



Stavitelný podvozek udělá z Focusu RS skutečný okruhový závodník



Podvozkové díly od H&R zvyšují radost z jízdy na závodní dráze

pružiny na dráze zřetelně eliminovaly boční náklon karoserie.

Již v první zatáčce byl vůz subjektivně rychlejší a sportovnější, přičemž stačilo méně točit volantem. Po pěti odjetých kolech se však pružiny dostaly na limit. V sérii zatáček šly úplně na doraz, což provázely tupé údery. Také pneumatiky byly na hranici mož-

ností – zadní náprava již nedokázala zachytit směr a automobil se stal silně

Vyladěný Focus RS jezdí na okruhu ještě rychleji

nedotáčivý. Nicméně lepší jízdní stabilita přinesla téměř sekundový náskok na kolo – 1:39,66.



Profesionálním servismanům trvá výměna pružin a tlumičů slabou půlhodinu



Po každé montáži se měřilo snížení vozku, jestli odpovídá údajům výrol



Walter Wolf a testman Guido Neumann rozebírají jízdní dojmy



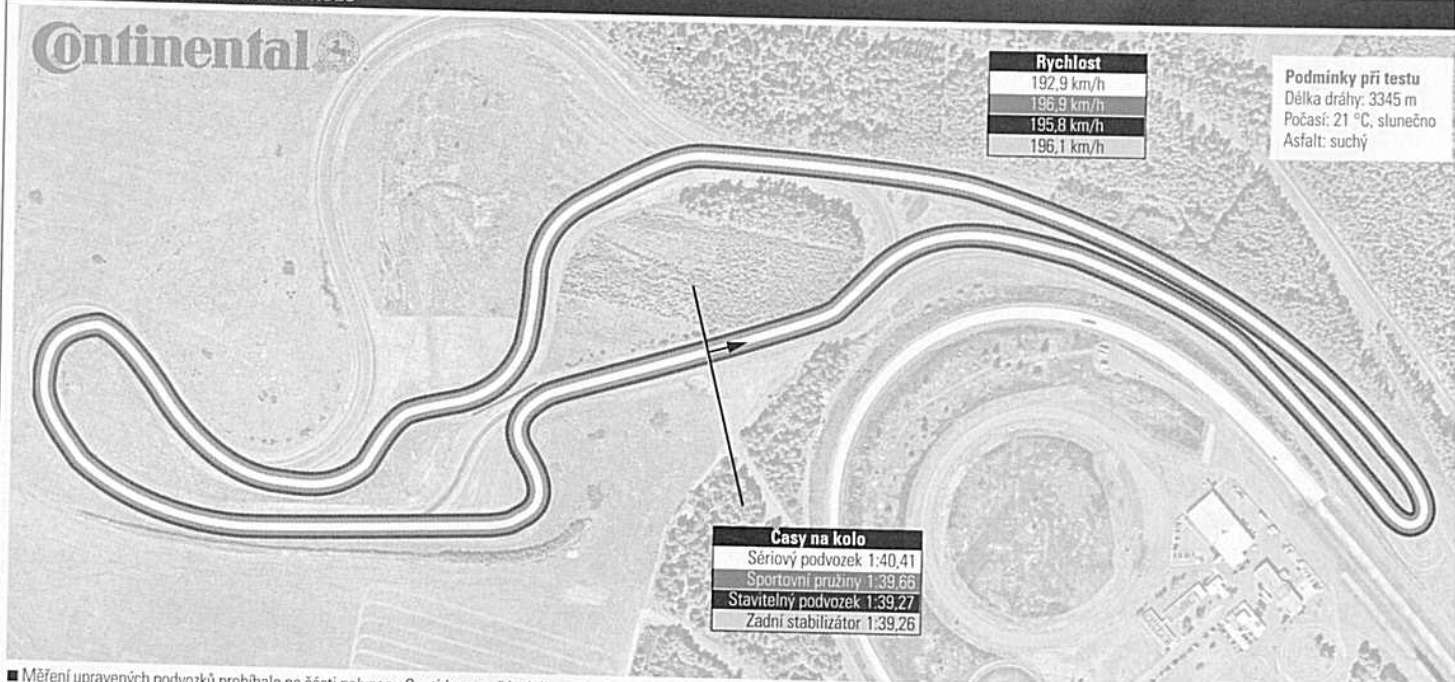
Sada sportovních pružin asi za 6800 zrychlí Focus RS na okruhu o 0,75 s

„Problém s nesprávně fungujícími pružinami v mezní oblasti určitě vyřeší stavitelný podvozek,“ prohlásil Brake. Také Wolf viděl lepší možnosti v kompletním podvozku: „Pružiny samotné nelze optimálně sladit s tlumiči, vždycky půjde o kompromis.“ Stavitelný podvozek od H&R pořídíte v přepočtu asi za 31 000 korun, při-

čemž má již přemontované a naladěné pružiny s tlumiči dohromady. Výsledek zaručuje snížení světlosti o 45 mm, což naše měření potvrzuje.

Rozdíl proti sportovním pružinám byl patrný hned v první zatáčce, automobil se choval opravdu sportově. Povel od volantu se na přední i zadní přenášely přímo a okamžitě. Fo-

DOSAŽENÉ RYCHLOSTI/ČASY NA KOLO



■ Měření upravených podvozků probíhalo na části polygonu Contidrom, což je dráha určená pro testování ovladatelnosti společností Continental. K dispozici je několik rychlých a ostrých zatáček, přičemž zkoušky se prováděly za slunečného počasí a na suchém asfaltu. Přímou po startu následuje levá a pravá zatáčka, ve kterých podvozek nesmí připustit přílišný náklon karoserie. O několik stovek metrů dále přijde ostrá levá vracečka, jež dokonale prověří chování vozu při nájezdu do oblouku. Na konci další rovinky se měří maximální rychlost. Poté přijde rychlý levý oblouk, který skončí labyrintem zatáček pravá-levá-pravá. Tady se naplno ukáže, jak moc se automobil naklání. Následující levá ostrá vyžaduje hodně trakce. Před cílovou rovinkou se ještě jednou prověří stabilita podvozku. Okruh končí kombinací levá-pravá zatáčka, kde lze hodně času ztratit, nebo získat.