



MACHUS

WILDCATA NEŠETŘÍ

V minulém čísle jste si přečetli rozhovor s Josefem Macháčkem, kde popisoval své zkušenosti s přechodem ze čtyřkolek na buginy. Teď už má za sebou další testování v tuniské poušti, kam vzal poprvé Wildcata, a už se pomalu rýsuje podoba jeho další dakarské účasti...

Pepo, když jsme se naposledy bavili, říkal jsi, že budeš letos hlavně najíždět kilometry s Wildcatem i s Rage buggy, testovat, sledovat jejich chování a učit se. Jak jsi tedy teď na tom?

Už se dotestovalo a Arctic Caty jsou už rozřezané. Dušan Randýsek se do toho pouští úplně, já malinko pracuju na dvou frontách, protože mám doma o něco víc techniky než on. Takže já pracuju jak na Arctic Catu, tak vlastně i na úplně jiném stroji, protože těch

změn na rámu a všem dalším je tolik, že možná bude lepší postavit úplně novou buginu na bázi Arctic Catu. Takhle prakticky v sérii se s tím dá jet nějaká malá rallye (Řecko, Maroko, co s tím jel Tošenovský), ale Dakar je víc specifický. Jednoho Wildcata jsem tak rozřezal, ale potřeboval bych ještě druhého, abych mohl testovat, co vydrží a co nevydrží. Hlavně tedy ve větší zátěži, takže je dobře, že Vlastík Tošenovský už s tím jezdí ve dvou, což je dalších osmdesát kilo



navíc. Nicméně ta technika se zatím osvědčuje, a protože jsem zvyklý na poměrně velký výkon z Rage buggy, tak ještě nevím, jestli to nechám osazené tímhle motorem.

Říkal jsi, že do motoru budeš sahat ty...

Tak motor už mají odborníci a domlouvali jsme se, že by to mělo jít nějak ke stovce koní, což by mělo stačit. Tenhle týden máme s Dušanem stanovené, že dokončíme rám a pak by se měly tvořit detaily – usadit sedačky, velké nádrže, navigační přístroje, kam umístit rezervy atd., je toho hodně do konce prázdnin. Já se vrátím z Řecka z rallye 3. září a první týden v září udělám definitivní rozhodnutí, podívám se na jednu i druhou buginu, podívám se, jak jsem daleko, kolik mám peněz. Pak řeknu definitivní rozhodnutí, jedu



MAXIMA RACING OILS



MARTIN LIŠKA
TROJNÁSOBNÝ MISTR
ČESKÉ REPUBLIKY
V QUAD CROSS



RICKY CARMICHAEL
MULTI-TIME MXON
CHAMPION
MAKITA SUZUKI



RACINGOVÉ OLEJE MAXIMA POUŽÍVAJÍ TYTO TÝMY

MONSTER ENERGY
Kawasaki
FACTORY RACING

ROCKSTAR ENERGY DRINK
SUZUKI

MONSTER ENERGY
FRONTIER
Kawasaki



WWW.ASPGROUP.CZ

ASP Group s.r.o. autorizovaný dovozce amerických olejů a maziv MAXIMA do ČR a SR

Adresa dovozce: Náměstí 13, 267 53 Žebrák, ČR
TEL.: +420 311577222 E-MAIL: info@aspgroup.cz



Dakar, nejedu Dakar, jedu Dakar na Arctic Catu, nebo jedu na Arctic Catu speciál.

Dušan by jel tedy s čím?

On nemá jinou volbu, já mám víc věcí postavených, takže on na Arctic Catu. Ale ani ten nebude normální, budou se měnit ramena, brzdy, třeba i řízení. Ale nakonec, proč by jely dva normální Arctic Caty na Dakaru, lepší bude, když pojedou

jeden normální Dušanem předělaný a druhý byl jel Arctic Cat speciál. Už vím o Wildcatu možná víc než v Arctic Catu, už znám i slabá místa. Jsou to drobnosti, ale my s nimi na tak dlouhý závod prostě musíme počítat.

Jaký je tedy konkrétní výstup z tvého testování v Tunisu?

Tam z toho byl každý nadšený. Jezdil

v tom Macík, jezdil v tom Fajtl, ten byl úplně unešený. To jsou lidi, co mají syndrom nákladáku, letí na bouli a už nepřemýšlí, že jede v bugině, v nákladáku už by dávno stál na brzdách a já přidávám plyn! A do metrové díry vletím v šedesátikilometrové rychlosti a on nic nezaznamená. A začne tomu věřit, skoky přes duny, jak to bere ty velký díry atd. Třeba dole pod dunama jsou takový pláty, nepříjemný, ostrý, tvrdý, když to jedeš na čtyřkolce nebo na motorce. Tak já se vyhouplul na dunu a poslal to tam v šedesáti sedmdesáti proti těm plátům. Jenom vidím, jak křečovitě se tam drží za všechno a křičí. A ono to udělá jenom ta da da da a jede to dál... Tak jenom kouká. Protože v nákladáku by byl bez páteře, v osobáku by to taky byly obrovský rány do tlumičů.

V čem tedy spočívá přestavba Wildcata?

Je potřeba hlavně dodržet přílohu J technických předpisů, což v sérii

nesplňuje. Taky to musí obsahovat nádrž pomalu na 200 litrů, a to když tam naložíš, tak musíš celé auto změnit... To pak nevyhovuje pérování, síla ramen, prostě pak nevyhovuje nic. Taky jsem rozčilený kvůli gumám, že mám chuť do toho vložit čtrnáctistovku třeba z Kawasaki ZZR a jet kategorii T1. Jenom proto, že můžu používat gummy patnáctky, ve kterých je větší výběr offroadových vzorků. Ve čtrnáctkách není offroadového skoro nic a ty ATV plátňové gummy už neodpovídají na ten styl jízdy autem, chce to kordové gummy. A tisícovka obsah zase ty patnáctky kola neutáhne.

Taky si ovšem pohrávám s myšlenkou nejet. Je to strašně moc úsilí pro jeden závod. To je jen tenhle a třeba Silk Way, které vyžadují naprosto specifický přístup. Ještě čekám na rozhodnutí pořadatele ASO, zda mi vykompenzují ztrátu, kterou mi letos způsobili. Pokud ne, tak jelikož přecházím z kategorie čtyřkolek do aut, tak klidně můžu jeden ročník vynechat. Víc bych se připravil na další rok, víc vyzkouším, víc natestuju...



OTÁZKY: Dan Pejzl FOTO: Ondra Záruba, www.zarubafoto.cz

inzerce



Široká nabídka pneumatik a disků pro všechny dostupné pracovní i sportovní čtyřkolky a side by side stroje od americké firmy ITP s dlouholetou tradicí výroby.

Svojí nabídkou vyhovějí všem vašim požadavkům, přáním a nárokům.

Více než 70 prodejních míst po celé ČR a SR



Kompletní nabídku najdete na:

www.itptires.cz

ASP Group s.r.o. - Oficiální distributor amerických pneumatik a disků ITP v České a Slovenské republice.

Náměstí 13, 267 53 Žebrák Tel.: +420 311 577 222
E-mail: info@aspgroup.cz Web: www.aspgroup.cz

