



Když jsme se naposledy bavili s Dušanem Randýskem, vypadalo to, že s buginou vyrazí na Dakar 2013. Nakonec se tak nestalo a jezdec věnoval celou další sezonu doladování stroje a testování. V polovině listopadu jsme probrali, co bude dál.

RALLYCAT HLÁSÍ: DOLADĚNO!

Dušane, je tvůj RallyCat po roce práce už v konečné podobě, nebo jsou v plánu ještě další úpravy?

Naši evoluci jsme rozdělili do tří fází a výsledky v českém i evropském mistrovství jasně říkají, že jsme výborně zvládli fázi číslo jedna. Naučili jsme arctika žít, jezdit a vyhrávat bez velké pozornosti mechaniků. Teď se chystáme na fázi číslo dvě, a to jsou úpravy, které se vážou hlavně na pohodlí jezdce a nepředvídatelné situace na vícedenních rallye. Mluvíme o zapadávání v písku, kde máme navrhnutý zvedací písničky a dohušťovací zařízení.



Jaké změny proti původní konstrukci, kterou jsi měl v plánu mít hotovou už loni, ještě během testovací sezony proběhly?

Většina inovací, které jsme použili, se vážou na závody typu Dakar apod. Ty se osvědčily i v mistrovství Euro-

py cross country, všechno jsme měli předimenzované a extrémně vychlazené. Tím jsme měli velký náskok před konkurencí, která to řešila v průběhu sezony. Úpravy vydržely i obávané Ondrovy



Offroad Maratony daly technice hodně zabrat



Dušan rozdává rozhovory a úsměvy

blátěné maratony a to je co říct. To je asi největší test, nechat něco máchat 24 hodin v blátě.

Kolik toho vlastně zbylo z původní konstrukce Wildcata? Co šlo použít v originál podobě?

Celá konstrukce a změny se tvoří pod přísnými pravidly FIA, takže všechno se točí kolem homologovaného bezpečnostního rámu, bezpečnostní nádrže a bezpečnostní přepážky, to jsou ty zásadní změny. Jinak pohonné ústrojí nás mile překvapilo, kdokoliv se rozhodne pro Wildcata, popřípadě závodit s ním, tak se může spolehnout na motor, diferáky, řízení, rozvodovku i poloosy. Všechny změny se

vázaly na potřebu dojezdu (800 km) a rychlé servisovatelnosti. Rozhodně to není jako ve WRC, kde je původní jen přední znak.

Zpočátku jste na úpravách spolupracovali s Pepou Macháčkem, platí to pořád, nebo už stroj doladuješ sám?

S Pepou jsme pořád ve velmi intenzivním kontaktu, navzájem si pomáháme. Vsadil na velké buginy s velkým motorem a uvidíme, která cesta bude zajímavější. Určitě se uvidíme na Dakaru 2015.

Můžeme se tedy těšit, že tě uvidíme v lednu na startu Dakaru, nebo vsa-

díš na jiný velký závod?

Jiný... Plán je jasný, příští rok Intercontinental rally ze Španělska do Dakaru, Silkway a evropský šampionát. V mezičase jednáme s partnery, kteří chtějí vidět arctika na Dakaru v Jižní Americe. Takže Dakar další rok určitě, už se moc těším, jak se potkáme s Polaris a Can-Amy na duně!

Máš za sebou poměrně úspěšnou sezonu, jak jsi spokojený a jak si vedla technika?

Jsem se sezonou velmi spokojený, jak jinak – 1. místo v ČR v Offroad Maratonech a druhé v Evropě, byl to šílěný rok a musím tímto poděkovat partnerům za podporu a rodině za trpělivost. Hodně jsme se naučili a poznatky se pokusíme zúročit na soutěžích ve světě.

Máš za sebou letos nějaké karamboly?

V každém závodě mám svoje krizovky, ale v Rumunsku mi to teda uteklo z rukou asi nejvíce, nevím, jestli jsem se kochal, nebo už jsem byl unavený z technicky náročných závodů, v každém případě jsem to poslal do lesa. Naštěstí mezi stromy... Prostě najednou ležím na střeše.



OTÁZKY: Dan Pejzl FOTO: Jiří Jonáš, archiv týmu



v dnešní době nedá nikde natrénovat. Proto i ten mechanik není ten samý mechanik, když ho vláčíš sedmý den v průměru 800 km denně a nenecháš



Na Dakar se Dušan už hodně těší

Rumunský karambol



Použil jsem svůj šarm, letěl do první vesnice, hodili jsme to s místníma opilcema na kola a jel jsem dál. Naštěstí se nikomu nic nestalo jen mechanici měli delší výkaz práce... V každém případě ponaučení od Reného Metge, legendárního matadora dakarských soutěží, mělo zase platnost - jestli chceš dojet první, musíš první dojet...

Je porovnatelný závod typu Baja s vytrvalostními maratony stylu Dakaru, nebo to lze brát jen jako testování?

Je to asi nejbliž Dakaru, co se týče přípravy techniky, ale největší rozdíl je v tom, že tam není žádný prostor na chybu. Baja je dvoudenní závod, všichni se oprášíme, umyjeme a za pár týdnů se jede znovu podobná epizoda. Na Dakaru musíme počítat s tím (když pomineme únavu techniky), že lidské vědomí je tam vystaveno extrémnímu tlaku, který se



RallyCat na IRC 2013

ho vyspat, odřízneš ho od pravidelných rituálů jako dostatek spánku, jídla a domácí něhy...

Pak se stávají věci jako nedotažené šroubky, hádky, zapomenuté dolití kapaliny a spousta jiných absurd-

ních jevů... A to samé platí u řidiče, navigátora apod. Takže když se mě někdo zeptá z přetopeného obýváku u televize, proč jsi nedojel Dakar a co se zase posralo, tak se jen usměju... Klobouk dolů před každým, kdo kdy viděl šachovnici na konci tohoto šílenství.

Máš povědomí o tom, jak si vedou ostatní naši závodníci s Wildcaty, sdílíte zkušenosti s úpravami například?

Samozřejmě, všichni používají naše komponenty RallyCat, jsme jedna dobrá parta a jsem rád, že to tak je.

Jak vypadá tým RallyCatu, kdo se na tom všem podílí?

Firma RallyCat - jsme malá firmička o pěti lidech, mechanici, konstruktéři a já. Moje práce je krást nápady po celém světě a ničit, co kluci vytvoří. Zatím nás to všechny baví a lidi kolem zajímá.

Jak se ti daří shánět finance na závodění? Jak náročná je taková sezona s RallyCatem?

Jsem přesvědčen, že je to tak jako se vším v životě, co do toho dáš, tak z toho dostaneš. Tak to platí v byznysu, v lidských vztazích, ve sportu - je potřeba věci dělat naplno a přijde očekávané, nám se to daří. RallyCat zajišťuje hlavně technické zázemí a prodáváme komponenty, které pomáhají Arctic Catům vítězit. Cena se samozřejmě odvíjí od zvolených závodů - takže když to shrnu, tak Dakar milion, Baja sto tisíc, maraton 10 tisíc...

Když to teď shrneš, byl Wildcat ideální volba vzhledem k množství úprav, nebo bys teď třeba zvolil jiný stroj jako technický základ?

Musíme brát v úvahu, že všechny UTV jsou vyrobeny jako jednoúčelové sportovní náčiní na zábavu. Každý SBS /UTV pro podobné extrémní potřeby upravuje. Přesto Wildcat byl svým revolučním designem, pérováním něčím úplně novým. Zase to skončí u financí, s funkčním konkurenceschopným arctikem jsem na třetinových cenách v porovnání s velkým autem. Takže určitě dobrá volba.