

Zamáčkněte slzu, končí jedna úspěšná historická etapa. Do důchodu jde závodní Gladiator RX 510, který má na svědomí to, že tahle čtyřkolka se dostala do podvědomí většiny českých čtyřkolkářů, nebo to, že v Offroadmaratonech tyhle původně neznámé čínské stroje začaly porážet konkurenty podstatně zvučnějších jmen.



PĚTSETDESÍTKA JDE DO DŮCHODU



» Bez komentáře...



závod UAE Desert Challenge. Výsledné čtvrté místo si budou všichni členové týmu dlouho pamatovat.

MALÁT PRICHAŽI

V roce 2008 se už do týmu dostal nový jezdec Martin Malát, ale kvůli jeho smlouvě s Enduro týmem ještě nemohl odjet všechny závody. Takže díky absenci na několika podnicích z toho bylo opět celkové třetí místo v seriálu. Stroje Gladiator byly použity pro tuto sezónu zcela nové a JourneyMan Racing Team se pustil i do jejich vylepšení, která měla umožnit nejen se zúčastnit, ale pokud možno i vyhrávat. Zadáním bylo postavit stroj s převahou sériových dílů, ale s nezbytnými úpravami tlumení, výfukového vedení a samozřejmě také s odlehčením a demontáží všeho zbytečného. Navázala se

První účast Gladiatorů RX510 se datuje do sezony 2007, kdy „tovární“ tým JourneyManu startoval až před létem a vynechal několik závodů. Byl to rok seznamování s možnostmi strojů i jezdců. Startovalo se prakticky na všem, co firma nabízí, aby se vytipoval nejlepší stroj pro závody. Nakonec volba padla na Gladiatora a byla to dobrá volba. V tomto „nultém“ roce se tým naučil co je třeba na stroji vylepšit nebo upravit, aby byl schopen vydržet celý extrémní závod.

Každopádně to byly prakticky kompletně sériové stroje. I mechanici měli jedinečnou možnost zjistit, jak to na závodech chodí, co je třeba s sebou vzít na závody a co třeba jen zbytečně zabírá místo v kamionu. Výsledek na konci sezony, kdy Martin Sláma skončil v konečném pořadí třídy TR na třetím místě, tak byl obrovským zadostiučiněním téhle snahy i velkým překvapením. Na koni sezony si ještě upravený Gladiator střihnul v sedle s Jardou Vojnou pouštní

také spolupráce s renomovanou českou firmou HP Sporting, která vyrábí tlumiče, jež svojí kvalitou, ale hlavně extrémní odolností vysoce překonávají vše, s čím Gladiatory na závodech jezdily. Ostatně jsou původně vyvinuté pro autokros a jiné závodní automobily.

V sezóně 2009 jsme už měl JourneyMan Martina Maláta jen pro sebe, ale na druhou stranu se už také začala ozývat „americká“ krize, takže se preventivně omezovaly náklady na závody a startovalo se na loňských strojích. Vlastně ani nikdo neočekával nějaké zázračné umístění. Martin se ale popral se stárnoucí technikou, která nakonec prokázala vysokou spolehlivost a odolnost a nakonec dokázal celý seriál s přehledem vyhrát. Na strojích bylo oproti loňsku jen málo změn. Vlastně jedinou výraznou změnou bylo použití nové generace tlumičů HP Sporting, kterou dostal k dispozici zhruba v půlce sezóny.

KDE TO JE?

A kde je tajemství úspěchu Gladiatora? Jak je možné, že tahle celkem nenápadná pětistovka válcuje a poráží Polaris, Can-Am, Renegady 800 a další výkonnější stroje? Manažer závodního týmu JourneyMan Racing k tomu s úsměvem a nadsázkou říká: „Kdybych vám to prozradil, musel bych vás zabít...“ Ale hned nás vede k závodním strojům, které zcela proti očekávání nestojí ve vybavené hale obklopené týmem techniků, ale smutně se krčí zablácené ještě ze závodu pod plachtou v rohu dvora. Hned se dozvídám, že takhle tu stojí vždy skoro do poslední chvíle před závodem a pracovat se na nich začíná tak dva dny před startem. Stroje se umyjí, vyčistí, zkontroluje a opraví se vše, co se poškodilo a stroj je připraven na další závod. A co kontrola a pravidelná rozborka-sborka motoru, tolik „oblíbená“ motocyklovými závodníky? Nic takového neexistuje. Motor se za celou sezónu nerozebíral ani jednou! Motor

je totiž jednou z těch „tajných“ ingrediencí, které týmu JourneyMan přinesly tolik vítězství. Je prostě jednoduchý, předimenzovaný a díky tomu i velmi spolehlivý. Další přísadou úspěchu je rám stroje, který při stejné kvalitě materiálu má výrazně tlustší stěnu trubek, než používá

konkurence. To mu zaručuje několikanásobně vyšší životnost při závodech a snižuje pravděpodobnost fatálního poškození. A to tajemství úspěchu Glada? Nakonec mi ho prozradili. Není v největším výkonu, ani v nejlehčím stroji, ani v zázemí na závodech. Tajemství Gladiatora tkví v jeho vyváženosti. Souhrn jízdních vlastností, spolehlivosti a přiměřeného výkonu z něj dělají „nezmara“ offroadových tratí, který je schopen dojet téměř za jakýchkoliv podmínek a neunaví závodníka tolik, jako přemotorované stroje konkurence. A v neposlední řadě k němu přispívá i fenomenální jezdec Martin Malát, který dokáže stroji dát vše, co potřebuje a nejezdí silově, ale s rozumem a rozvahou a přesto pekelně rychle. Letos odejde závodní Gladiator RX510 do důchodu a bude nahrazen novým modelem. Po třech letech „služby“ na to ostatně má právo. Ale nový model, což bude s největší pravděpodobností šestistovka Gladiator X6 bude maximálně vycházet z poznatků a zkušeností jeho předchůdce. Protože proč měnit něco, co je spolehlivě vyzkoušené?

