Mám ho nejdelšího! Tajemná formulka uvádějící v zoufalství okolostojící chlapy a v rozpaky stepující slečny a paní, kterým nemravné myšlenky od této chvíle nabourají rodinnou pohodu. Nechme biologii stranou, nečtete si Sto největších prasáren, ale Quad, takže teď se zase bavíme o čtyřkolce.

JEZEVČÍK

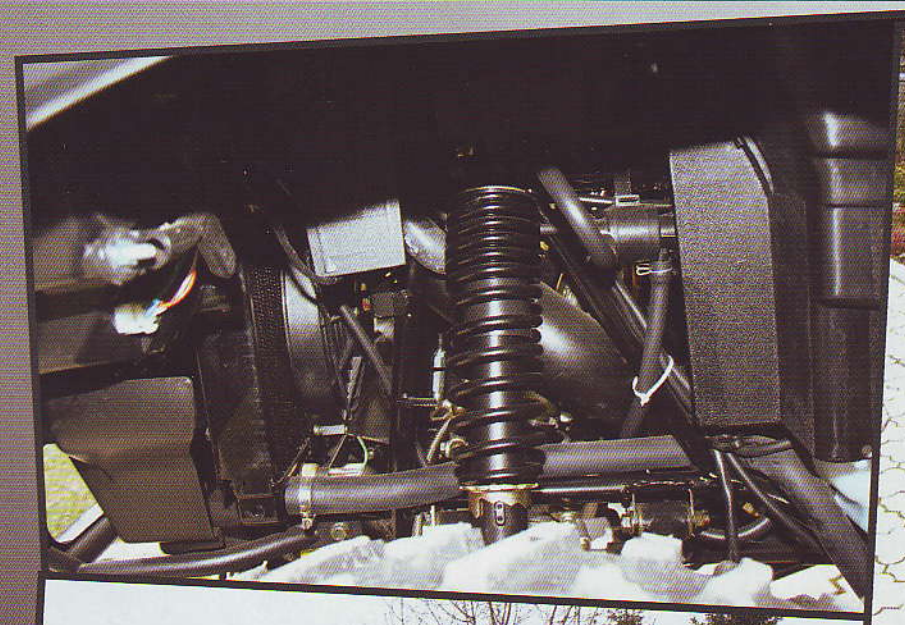
Oblíbená zábava v hledání, kdo má co nejdelšího, případně největšího, dostala definitivně další (dlouhý) rozměr. Dlouhá auta, s barem, bazénkem nebo vodotryskem se čas od času dostanou na stránky novin a časopisů, ale dneska už to nikoho nepřekvapí, stejně jako silikony velikosti devět. Mezi čtyřkolky se zatím moc takových úchyláren nedostalo, ale co není, může být. Vlastně už je. Doteď jste mohli na čtyřkolku naskládat za sebe tak dva tři lidi, něco možná na nosiče, ale o pohodlí to určitě nebylo. A tak se dalo dohromady několik chytrých hlav, a nebylo to náhodou, že se tak stalo u nás v Čechách, a vymysleli šestimístnou čtyřkolku.

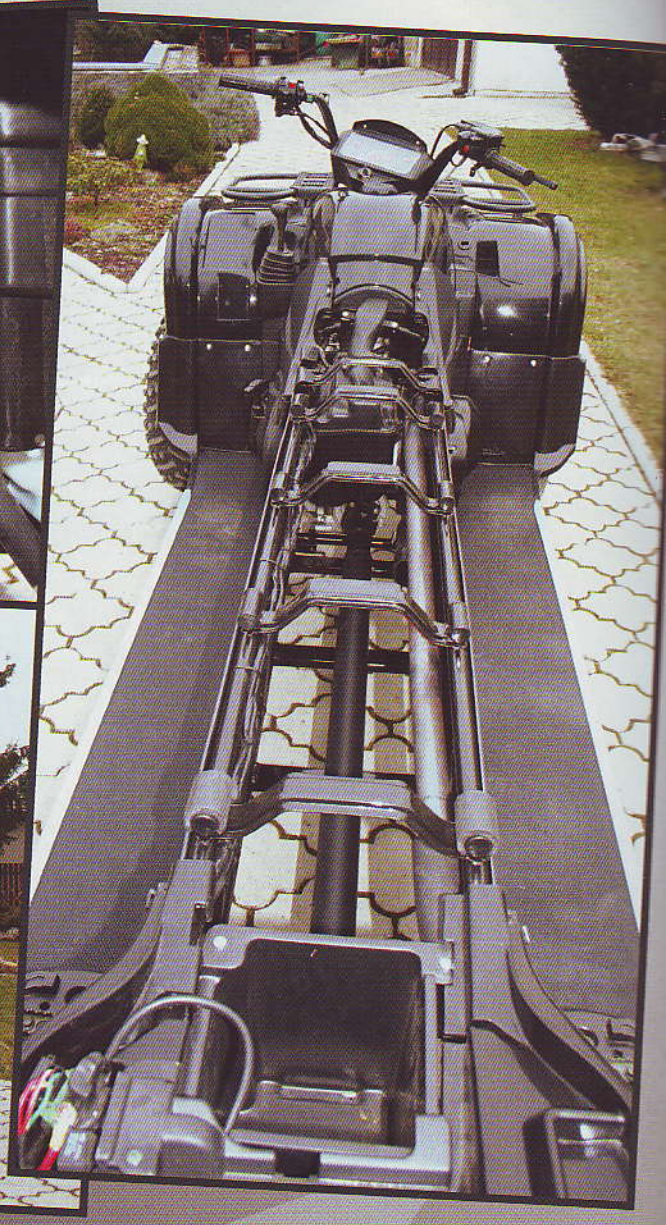
Vymyslet si něco podobného není zas tak velký problém, ten pak nastává ve chvíli, kdy papírovou předlohu budete převádět do reality, a nejvíc se u toho bude vztekat ten, kdo to musí vyrobit. Snadno se řekne protáhnout o metr dvacet, ale těžko přeříznete funkční věc, dáte ty dva kusy od sebe a spojíte to papírem.

GLADIÁTOR VEJPŮL

Asi by se podobná věc těžko dělala z malého tříkila nebo ze sportky, to chtělo solidní základ ve větším užitkáči, a protože si stavbu vymyslelo vedení Journeymanu, tak volba padla na Gladiátor. Beztak na skladě nic většího nemají.

Když se na začátku ledna řeklo, že se speciál udělá z Gladiátora, tak stavitel Jirka Císař nejdřív nadával, pak se ještě jednou optal, jestli zadavatel ví, kolik je metr dvacet, a pak začal vymýšlet, jak celou operaci provede. On totiž Gladiátor ani v základu není žádný drobeček a s metrem dvacet navíc už z něj bude 3,5metrová potvora. Nejlepší na tom je, že přeříznout se dá taková věc jen jednou, na druhý pokus už potřebujete zas další mašinu a to je drahá sranda. Při úvaze o zásadním rozhodnutí vyšlo jako nejlepší pro řez místo rámu za motorem, nádrží a airboxem. Odtud se totiž už dá všechno relativně jednoduše prodloužit a zpátky to napojit ke zbývající části a nemusí se vyrábět součástky znovu. Není to ale zas taková sranda, jak to vypadá, protože když se rozhodnete prodloužit auto, tak v případě předního náhonu moc starostí nemáte. Jenže Gladiátor má náhon na všechna





kola a podmínka zachování funkčnosti byla jednou z prvních, proto se kromě rámu musel protahovat i kardan. Ve stejném místě se řízlo i sedlo, to se protahovalo také, předek je původní, široký zadek taky a mezi tím je natažený prolisovaný hliníkový plech.

TUŽŠÍ PÉRA PRO ŠEST CHLAPŮ

Původní trubky rámu 25 mm nahoře a 35 mm dole se stěnou 2 mm prodloužily tlustostěnné bezešvé o stejném průměru, ale se stěnou o síle 6 mm, které se do starých trubek narazily a zavařily, takže o pevnosti konstrukce nemůže být řeč. Už tak to všechno celkem slušně drželo pohromadě a neprohýbalo se, ale pak k tomu navíc přibyla vevařit příhradová konstrukce ve stylu ducatích rámů a tuhost je teď druhé jméno jezevčíka. Další přišel na řadu o 120 cm prodloužený kardan, roura výfuku, lanovod ruční brzdy, brzdová hadice a veškerá elektrika a celé to schovaly nové bočnice z ABS plastu, kde se tak uvolnilo dost místa pro reklamní plochy. Mohlo se to udělat i otevřené, což by bylo celkem efektní, ale vzhledem k tomu, že na tom budou jezdit lidi, tak se s ohledem na rotující kardan radši zakrývalo. Dalším ořechem byla konstrukce stupaček, tam z originálů zbyly jen přední a zadní části, prostředek je teď z duralu zatím pokrytý protiskluzovou gumou jako v tramvaji. Jedinou změnou na podvozku jsou tužší pružiny, aby se pod váhou šesti lidí, co se na to vejdou, ty původní nesešlapaly, uvažuje se i o výměně kol, ale na těch původních je zatím Gladiátor celkem dobře ovladatelný a dá se s ním prý jezdit pořád ještě jako z normálním Gladem. Je tedy třeba před odbočením za roh víc přemýšlet a o něco si najet, ale žádné drama. Ještě neproběhly všechny jízdní testy, ale vidět vysedávat v zákrutě všech šest lidí asi bude zážitek…

NA SVATBU I NA POHŘEB

Vzhledem k tomu, že o stavbě bylo rozhodnuto v lednu, tak bylo od začátku jasné, že na to nebude zas tak moc času. Jirka mě ale dokonale uzemnil odpovědí, že to celé postavil za deset dní. Klobouk dolů. Když jsme Gladiátora fotili, byl už prakticky nachystaný pro svůj reklamně-poutací život, chybělo ještě dorazit pár detailů – dokončit lanovod ruční brzdy, obalit výfuk azbestem nebo přišroubovat upadlé sklíčko na zadním světle, ale jinak už všechno fungovalo. Vznikla tak pravděpodobně nejdelší funkční čtyřkolka v Čechách, možná i v Evropě a možná i na světě. Kdybyste někde zaslechli drb, že někdo má ještě delší, tak to klidně pošlete do redakce na mail.

Tenhle úlet byl původně postavený speciálně pro jarní výstavu motorek, aby lákal návštěvníky na stánek Journeymanu. Mimo to je ale stroj plně funkční a bude dokonce mít homologaci na silnici, která by měla po dohodě s výrobcem klapnout, takže se do budoucna na našich silnicích s podobnými dlouhány možná budete potkávat. Už padla i myšlenka, že by se dal Gladiátor používat třeba na svatby nebo jako pohřebák – místo sedla prkno na rakev, pozůstalí v poklusu za ní. No, asi by to taky šlo.

Text a fotky: Dan Pejzl