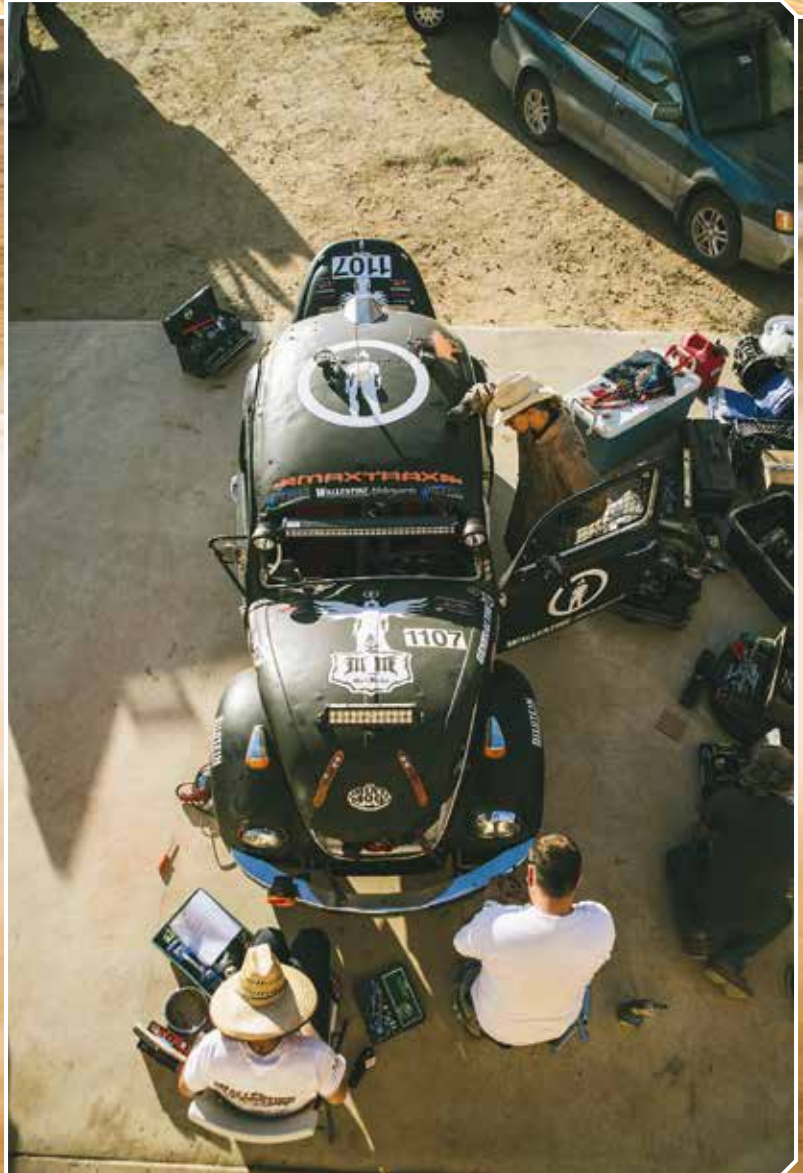
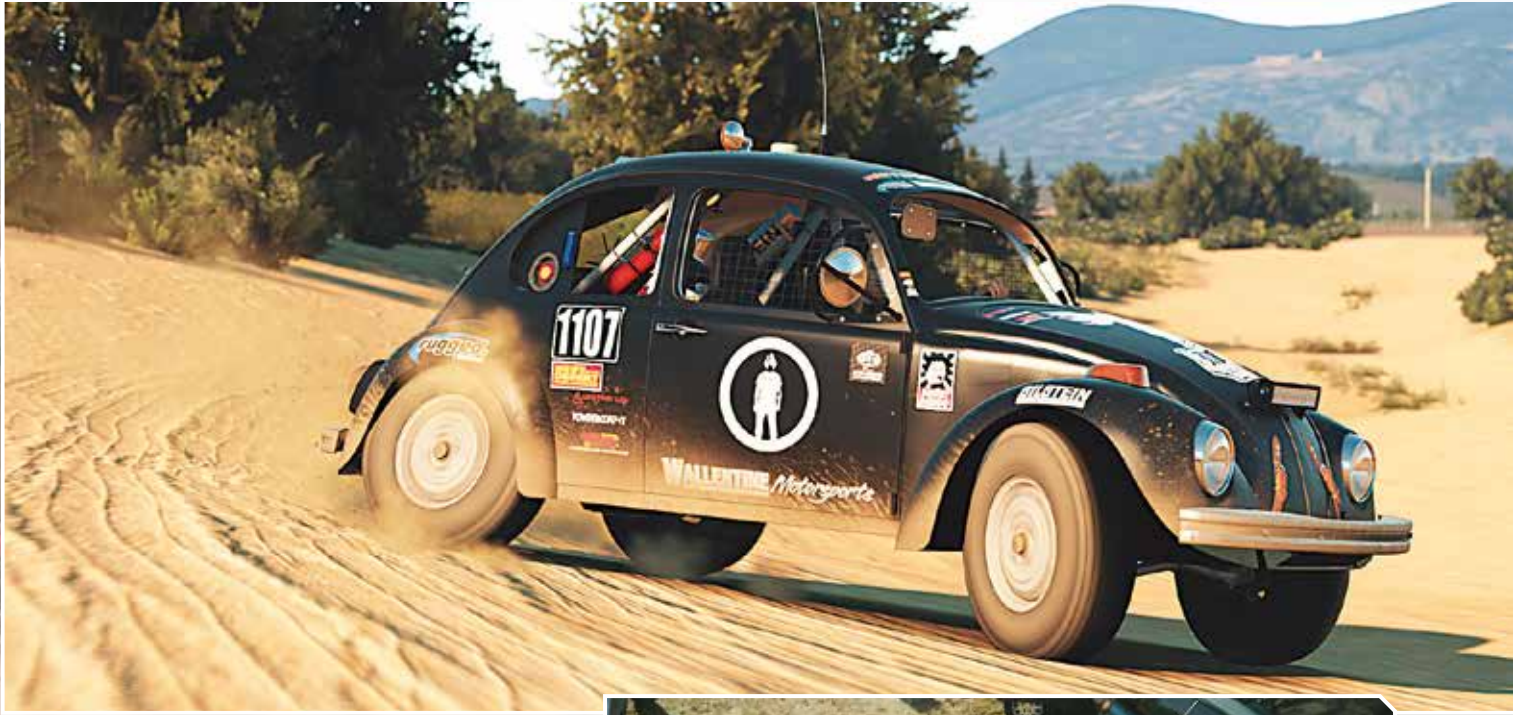


Dobře stlučený brouk



V širém světě, stejně jako v řadách čtenářů tohoto magazínu existuje plné a pestré spektrum majitelů VW Brouk. Na jednu stranu jsou tu jedinci odhodlaní zachovat originalitu a integritu svých obstarožních strojů, leští jejich poklice a jezdí se klidně projet v neděli, když je hezké počasí.





vají takovou nakládačku a tolik se zahřívají, můžete je mít s vyrovnávací nádrčkou, ale mají omezený zdvih kvůli původním montážním bodům. S těmi mohou být lidé dost kreativní. No a zesílení uložení tlumičů je klíčové, protože mají tendenci poškodit se, takže je znovu svařujeme, přidáváme ocelové výztuhy a modlíme se. S těmi našimi jsme udělali prakticky všechno. Neustále experimentujeme v rámci pravidel.

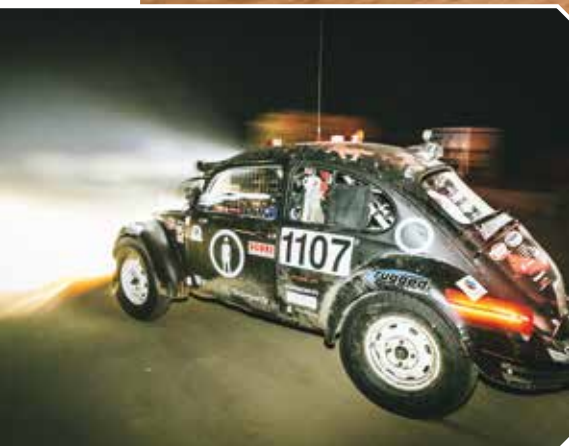
TÉMĚŘ LEGÁLNÍ AUTO

Také máme větší pneumatiky a během let jsme experimentovali s řadou druhů, například s těmi pro staré Jeepy. Mají zaoblené hrany, takže když jedete ve vyježděných kolejkách, snadněji se s nimi zatáčíte. Pokud si vezmete normální offroadovou gumu s ostrou hranou, její okraje zkoušejí vyjet z kolejí a řidič neustále bojuje s řízením. Právě teď jezdíme s General Tire 7.00x15. Vlastně, kdybychom přidali čelní sklo a blinkry, auto by mohlo do provozu, ale protože nejsou nutné, tak nemůže. Někteří lidé v naší třídě jezdí na závody po vlastní ose a občas jedou i domů, ale my naše auto taháme.

Ale bez ohledu na to, jak dobré je vaše auto, je na Baja nejdůležitější logistika. Logistika nezni moc sexy, ale u tohoto typu závodů je naprosto klíčová, protože když nemáte na správném místě tu správnou pomoc, abyste se dostali tisíc mil přes poušť, nedejete do cíle. Je to jednoduché. V autě máme několik komunikačních systémů. Máme GPS a RFID sledovače, které vyžadují pořadatelé závodu, a máme rádio, které používáme pro komunikaci mezi závodním autem a doprovodnými nakládačkami. Ale naši novou tajnou zbraň je wifi hotspot Iridium Go!, která nám

jsem si nepředstavil, že s nějakým budu závodit. Ne do chvíle, než jsem viděl film Dust to Glory, takový dokument z Baja 1000 ročníku 2003, a věděl, že musím najít způsob, jak tam jet. Trophy trucky stojí každý zhruba milion dolarů, takže to bylo mimo hru, ale myslím jsem, že Brouk třídy 11 by bylo skvělé a levné auto, ve kterém lze závodit. Mýlil jsem se. „Levné“ je relativní pojem, protože všechno okolo závodů je příšerně drahé a určitě nejde koupit si něco starého na inzerát a namalovat na boky startovní čísla.

Když se nad tím zamyslíte, auto je navrženo, aby fungovalo na ulicích a během normální životnosti. Patnáct let běžného užívání na silnici se rovná na trati Baja zhruba osmdesáti kilometrům. Takže jsme auto odstrojili až na holý kov a začali ho znovu stavět, všechno jsme zesílili, znovu udělali sváry, zabudovali bezpečnostní klec, posílili úchyty tlumičů. Podvozek musíme také trochu upravit, protože samozřejmě není možné, aby původní tlumiče a pružiny vydržely v takovém terénu, takže jsou povolené závodní tlumiče, i když musí mít průměr dvou palců. Protože dostá-



Ale na druhé straně jsou tu tací, jenž chtějí vyrvat interiér a sklo a vyrazí na nejtěžší offroadové závody světa, třeba Baja 1000. Vzhledem k extrémnímu terénu, ve kterém tyto „Brouci“ závodí, by bylo snadné myslet si, že jde o speciální závodáky s prostorovým rámem a řádnými díly VW. Prostě trubky potažené laminátovou kapotáží. Jenže tohle je téměř sériový Beetle 1600 z roku 1969 s pouhými několika úpravami a většina z nich je tu kvůli bezpečnosti.

LEVNÉ JE RELATIVNÍ POJEM

Interiér samozřejmě vypadá jako závodní, protože musí plně vyhovovat moderním bezpečnostním standardům, takže tu je kompletní rám, závodní sedáčky, pětibodové pásy a bezpečnostní nádrž. Dalšími indiciemi, že jde o dost seriózní závodní auto, jsou jednotky GPS a špičkové, velmi moderní komunikační systémy Iridium Go!, které jsou tak nové, že je ještě nemají ani nejlepší týmy s trophy trucky. Takže jsme se setkali s Jimem Grahamem, člověkem, který stojí za jednou z top stájí pojmenovanou Desert Dingo, abychom zjistili, kde tento projekt začal a co to obnáší, pokud chcete připravit Brouka na šílenou akci typu Baja 1000.

„Brouky jsem miloval od dětství, ale nikdy



umožňuje komunikovat mezi doprovodnými vozidly a našimi závodními operacemi prakticky kdekoli na světě. Jsou úplně nové a jsme jedním z prvních offroadových týmů, které je používají. Jsou úžasné a neskutečně pomáhají.

Velké věci, které nemůžeme vézt, typu náhradních převodovek, pneumatik a podobně, jsou na doprovodných vozidlech, takže když se něco porouchá, nemáme teď problém kontaktovat jeden z doprovodných vozů, aby se s naším autem setkal, a opravíme to na trati. Převodovky jsme už takhle měnili. Zabere to zhruba dvě hodiny a v jednom z předešlých závodů jsme spotřebovali tři.

ZATÍM BEZ DOKONČENÉHO ZÁVODU

Jednou z nejlepších věcí na závodění se starým Volkswagenem je, že je fanoušci na-prosto zbožňují. Abyste rozuměli, trophy trucky za milion dolarů s tisícovkou koní jsou při závodech přírodní živeli, ale nás fanoušci také milují. Říkají, že s tím co děláme, jsme buď hrdinové, nebo šilenci. Osobně se kloním k těm šilencům, zvláště když náš první závod byla právě Baja 1000! Je to jako myslet si: „Hm, měl bych začít běhat“, a první věc, do které jdete, je olympijský desetiboj. Byli jsme totální amatéři a vyřadila nás amatérská chyba. Když jsme pod motor namontovali kryt, použili jsme šrouby, které vyčnívaly pod něj. Samozřejmě se během závodu odsekly, kryt nakonec upadl (nikdy jsme ho nenašli) a potom jsme s odhaleným spodkem motoru narazili na kámen, který odlomil kus olejového filtru. Konec hry.

Na Baja jsme zatím startovali pětkrát, ale nikdy jsme nedojeli do cíle. To má několik důvodů. Počítají maximální čas na projetí trati tak, že vydělí celkovou délku 26 km/h, takže máte 45 hodin... Což zní dobře. Ale my máme ta nejméně upravená auta a vyrážíme téměř poslední, takže musíme jet po totálně rozžvýkané trati, což je téměř nemožné. Ale cílem není jen prostě dojet. My zvítězíme! A s ničím menším se nespokojíme!

Náš poslední závod byl legendární Mint 400 v Las Vegas v půlce března, což je další příšerně těžký závod, který jsme nedojeli, i když tentokrát to skoro vyšlo. Byli jsme zhruba 50 kilometrů od cíle trati o délce 400 km, když do nás ze zadu narazil truck Desert Lite. U brouku samozřejmě všechno důležité visí vzadu, takže náraz zničil kryt motoru, poškodil větrák a vyrval olejový chladič. A pro nás byl konec. Takové je závodění. Ten druhý chlapík se hrozně omlouval a nabídl nám peníze na opravy, ale já řekl, že omluva stačí a pokud si nemůžete dovolit opravit své vlastní auto, neměli byste závodit.

JEDNOU BAJU VYHRAJEME!

Do budoucna všechno směřuje k Baja 1000 v listopadu. Karoserie je stará tři roky a zralá na výměnu, ale myslím si, že teď už víme, co musíme udělat a budeme mít vše na svém místě. Svému mentorovi a devítinásobnému vítězi Baja 1000 ve třídě 11 Ericu Solorzanovi neustále říkám, že ho porazím. Směje se. Uvidíme.“

A co takhle verze Desert Dinga s pohonem všech kol a 940 koní? Inu, existuje... Alespoň virtuálně. „Je úžasné, že nás kontaktovala Forza ohledně zařazení našeho VW do jejich nové hry. Nejprve jsme nemohli pochopit proč, když je plná Ferrari a všeho z dílen Pagani, ale ujistili

mě, že ho lidé budou zbožňovat. Fotograf strávil několik hodin focením ze všech možných úhlů a slyšel jsem, že když je poslal do grafického oddělení, první otázkou bylo: „Musíme na něj dávat všechny ty šrámy?“ Několik měsíců jsme byli pod embargem a nemoci o tom nikomu říct byla agónie, ale teď vypadá úžasně a mít své auto ve světoznámé počítačové hře je prostě boží. A v místním obchodě s počítačovými hrami mám obrovský respekt! ■

