jsme jezdili s průměrnou spotřebou těsně nad šest litrů paliva na 100 km. Pětapadesátilitrová nádrž je tak dostatečně objemná, aby skaut za volantem nemusel ani při delších přejezdech mimo osídlenou civilizaci vyhlížet s obavami ukazatel nejbližší benzínky.

Stejně jako všechny ostatní verze modelové řady Rapid, také Spaceback Scoutline může být vybaven výhradně přeplňovaným zážehovým tříválcem 1.0 TSI, a to s výkonem 70 nebo 81 kW (95 a 110 k). Ve slabší verzi se nabízí i se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovku. Vzhledem k nízké pohotovostní hmotnosti jen 1110 kg je dynamika výkonnějšího provedení vzhledem k charakteru vozu dostatečná. Motor vcelku úspěšně maskuje tříválcovou koncepci, ta se zřetelněji projeví zejména při rozjezdech s vytíženým vozem (užitečné zatížení činí 535 kg).

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY ŠKODA RAPID SPACEBACK SCOUTLINE 1.0 TSI

POHÁNĚCÍ ÚSTROJÍ: Kapalinou chlazený zážehový řadový tříválec, přeplňovaný turbodmychadlem, uložený vpředu napříč; DOHC 4V; elektronicky řízené přímé vstřikování paliva; šestistupňová manuálně řazená převodovka (3,77 – 1,96 – 1,28 – 0,97 – 0,78 – 0,64 – Z 3,18); stálý převod 3,625, pohon předních kol.

PODVOZEK: Samonosná konstrukce pérování vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči (vzadu vně pružin), vpředu s příčným zkrutným stabilizátorem; provozní brzdy kapalinové s podtlakovým posilovačem Dual Rate, ABS/BA, ESC/MSR/ASR, kotoučové, s vnitřním chlazením vpředu; elektrický posilovač řízení, obrysový průměr otáčení 10,9 m; pneumatiky 215/40 R17.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI: Rozvor náprav 2590 mm, rozchod kol 1463/1500 mm; d/š/v 4304/1706/1459 mm; objem zavazadlového prostoru (VDA) 415/1381 l; objem palivové nádrže 55 l; hmotnost pohotovostní/celková 1110/1645 kg, hmotnost přívěsu nebrzděného/brzděného 590/1100 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (dle výrobce)

Největší rychlost 198 km/h, zrychlení 0 – 100 km/h za 9,8 s; spotřeba paliva NEDC 5,5/4,0/4,6 l/100 km.

Z deníku expedice Československo křížem krážem: dosažení mezního západního a východního bodu SR

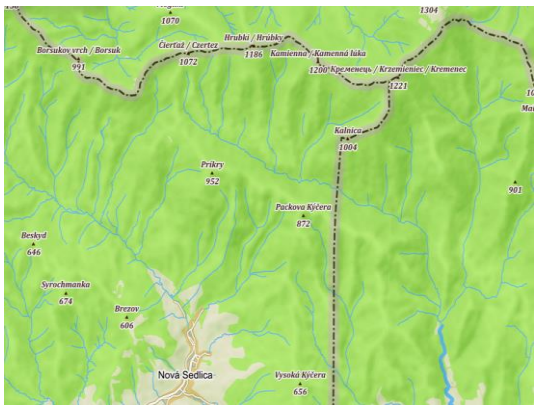
NEJZÁPADNĚJŠÍ MÍSTO SR – U OBCE ZÁHORSKÁ VES (GPS: 48.3804672N, 16.8331939E)

Obec se rozkládá na levém (východním) břehu řeky Moravy v okrese Malacky. Středem koryta řeky prochází státní hranice mezi Slovenskem a Rakouskem.

Dosažení nejzápadnějšího bodu Slovenské republiky dekorovaly vlajky Československa a Mezinárodního společenství dospělých skautů a skautek (ISGF).

NEJVÝCHODNĚJŠÍ MÍSTO SR – VRCH KREMENEC (GPS: 49.0879947N, 22.5657075E)

Vrchol leží na trojmezí Slovenska, Polska a Ukrajiny. Nejbližším sídlem je obec Nová Sedlica v okrese Snina.



Dosažení nejvýchodnějšího bodu na území Slovenska není snadnou vycházkou. Počáteční mírné stoupání z Nově Sedlici se následně změní v táhlý výstup, poté čeká turisty „pád" do hlubokého údolí a znovu dlouhé příkré stoupání k vrcholu Kremence podél ukrajinské hranice.

Nejvýchodnější a nejzápadnější bod od sebe dělí vzdušná vzdálenost téměř 430 km, nejdelší na celém území Slovenska.

MOTOSKAUTING.CZ, 2019/2: Editor: Slavomil Janov. Foto: Slavomil Janov, Hana Kaprálková, Petro Kahan a archiv/Oldskauting.cz. Kresby: Škoda Design. Mapy: archiv. E-zin vychází v rámci podpory rozvoje motivačního programu Oldskauting 21. **© Junák – český skaut/Kmen dospělých (CZSGF).**
www. skaut.cz/kmendospelych