

CESTA NA VRCHOL



CESTA NA VRCHOL JE VŽDY NĚKOLIK. NĚKTERÉ JSOU HODNĚ PŘÍMÉ, JINÉ ZASE DOST KRKOLOMNÉ, DALŠÍ PRO MNOŽSTVÍ PŘEKÁŽEK TĚMĚŘ NESCHŮDNÉ. PODOBNÉ JE TO I PŘI CESTÁCH NA VRCHOL MOTORISTICKÉHO SPORTU, AT UŽ JÍM KAŽDÝ MYSLÍ, CO CHCE.

Bavíte-li se s nějakým úspěšným pilotem rallye, okružářem, vrchařem nebo jiným specialistou, jsou jejich vzpomínky na začátky většinou dost podobné. Svou závodnickou kariéru odstartovali na motokárách, kde si osvojili jak základní ovládání vozu, tak i chování na trati a co je nejdůležitější – okusili první chuť vyhrávat, uspokojení z předjetí soupeře i hořkost porážky. Všechny pocity, které provázejí „dospělé“ závodění v autech, monopostech

i jiných strojích totiž prožijete ve stejné míře i v relativně jednoduchých a nesrovnatelně levnějších motokárách.

V TÝMU MISTRA EVROPY

Možnost vyzkoušet si závodní techniku se neodmítá. Nemohl jsem proto odříct ani nabídku k absolvování závodního víkendu s motokárou třídy ROK v týmu Josefa Kališe, který před dvěma lety dovedl k titulu mistra Evropy Erika Janiše. Podrobné představení

☞ **Mokrý závod v motokárovém pojetí znamená nejen mokré gumičky ale i pláštěnku**



☞ **30 koní, dva pedály a hektolitry adrenalinu - to je ROK cup**

techniky jsme přinesli už před časem v Motorsport Magazínu z března, proto se teď omezím jen na konstatování základních parametrů stroje pro doplnění představy.

Stroje pro ROK třídu mají tu dobrou vlastnost, že používají stejnou techniku, která nejlépe prověří schopnosti pilotů bez ohledu na investované peníze. Podvozek je z ocelových trubek a motory jsou unifikované dvoutaktní stopětadvacítky Vortex o výkonu 30 koní. To je asi to nejdůležitější, co je potřeba vědět.

K tomu, aby prakticky kdokoliv mohl začít legálně závodit, jsou potřeba dvě věci: licence a stroj. Žádost o vystavení závodní licence musíte podat na Autoklub České republiky k asociaci kartingu. Potřeba je pasová fotografie, zaplacení poplatku a vyjádření lékaře. Nic komplikovaného, dá se to zvládnout během jednoho dne. Pokud není žádný problém, licence je po zaškolení na okruhu a složení testu vaše.

PROFÍCI BEZ SLÁVY

Po absolvování „úřadu“ jsem se tedy mohl těšit na první „oficiální“ kilometry mezi ostřílenými roky na autodromu v Sosnové. I když vypadá motokárové závodění třeba v televizi jako zábava pro děti a dorost, je tento pohled hodně zkreslený. Profesionalita přístupu většiny týmů je srovnatelná s „velkými“ závody, a až už se o stroje starají profíci, nebo třeba jen vlastní rodina, stojí pohled do jednotlivých stanů za to. Ústředním motivem zázemí je vždy motokára zdvižená na servisním vozíku. Kolem před tréninky nebo již vlastními závodními rozjíždkami probíhají poslední přípravy, seřizování, ohřívání, čištění, mazání, dotahování a prostě všechno pro to, aby jezdec na trati mohl odvést co nejlepší práci a pojezdít co nejvíce soupeřů.

Ani v JOKA kart týmu to při mém hostování nebylo jinak. Tři mechanici se od pátečních tréninků starali o šest motokár. První starostí bylo vlastní vybalení všeho potřebného v prostorách depa a vybudování zázemí. Toť otázka zhruba hodiny. Pak už se tým plně soustřeďuje na kompletaci strojů, dotankování, ohřátí a poslední úpravy, vše běží zajištěm tempem a okamžik první jízdy se blíží očekávan jako první rande.

PRVNÍ KRŮČKY

Nastartovaný ROK si v projevu nezadá s ostrou stopětadvacítkou, dvoutaktní koně netrpělivě protáčeji

zadní kola. Posez v laminátové sedačce je absolutně pevný, sedačka bezesbýtku obepíná tělo i bez pásů. Volant je proklatě blízko, motor hřeje pravý loket. Samotný start je i díky odstředivé spojce až překvapivě hladký, dvoutaktu chvíli trvá, než se odspodu sebebere. Ovšem ve chvíli, kdy se nadechne k akci, začíná nekompromisně tlačít stroj dopředu a ještě při tom statečně pogumovávat asfalt. Při řízení motokáry je dobré zapomenout na všechny poznatky z řízení osobáku. Sedíte tři centimetry nad zemí, řízení nemá posilovač, poháněná náprava zase diferenciál a navíc se brzdí levou nohou (z toho budou mít radost snad jen vyznavači automatů). Podle toho také vypadá jízda. Dvoutakt nastupuje v otáčkách pekelně, jen si tak vrkne a máte tam přes 10 tisíc otáček a chuť mu neschází ještě ani ve dvanácti, kalup utne až omezovač někde kolem 13900. Do té doby už ale uplyne dost značná část rovinky a je čas myslet na zpomalení, tady většina nováčků včetně mě udělá svou první chybu a začíná brzdit mnohem dříve, než je potřeba, a i když vůbec není potřeba. Motokára totiž na asfaltu sedí jako přikovaná a zatáčku, na kterou byste si s autem troufli maximálně tak v poloviční rychlosti projedete teď s přehledem s lehkým kontra proti přetáčivému smyku zadní nápravy – zábava veliká, adrenalin stříká do žil, ale k ovládnutí a zažití takového chování pár kol nestačí.

NA AUTO ZAPOMEŇTE

První trénink znamenal na kilometrovém okruhu v Sosnové asi tři výlety mimo trať... ono totiž aplikovat radu, že v zatáčkách se zásadně nebrzdí, chvíli trvá a ani pak ve vypjatých situacích nereaguje začátečník podle, rady ale tak, jako to zná z auta a... a zase hodiny, kačirek, tráva a pocit nižšího intelektu. Na tohle je asi ideální zaučovat děcka, která si ještě nestihla osvojit pedálové trio tátova miláčka. Ale stejně jako třeba při jízdě na kole ani na moto-



kárách žádný učený z nebe nespadl a jistota se získává úměrně počtu ujetých kilometrů. S přibývajícím odjetými tréninky se počet inspekcí kvality šterku začal přibližovat nule a s pocitem, který zažívají rabující vítězná vojska, jsem kvitoval zjištění, že jsem si zlepšil čas na kolo asi o pět sekund. Bohužel chvilkové opojení vydrželo jen do chvíle, než mne naprosto nekompromisně deklaroval „prcek“ ve slabším stroji a ukázalo se, že můj špičkový čas je na kilometrovém severočeském autodromu ještě asi o deset sekund horší než slušný průměr...

Nezbývá než si přiznat, že to bylo opravdu krásné a poetické odpoledne, ale nasadit podobného „střelce“ do závodu by zřejmě nevěstilo nic pozitivního. S bolavým tělem a naklepaným zadkem jsem se tak po zbytek závodního víkendu už spokojil jen s pozicí zvědavého pozorovatele a s obdivem sledoval ty zatím bezejmenné borce, jak si nadělují desetiny a setiny, jedou kolo na kolo, tvrdě bojují a vykračují si tak ty svoje první krůčky na ten svůj vrchol.

Vzhledem k prodělané zkušenosti musím před rokery jen smeknout.

ŠPIČKA POJEZDÍ I BIELU

A na závěr přidávám ještě několik zajímavých postřehů. Ani v motokárách nejsou mechanici žádná ořezávátka. Ohnutou osu na mém stroji mi mechanik vyměnil do půl hodiny. Závidět by mohli mechanici z formule 1 i čas výměny pístu, tento zásadní úkon nezabere víc jak deset minut. A dalo by se pokračovat dál, ale věřte mi, je lepší to vidět. Místo toho zmíním jen to, že do Sosnové



» Tým v kompaktním balení vyráží na závody

přijel podpořit svou dceru závodící s ROKem i Frank Biela (pětinásobný vítěz Le Mans) a také si tam sám s motokárou zajezdil. Kdo by čekal suverénně bezkonkurenční časy, vyvedu ho z omylu. Frank jezdil zhruba o 2 sekundy pomalejší kola než špička. Jasně záleží i na znalosti trati, stroje, váze atd., ale pro představu, jak kvalitní podívaná je český ROK cup, tato poznámka určitě postačuje... Navíc Franka

tato kratochvíle zřejmě chytla, protože se proslýchá, že by si napříště několik závodů s ROKem rád zajel – pro diváky i soupeře je to určitě skvělá zpráva.

O tom, jak proběhl vlastní závod, kdo vyšel z pošmourného víkendu vítězně a kdo naopak bodově naprázdno, se dočtete v pravidelném reportu ve sportovní části magazínu.