



Daniela Beer

TORA DRAGSTER TORA





Co si může člověk představit, když se řekne dragster? Monstra se spoustou výkonu, sta až tisíce koní, speciální široké gumy schopné přenést výkon na závodní dráhu, lomozy z krátkých výfukových rour, dým ze spálených pneumatik při jejich ohřevu před startem. Tuto sílu a řev si můžete vychutnat všemi smysly, neboť v tomto sportu neexistují žádné hlukové limity. Pro laika mohou závody vypadat jednoduše a někdy až nezajímavě, postavit se na dráhu, ujet pár set metrů, někde zabrzdit a tím je celý závod ukončen. Opak je ale pravdou.

Není to smrad, jako když o čarodějnicích hodíte gumu do ohně. Voní to nasládle a ve spojení s lomozem motoru to vytváří nezapomenutelnou atmosféru závodů. Čím větší oblaka dýmu, tím větší ohlas u diváků. Potom hurá na startovní čáru, odkud závodníci startmaršál zeleným světlem pošle do cíle. Dragstery jsou jako droga. Kdo jim jednou propadne, jen těžko skončí.

Dragstery se jezdí na speciální dráze, většinou na letištích, případně na speciálně upravených dráhách s velmi přilnavým povrchem, kterým se říká Drag Strips. Jsou dlouhé čtvrt míle, tedy 402 metrů, a jejich příprava je pěkná alchymie. Nejdříve se plocha musí perfektně zamést, vyluxovat a nastříkat penetračním lepidlem. Důvěrně se tomu říká gumídkování, protože to voní jako rozpuštění gumové medvídce. Poté následuje další fáze – zažehlování gumou, během níž po trati jezdí traktor s gumovými dopravníkovými pásy zatíženými asi třisetkilovým závažím. Nakonec se vše stabilizuje žhavými plyny z proudového motoru, aby povrch správně držel. Na konci dragsterové dráhy je vždy úsek na dobrzdění, protože nejrychlejší stroje na čtyřech kolech v cíli dosahují i přes 500 km/h a potřebují brzdnu dráhu až kilometr. Výkon mají přes 6000 koní při 8000 otáčkách, spotřebu 60 litrů nitrometanu, 16 litrů oleje a 16 svíček na jednu jízdu, a to vše při necelých pěti vteřinách jízdy. Stovku umí zajet za 0,7 sekundy. Na konci tratě musí použít k zabrzdnění dvou padáků, které si každý jezdec balí sám, čemuž se nelze ani divit. Člověk si jen může pomyslet, že zde snad již přestávají platit fyzikální zákony! Aby byla zachována bezpečnost jezdců, musí být jízdní pruh široký od 4,5 do 9 metrů a ohraničen betonovými bloky. Občas se totiž stává, že se nějaká nezbedná součástka oddělí od stroje a tyto bloky někdy určují nejen směr součástky, ale i vozidla a tím nezpůsobí škody, případně úrazy v depu či mezi diváky. Dragstery však nejsou jen auta, ale

také motorky. Ty nejrychlejší v cíli dosahují „pouze“ rychlosti přes 350 km/h, a když dojde na brzdění, brzdové kotouče se rozžhavují dočervena. Závody jsou vylučovací. To znamená, že se dva jezdci postaví vedle sebe a na daný signál vyrazí. Kdo je v cíli dřív, vyhrává a postupuje. Druhý má smůlu a balí si fidlátka. Celý startovní proces pak začíná na pokyn startmaršála, té nejdůležitější osoby na světě, který dá pokyn nahodit motory, jež se rozburácející v prostoru startu. Jezdci najedou do betonového žlábků s vodou a pořádně zahřejí pneumatiky, vše se zahálí do bílého kouře ze spálené gumy a benzínu.

Dragsterové pleny

A kde mají tyto závody své počátky? Jejich vznik se datuje do třicátých let – kam jinam než za velkou louží. Silných automobilů tam měli vždycky dost, své udělala také americká mentalita někomu něco dokázat. Vzápětí se přidávají i motorkáři a nový sport se šíří po Státech jako lavina. I vzdálenost se ustavuje na dnešních 402 metrech, což je přesně čtvrt míle. V Česku bohužel čtyřkolová dragsterová monstra, např. kategorii Top Fuel, kromě exhibičních jízd nevidíte, to si člověk musí zajet do německého Hockenheimu anebo do Santy Pod Raceway ve Velké Británii. Fanda nebo zájemce o tento sport však nemusí vůbec vzlykat. I u nás se za několik desítek let vytvořila již pěkná dragsterová rodina motorkářů.

V Česku se tyto závody začaly jezdit až od sedmdesátých let. Tehdy se závody jmenovaly „sprint“, jelikož dragster znělo velmi buržoazně. U zrodu stáli pánové Horák, Křížek a Šváb. Místo harleyů, indianů a chevroletů zde byly trabanty, wartburgy a jawy. I tak se ale jezdilo a pro všechny to byla především zábava. Prapočátky českého dragsterového sportu jsou spojeny s městem Holice, kde se patnáctého října roku 1977 jel první sprint jako volný závod

československého motocyklového sportu se stovkou účastníků. Holický sprint byl prvním závodem tohoto druhu v naší republice, ale zároveň v celé východní Evropě. Historicky prvním oficiálním vítězem se stal Milan Pavliš na Jawa 250 s časem 12,903 sekundy. Běžně se používalo spřažení několika motorů, přepínání kompresorem nebo turbem a jako palivo nitrometan. Tehdy vzniklo na padesát speciálů s motory Trabant, Wartburg, Škoda, Renault, Tatra 603 nebo třeba s leteckými agregáty Continental a Walter. Revolucí bylo použití plochodrážních motorů Jawa 500, které měly dostatečný výkon a krouticí moment při nepoměrně nižší hmotnosti. Jako bizarní monstrum se dnes může jevit stroj Jaroslava Bartáka, který pro pohon svého sprinteru použil obrovitý automobilový motor Tatra 603 a s hmotností se dostal na neuvěřitelných 370 kg. Dalším nepřehlédnutelným strojem byl stroj Kawašimi Jiřího Kašpara, který spojoval hned několik NEJ. V době svého působení byl tento stroj nejen nejdelší (3200 cm), ale měl i objemově největší čtyřválcový motor Walter 4,2 l. Střední třídu, která začala udávat směr a stala se páteří českého dragracingu, reprezentoval již zmiňovaný J. Křížek a K. Horák, které doplnily takové osobnosti, jako Hutla, Sulek, Šváb, Minarčík a Řehounek. Protipólem těžkých a robustních strojů byla tzv. košťata, která vynikala především jednoduchou konstrukcí a velmi nízkou hmotností.

Zájem o dragstery se nezmenšil ani po listopadu 1989. Naopak – v této době se začíná podstatně měnit tvář českého dragracingu. Do sportovních řádů a technických předpisů se čím dál častěji dostávají pasáže z mezinárodních řádů, aby i čeští jezdci mohli domovinu reprezentovat na mezinárodních závodech. Neúnavným propagátorem západního modelu a využití vysokootáčkových čtyřválcových motorů ze sportovních motocyklů je Michal Ponca,



kteří jako první používá pro svůj speciál systém N_2O čili rajský plyn. Tím byly automobilové či plochodrážní motory úplně vytlačeny do historického vzpomínkového muzea. Ačkoli Česko není státem příliš velkým a ekonomicky vyspělým, jezdí u nás početná skupina své mistrovství České republiky a dokonce máme i své účastníky v seriálu mistrovství Evropy.

Cena za přehmat

I když se to nezdá, dragstery jsou daleko bezpečnější než například lyžování. Bud' sebou člověk plácne na zem hned na startu, to když neubalancuje stroj a zadní kolo prohrábne do boku. Při startu totiž nejde o velkou rychlost, pouze do 100 km/h.

V dragsterové kategorii Top Fuel vypadají někdy havárie až hrůzně a jejich motory se rozkládají celkem pravidelně. Když stroj vyletí z tratě v rychlosti 450 km za hodinu, létají jeho nepotřebné díly hodně daleko...

Anebo v cíli při plné rychlosti, ale tam jsou zase hned záchranáři. V kategorii Top Fuel ale někdy vypadají havárie až hrůzně. Stroje na to mají koně a jejich motory se rozkládají celkem pravidelně. Když pak stroj vyletí z tratě při 450 km/h, létají její nepotřebné díly hodně daleko... Existují však i lidské přehmaty. Doslova. Ve Švédsku projel cílem Jon Leret na Top Fuel Bike poctivě změřených 357 km/h. Zavřel plyn N_2O a při přehmatávání na brzdu mu vítr strhnul ruku z řídky a on „vystoupil“ za jízdy. Motorka byla na odpis, on trochu pomačkaný, ale už po třech dnech byl propuštěn z nemocnice. Ian King loni v Gardermoen hořel při téměř stejné rychlosti dobrých tři sta metrů, kombinéza ho ale nakonec zachránila.

Ale zpět do bezpečí. Sezona dragsterů začíná začátkem května, ale práce na motorkách je pořád, i když podle vyklizených ztlachlých letišť vypadá, že s posledním závodem končí veškeré aktivity okolo tohoto sportu. Pro normálního motorkáře je zima otravná záležitost, ale pro dragstery je to vítaná pauza. Motory pracovaly na samé hranici únosnosti a za celou sezonu toho mají dost, takže pořádná údržba není od věci. Teprve nyní mají jezdcí

se svými týmy dostatek času převést zkušenosti posbírané na závodech do hmatatelné podoby, do ještě nadupanějších mašin, které by další sezonu měly tu čtvrtmíli dráhy prolétnout v ještě kratším čase. S blížícím se jarem cvrkot v dílnách nabírá na otáčkách. Není divu, každý chce být připraven co nejlépe. Taky je víc času oběhnout potenciální sponzory a pokusit se vymámit nějakou kačku na nové písky, ojnice a jiný materiál. Samo sebou konkurence nespí a snaží se, aby své soupeře šokovala něčím úžasným.

V tuto chvíli se dragsterová rodina rozděluje do několika skupin. Výraznou část zaujímají tzv. tajňůstkáři. Z těch nemá cenu páčit jakékoli informace, protože pokaždé svedou řeč na počasí. Neustále mlží své „know-how“ a občas vypustí neucelenou strohou informaci. Pro člověka zvědavého je to naprostá pohroma. Naproti tomu je druhá skupinka lidí, kteří spolupracují vzorně, ochotně představi novou nebo upravenou techniku a poskytnou vyčerpávající informace. Mezi těmito dvěma extrémny je široké pole běžných „šlenců“ (šlenců proto, protože nikdo normální totiž nevyvalozí hromady peněz, na tak krátkou chvíli zábavy).



Závody jezdí týmy i jednotliví závodníci, z nichž Pavel Beer Werdan a Kryštof Brokeš by letos mohli patřit mezi favority. Pavlův speciál s motorem Kawasaki ZX 6 právě postupuje náročné ladění motoru v dílně Radima Švandy. Tento mistr-ladič provádí úpravy od karburátoru až po vyústění plynu z výfukových rour, kde koníky přibývají jako bacily při chřipce. Motocykl bude obohacen o pneumatické řazení, a to znamená, že se nožní řazení změní na ruční. Samozřejmě tím i nějaká ta desetinka sekundy k dobru přibude. Pro Kryštofa se začíná stavět nová padesátka s hybridním motorem, který dozná úpravy v sacích kanálech (jen pro zajímavost z 10mm sacího kanálu, se dlabě díra 26 mm velká). Zvláštností je sání z boku motoru, kde je použito rotační šoupátko, což snad nikdo v Čechách v padesátkách zatím neprovedl. S těmito úpravami se stroj i jezdec lehce přehoupne nad hranici 120 km/h, a to je na padesátku již pořádná rychlost!

S trochou peněz se dá jezdit, s více penězi závodit a s balíkem potom vyhrávat. Nejdříve si šlechtíte svého sériového mazlíčka, z něhož se průběhem let a investovaných peněz stane dravec...

Jak se stát dragsterem

A co udělat pro to, aby se člověk mohl postavit na start? Stačí úlet na silné motory, adrenalin v krvi a závislost je na světě. S trochou peněz se dá jezdit, s více penězi závodit a s balíkem potom vyhrávat. Nejdříve šlechtíte svého skoro sériového mazlíčka a s přibývajícím zkušenostmi a finančními prostředky se z něho stává dravec se stovkami koní. V lepším případě i tisíčkami, ale za takovouhle parádou zatím musíme za hranice rodné hroudy.

Kategorií je mnoho a každý si tam nějakou skupinu pro svůj handicap najde, a to i třeba bez zásadních úprav. Ta nejjednodušší je: **Public Bike**. To je třída určená pro nadšence se sériovými motocykly bez rozdílu počtu válců a zdvihového objemu. Stačí přijet na závody, zaplatit jednorázovou licenci, pojištění a jste vítán do dragsterové rodiny. **Street 10,5** a **Street Twin 12,0** jsou sériové motocykly bez rozdílu objemu. Jediným limitem je čas udaný v názvu, který nesmíte pokořit, tj. zajeť nad 10,5, resp. 12,0 sekund. Když tyto časy pokoříte, máte natolik silný motocykl, že musíte přejít do vyšší kategorie. **Modified Street Twin** jsou upravené motorky vybavené dvouválcovým motorem. Povoleno je vše u motoru, tj. turbo, kompresor či rajský plyn. **Super Street Bike** je kategorie určená pro upravené motocykly s výkonem

přesahujícím 220 koní, zvládajících trat' pod devět sekund s maximálkou okolo 260 km/h. **Junior Dragster** je kategorie minispeciálů určená pro nejmladší závodníky. V této kategorii se jezdí již od sedmi let a věřte nevěřte, děti již zde jezdí běžně přes 100 km/h. **National Dragster** jsou speciály do 750 cm³ u jedno- a dvouválců u tří- a víceválců do 600 cm³. Jsou průběžným kamenem před vstupem do královské třídy. Dobře poladěný dragster umí pokořit 400 m za 10 sekund. Ve třídě **Competition** (tam spadá i zmíněná kategorie Top Fuel) je povoleno vše a závodí zde to nejrychlejší na dvou kolech. Nechybí převrtané válce, různé druhy přepřínování a hromady dalších vychytávek. Abyste postavili plně funkční stroj, už potřebujete hromadu zkušeností, které na ulici nenajdete. Chce to rozložit několik motorů na nepoužitelné součástky a zničit množství dílů, aby se z vás nakonec stal úspěšný konstruktér. Propastný rozdíl mezi českým a zahraničním dragracingem je stále vidět. Jestliže naše nejsilnější motocykly se blíží k hranici osmi sekund při 280 km/h, zahraniční monstra létají v časech až k hranici šesti sekund při rychlosti 350 km/h. Zda se to v nadcházející sezoně zlepší, se můžete sami přijet podívat a podpořit tento atraktivní adrenalinový sport. Nebudete litovat nezapomenutelných zážitků.