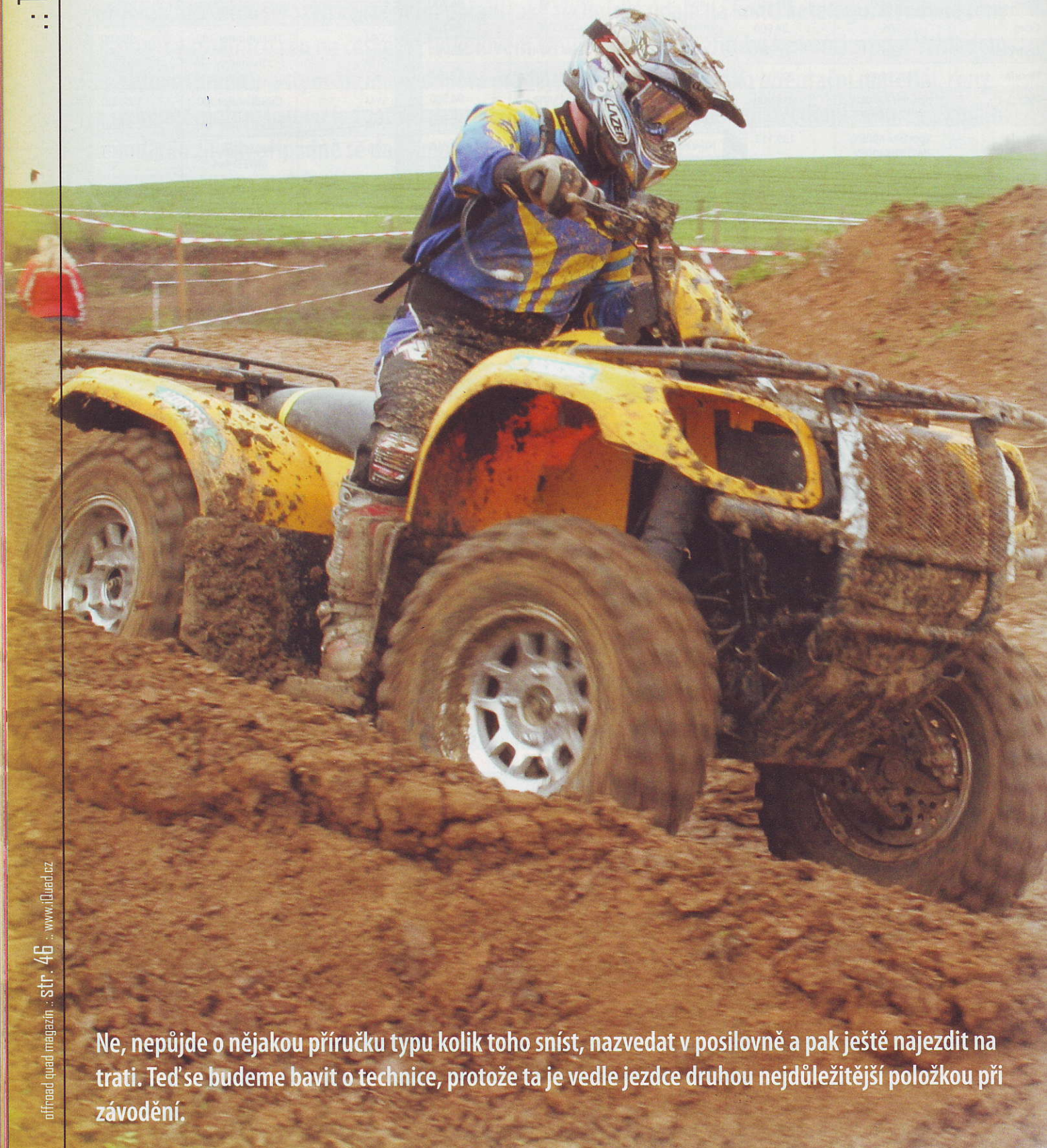


..: JOURNEYMAN RACE-GLADIATOR

..: TECHNKA ..:

JAK VYHRÁT MARATON



offroad quad magazin : str. 46 : www.iQuad.cz

Ne, nepůjde o nějakou příručku typu kolik toho sníst, nazvedat v posilovně a pak ještě najezdit na trati. Teď se budeme bavit o technice, protože ta je vedle jezdce druhou nejdůležitější položkou při závodění.



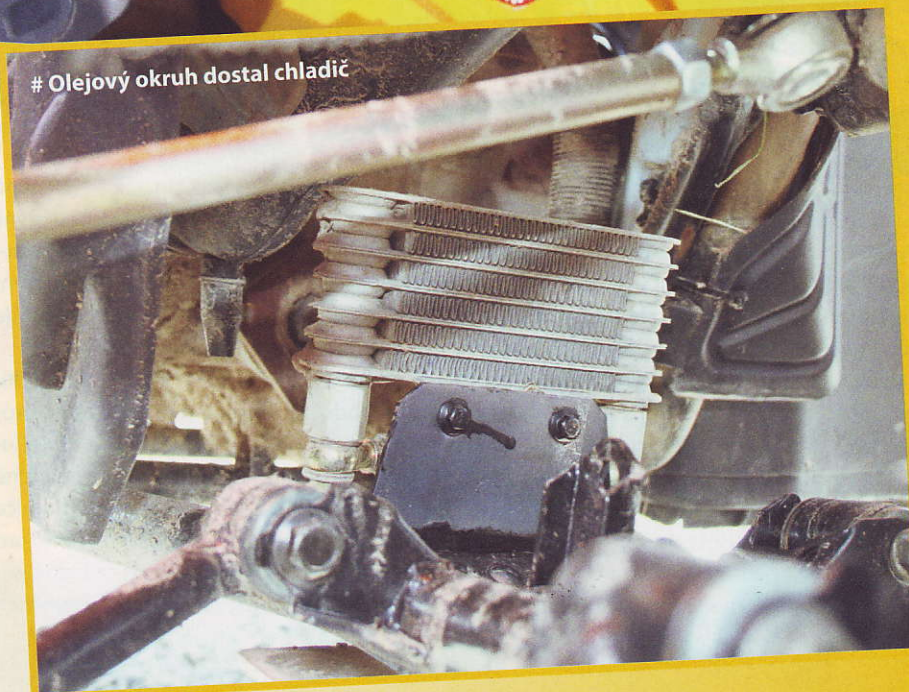
Jak známo, české offroad maratony nejsou záležitostí pro sváteční střelce, aspoň ne ve chvíli, kdy myslíte na solidní umístění. To už chce mít něco najeto a místo na ovládání mašiny a sebe myslet na co nejefektivnější techniku jízdy. Vybrat si k tomu dobrou mašinu je základ úspěchu. Zatímco ve sportkách by se dala podle výsledků doporučit LTR 450, tak v traktorech je to zatím celkem překvapivě Gladiator od Journeymanu. Čína nečína, Martin Malát s číslem 778 dává konkurenci dost zabrat a spíš než na sekundy a minuty počítá svůj náskok v cíli na celá kola, soupeři reptají, že něco není v pořádku s časomírou, ale to je spíš námět pro pořadatele. My to necháme Láďovi, páč ten má větší hlavu.

SÉRIOVKA VYDRŽÍ

I když tomu někdy ostatní závodníci nechtějí věřit, tak vítězný Gladiator je prakticky sériová mašina, kde se nic zásadního neměnilo. Rám je původní a kromě minimálních oprav, třeba úchytů apod., se na něj za celou sezonu nemuselo sáhnout, a dokonce ani po ní, masivní sériové trubky o síle stěny až 3,5 mm ustály bez problémů i závodní tempo. Na plastech nebylo co vylepšovat, a i když už se prodává i Glad s novějším ksichem, tak tuhle sezonu tým dojde s loňskou vizáží. Jedinou úpravou jsou vyndaná světla, protože ty závodák k ničemu nepotřebuje. No, zatím je to při popisování „závodáku“ docela nuda, samá série



Palec se tady šetří



Olejový okruh dostal chladič



Tlumení od HP vyřešilo problém



V airboxu je průchodnější filtr

nakonec stejně zůstali v sérii, kde se maximálně líp slíční hrany a do sání jde průchodnější filtr.

Proti velkým americkým a japoncům je Glad i ve výhodě s nižší spotřebou, míň koní míň žere, takže u Journeymanů se tankuje maximálně tak jednou za závod, na dvouhodinových vůbec, tam 14litrová nádrž bohatě stačí. A i tím se sbírají minuty náskoku.

Jestli už vás to nudí, tak přichází konečně jedna vychytávka, Jirka Císař, stavitel tohoto stroje, vyznává názor, že chlazení není nikdy dost, a tak přišel před sosnovským kolem s nápadem přidat k chlazení ještě menší chladič oleje, aby se v případě hodně rozblácené trati ulehčilo zalepenému chladiči vody. Miniaturní radiátorek má svoje místo za uložením přední nápravy kousek před motorem, kde ho odspodu chrání hliníkový šusplech, zvenku ho ani nezaregistrujete. Mašina s ním jela úplně stejně jako bez něj, ale určitě neublížil.

pravidelně závod co závod drtil drahé italské suspenziónie na šrot a docela to lezlo do peněz. Hápečka naproti tomu mají pro strach uděláno, protože pochází z mnohem větších strojů, a bylo po problémech. Vypadají na obou nápravách sice hodně přerostle, ale účel plní na 107 procent, takže u Journeymanů vládne spokojenost. K tomu se přidaly lehčí hliníkové ráfky z doplňkového programu značky a na nich zase odolné bačkory Maxxis All Trak, které umí v blátě a na trati líp než sériovky. A aby těch úprav nebylo moc, tak na brzdách žádné nejsou, jenom jsou rozdělené okruhy, nožní brzda na zadek, na řídkách předek.

Tak a bylo by to skoro všechno. I když je tu ještě jedna věc, co je jinak než normálně, a to je plyn. Martin má na řídkách motorkový heft, palec si šetří na jinou zábavu. Jak má být na trati nejrychlejší, připomínají mechanici Martinovi jednoduše vzkazem přilepeným na nádrži – a funguje to.

A to už je asi úplně všechno. No, na závodáka skoro nebylo co psát...

Text a fotky:
Dan Pejzl

TALIANI S LK ŠIPKU

Jestli jste se dostali až sem, tak se konečně dočtete o zajímavějších úpravách. Tou první

je odoperování předního náhonu. Tím sice užitek ztrácí svoji největší výhodu proti sportkám, ale dobrý pilot prý předek vůbec nepotřebuje a navíc se tím mašina docela odlehčí.

To další se týká prakticky jenom podvozku a z toho podvozku zase jenom odpružení, protože zbytek je překvapivě zase sériovka. Tlumení totiž nese značku HP Sporting a původně bylo určené pro auta. Protože sportovní tlumiče pro čtyřkoly jsou většinou dimenzované pro lehoučké sportky, s užítkači se zas tak moc nepočítá a Glad je docela pořizek, tak Journeyman

a nikde žádná voňavost.

A jinak to není ani s motorem, ten má otevřený asi 35 koní a to není v terénu zas tak úplně málo, na rovinkách ale trochu ztrácí, pro maraton proto šel do skladu dílů katalyzátor a tlumivka a místo nich zbyla jen vykuchaná koncovka, která si ráda nahlas zabublá. Protože jinak tam zase zůstalo všechno jako normálně, takže bude mít pětistovka tak asi 40 koníků, takže zase žádná brutalita. Tým zkoušel při závodech několik stupňů úprav půllitru, od snížení hlavy přes proleštěné kanály nebo jinou karburaci, ale

To se hned jinak jede...

