

Jak upravit čtyřkolku na závody

Zima je obdobím, kdy každý závodník pilně připravuje techniku na nadcházející sezónu. A jako v každém motoristickém sportu i tady platí, že důkladná předsezónní příprava se během roku několikanásobně vrátí.

L. Záruba, lada@cmn.cz
foto: archiv

Kdo nějaký čas závodí, ten již ví, co se čtyřkolku. Ale co když do závodů právě nastupujete?

Co máte udělat se svou čtyřkolku, aby za prvé vůbec přežila, a za druhé, aby byla připravená co nejlíp? V téhle fázi závodění nemusíte řešit výkony mo-

toru, i se sériákem toho budete mít plné brejle. Co rozhoduje, je však podvozek, takže dnes o něm, někdy přistě se podíváme na motory, variátory a tak podobně.

Než začnete

Na začátku si nejdřív musíte říct, do jakých závodů půjdete. Jestli do crosscountry (ITP Esso Cup, OffroadMa-

raton atd.) nebo do motokrosu (MČR a jiné), anebo jestli nastoupíte do supermota (MČR). Pro každý typ závodů se totiž čtyřkolka připravuje jinak. Další věcí k úvaze je, kolik do toho chcete investovat. Jako vodítko jsme pro vás dnes abecedně sestavili přehled základních podvozkových úprav, které byste měli na svém stroji určitě udělat.

Bástry

Ano, jsou to bástry (z anglického busters), nikoli blástry. Bástry jsou dobré pro crosscountry, kde zabráňují poranění rukou například od větví, ale jsou dobré také proti bahnu a chladu. Dělalí se buď jako celoplastové, anebo častěji s hliníkovou výztuhou. Na motokrosu s bástrami pozor. Pokud se vám sesmekne na skoku ruka z říditka, je vysoká pravděpodobnost, že skončí mezi rukojetí a bástrem, odkud vám ji po dopadu vyndají nejspíš už jako zlomenou.



Tlumiče

Kvalitní tlumiče jsou zcela zásadní věc, věc, která vás zrychlí nejvíc. Nemá cenu teď honit nějaké koníky výkonu, pro vás je v téhle fázi nejdůležitější

snažit se vyplatit podvozek. Čím bude pohodlnější (to neznamená měkčí), čím líp bude fungovat, tím budete rychlejší a hlavně pojedete ve větší pohodě, aniž byste se předčasně unavili a říditka vám vypadávala z ruky. Existuje mnoho výrobců tlumičů, k nejprestižnějším patří americký Fox, ale před nákupem si dobře zjistěte, jaké má daná značka u nás servisní zázemí. Tlumiče je totiž nutno minimálně jednou ročně repasovat, a to musí někdo umět a musí k tomu mít speciální nářadí, náhradní těsnění a další díly.

Na tlumičích je nejdůležitější jejich nastavení. Na každý druh závodění a pro každou trať se tlumiče nastavují jinak. Jiné je nastavení pro motokros, jiné pro crosscountry a samozřejmě úplně jiné pro supermoto.



Ramena

Jsou čtyřkolky, u kterých přední ramena nemusíte měnit vůbec, třeba Suzuki LT-R450, Yamaha YFZ450R nebo KTM 450SX. Pokud si ale na jakékoliv jiné čtyřkolce necháte původní, úzká ramena, připravujete se o velkou dávku stability, kterou přináší rozčabění čtyřkolky. Závodní ramena bývají širší než sériová, mají vyšší pevnost, některá ramena, například Houser, mají i možnost nastavování geometrie předního kola. Nejdůležitější údaj je šířka ramen. Zjistěte si, jestli na závodech, které hodláte jezdit, platí limity maximální šířky ramen. Obvykle to bývá 50 palců (1270 mm). Nejširší ramena se jezdí v motokrosu a v supermotu, kde potřebujete nejvíc stability a kontroly nad strojem, v countrycrossu, který se jezdí po úzkých cestách, se používají ramena užší.

Podívejte se také, v čem jsou ramena vaší čtyřkolky uložena. Pokud jen v nějakých gumičkách nebo v pochybných plastech, odejdou vám už na začátku sezóny. Nejlepší uložení je na jehličkových ložiscích, je však třeba se o ně starat.



Kola

I na originálních kolech se dá pro začátek závodit, ale jakmile zrychlíte, brzy se dostanete do bodu, kdy výhody lehčích a pevnějších závodních kol oceníte. Na crosscountry volte kola se zesíleným obvodem, v motokrosu se dnes také čím dál tím víc používají různé systémy, jako například TrackLock, které zesilují okraje ráfků a navíc zmáčknou pneumatiku, aby při extrémních průjezdech zatáčkou nedošlo k jejímu odrazení a úniku vzduchu.

Pneumatiky

Nejdůležitější jsou dobré pneumatiky a tlumiče. Pneumatiky pro crosscountry volte šestiplátňové, protože jsou odolnější proti prořazení. Také je dobré pro CC volit pneumatiky s vyšším profilem. Vyrábějí se závodní pneumatiky přímo na crosscountry, například ITP GNCC, vyvinuté pro americký seriál GNCC. Pro motokros se volí pneumatiky úzkoprofilové a směs vyberte podle povrchu tratě. Na tvrdé tratě volte tvrdou směs (třeba ITP Quad Cross MX), na měkký povrch je zase lepší směs měkká (například ITP MXR6). Na motokros vám stačí pneumatiky dvouplátňové, které jsou lehčí, mají citlivější odezvu a lepší záběr. Jsou sice náchylnější k průrazu, ale to je vám na motokrosu podstatně víc fuk než na countrycrossu.



Kyvná vidlice

Pro začátek vůbec neřešte. Teprve později přijde na to, že závodní kyvka má své výhody, nehleďte na to, že je oproti standardní pevnější.

U kyvné vidlice je základním parametrem její délka. S delší kyvkou získá čtyřkolka stabilitu při přímé jízdě, ale sníží se trakce zadních kol. Proto se delší kyvka dává na čtyřkolky pro crosscountry, protože tady s trakcí nebojujete, ale potřebujete stabilitu při přímé jízdě. Kratší kyvka je zase vhodná na motokros, protože zkrácení kyvky zvýší trakci zadních kol, kterou při motokrosu potřebujete neustále.

Zadní osa

Tohle je také docela důležitá věc. Originální osy se při závodech velmi rády ohýbají a hlavně lámou. Některé závodní osy jdou dokonce i rozšiřovat a zužovat pro různé typy závodů - pro motokros si podložkami nastavíte širší rozchod, pro crosscountry zase užší, abyste se svižněji propletli úzkými úseky.



Trhačka

To je ta zakroucená telefonní šňůra, kterou mají čtyřkolkaři kolem zápěstí, a která vypíná zapalování při opuštění čtyřkolky. Při závodech MČR a jiných je to vyžadovaná nutnost.

Nášlapý

Důležitá věc pro vaši bezpečnost. Při závodě vám nohy létají tak, že ani nevíte, kde je máte, a pokud byste se měli trefovat pouze na ty standardní úzké stupačky, můžete se vsadit, že konec závodu dokoukáte ze záchranky.

Noha vám může spadnout pod otáčející se zadní kolo anebo na zem před stupačku, přičemž ani jedno nekončí hezky. Občas kontrolujte i popruhy nášlapů. Sám jsem byl svědkem, jak se dá zlomit noha, když vytahané zpuchřelé popruhy prasknou.



Stupačky

S originálními stupačkami se závodit dá, ale daleko jistější držení boty, zejména na skocích a v blátě, poskytnou stupačky závodní, které bývají navíc i širší než originální. Také mají lepší držení boty do boků, díky jejich zvýšenému okraji. Při MČR jsou závodní stupačky nutností.



Nárazníky - přední i zadní

Důležitá věc pro ochranu vaší čtyřkolky při nárazech. Ověřte si nutnost vybavení nárazníky u promotérů závodů, do kterých chcete nastoupit, někde, například na MČR, jsou nárazníky povinné.



Neděláme si nárok na vyčerpání tohoto širokého tématu. Nezmínili jsme třeba předělání normálních brzdových hadic na pancéřové. Ale pokud bude zájem, můžeme v budoucnu připravit pokračování.

Ovšem jednu radu vám na konec dáme: až pojedete svůj první závod, hlavně buďte v klidu. Nejde o nic jiného, než abyste si to užili. ■