

DOBŘE ZPRÁVY PRO CHLAPY NA MOTORKÁCH

Reportáž psaná v garáži:  
**Jak správně  
vybrat přilbu?**

**Jak po pádu  
neplakat**

**Máte už padáka?**



ŘÍDÍME LEGENDY:

*Sportster*  
**HARLEY DAVIDSON**



# UŽ ŽÁDNÝ ZAREZLÝ ŠROUB NEBO ZATUHlý ZÁMEK!

Editorial



## NANOPROTECH AUTO MOTO ANTICOR

- Uvolňuje zatuhlé spoje
- Odstraňuje rez
- Chrání před korozí
- Vytlačuje vodu - lze ošetřit i spoje, ve kterých je vlhkost

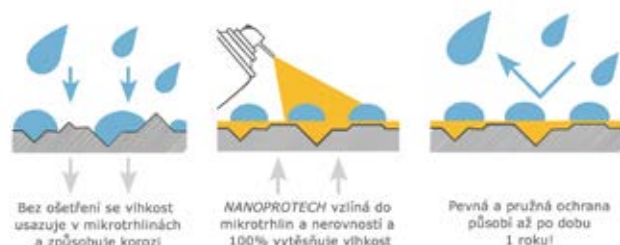


**NYNÍ AKCE**  
**2+1**  
KE DVĚMA SPREJŮM  
TŘETÍ ZDARMA!  
akce platí do 30.4.2016

kód: R 56009

**Cena: 329 Kč (12,95 EUR)**

**Chraňte podvozek a veškeré pohyblivé mechanismy Vašich aut i motorek  
s pomocí moderní nanotechnologie!**



## Věděli jste, na jakém principu nanotechnologie fungují?

Sprej využívá nanočástice, které po aplikaci zaplní i ty nejmenší trhlinky, póry a nerovnosti. Díky tomu je ošetřený povrch dokonale ochráněn neproniknutelnou voděodolnou bariérou, která odolá teplotám v rozmezí od - 80 °C do 160 °C a chrání až po dobu 1 roku!

Ceny jsou maloobchodní s DPH.

## Motorkáři!

Přes chladnější dny jsme pro Vás otestovali jednoho stylového Harleje, rozdělíme se s Vámi o několik cenných rad k výběru přilby a přinášíme také profil jedné velmi šikovné české firmy, která dělá díru do světa prvotřídními padacími protektory, které ochrání Vaši motorku před následky Vašich chyb. Olina si opět připravila něco zpráv ze světa dvou kol a David Pabiška pustil několik názorů k letošnímu Dakaru a motorkám vůbec.

Mírná zima je k nám milostivá, přejeme čistý a teplý asfalt!

Váš tým ACI.

Pokud chcete tento magazín dostávat pravidelně, pošlete nám kontaktní údaje (email pro elektronickou verzi, fyzickou adresu pro tištěnou verzi) na email [info@aci.cz](mailto:info@aci.cz).

**Na plný plyn! | Magazín pro chlapy na motorkách**

Vydavatel: ACI - Auto Components international, s.r.o



[www.aci.cz](http://www.aci.cz) // [www.aci.sk](http://www.aci.sk)

Těšíme se na Vaše náměty a připomínky. Za případné tiskové chyby se omlouváme. Vydavatel neručí za obsah inzerátů. Komerční nabídky platí do vyčerpání zásob. Změna cen vyhrazena © 2016 ACI - Auto Components international, s.r.o





### FLY RACING F2 Carbon Zoom

Motokrosová přilba s karbon-kevlarovou skořepinou

- Plně odnímatelná a pratelná prodyšná výstelka
- Efektivní systém ventilace
- Jádro z dvoukompozitního extrudovaného polystyrenu
- Systém MIPS pro utlumení rázu a rotujících sil
- Polohovatelný kšilt
- Bezpečnostní zapínání pomocí DD kroužků
- Hmotnost přilby ± 1 240 g

kód: M140-236

**Cena: 8 990 Kč (311,20 EUR)**



### Přilba CASSIDA REFLEX

- Polykarbonátová skořepina
- Reflexní odrazka v týlové části přilby
- Plně odnímatelná a pratelná výstelka z prodyšného materiálu
- Zapínání řemínku pomocí mikrometrické přezky
- Hmotnost přilby ± 610 g

kód: M140-235

**Cena: 1 290 Kč (47,77 EUR)**

Ceny jsou maloobchodní s DPH



### Chránič těla EMERZE EM8 LADY

Dámská sportovní vesta složená z chráničů hrudi, páteře, ramen, loktů a předloktí

- Ventilační podšívka a chránič hrudi zajišťující prodyšnost a pohodlí
- Zapínání a nastavení pomocí zipů a elastických popruhů s velcro pásy

kód: M160-126

**Cena: 2 190 Kč (81,11 EUR)**



### FLY RACING Maverik 2016

Terénní boty s kovanou špičkou a polohovatelnými plastovými přezkami

- Termo vložka s efektivním odvodem potu
- Plastový chránič holeně, vyztužená obšívka špičky
- Manžeta proti vstupu nečistot do boty
- Panely vnitřního lýtky z trvanlivé kůže
- Podrážka vyztužená vlamínovanou ocelovou vložkou

kód: M130-104

**Cena: 3 991 Kč (147,79 EUR)**

## Své věci pohromadě

Pružná zavazadlová síť pro motocykly

Rozměr: 30 x 30 cm  
6 háčků

kód: 9907901

**Cena: 99 Kč (4,72 EUR)**



### Chrániče loktů EMERZE EM9

Chrániče s protektory z ABS plastu

- Větratelná a omyvatelná výstelka z perforované pěny s pláštěm ze síťoviny

kód: M160-123

**Cena: 490 Kč (18,15 EUR)**



HALTR RTECH

## Nebojte se přidat plyn

Zámek proti protočení pláště pneu 2,50"

Pro zadní pneu šířky 120-18" a 120-19"

Hliníkové jádro

kód: M R-FERMACOP250

**Cena: 405 Kč (15,13 EUR)**

nabízíme i v jiných rozměrech

## Chcípák nejen pro dragstery

Trhačka pro přerušení chodu motoru v případě pádu ZAP TECHNIX - Německo

kód: M007-592

**Cena: 835 Kč (31,16 EUR)**



## Manuální chcípák

Vypínač chodu motoru ZAP TECHNIX - Německo

kód: M007-592

**Cena: 472 Kč (17,61 EUR)**

Ceny jsou maloobchodní s DPH



## Chystá se nová Hayabusa

Výsledek však nevidíme za týden, ani za rok. Podle informací, které pro-sáky přímo ze Suzuki, je nová „Busa“ plánována na sezónu 2018/19, což bude 20. výročí představení dnes už legendární hypermotoroky. Japonci teď trochu válčí se stylingem a také s technikou, protože tvrdší emisní normy velkým výkonům příliš nepřejí. Je dost možné, že konstruktéři implementují turbo, jak by naznačovaly koncepty z poslední doby.

**OLINA: "DOBA SE ZMĚNILA A OPROTI KAWASAKI H2R TO BUDE MÍT TĚŽKÉ S TURBEM I BEZ. HLAVNĚ UŽ NENECHTE DESIGNÉRY HRÁT SI S PLASTELÍNOU..."**



## Ducati draXter

Na výstavě ve Veroně Ducati představila koncept draXter... Je to vlastně poladěný powercruiser Xdiavel s komponenty podvozku a brzdami ze superbiku Panigale, výfuky Termignoni a mnohem sportovnější jezdeckou pozicí. Jestli má odvážný koncept naději na produkční budoucnost zatím boloňská fabrika ani nenaznačuje.

**OLINA: "NEJDŘÍV FABRIKA PŘESTAVĚLA MONSTERA, ABY VYPADAL JAKO CRUISER A TED TEN CRUISER VYPARÁDILI, ABY VYPADAL A JEZDIL JAKO MONSTER..."**

## Arrivederci signore Biaggi!

Legendární Max Biaggi se rozloučil s aktivní kariérou závodního jezdce, která trvala celých 21 let. Jeden z největších talentů posledních 20 let celkem vyhrál 63 závodů (první v roce 1994) z 368 absolvovaných, 181 krát stál na pódiu. To vše ve vrcholných kategoriích 250GP, 500GP, motoGP a Superbike, kde získal poslední titul v roce 2012 na Aprilii.

**OLINA: "SOUBOJE TOHOTO MUŠKETÝRA S VALENTINEM ROSSIM NA TRATI I MIMO NI JSOU NEZAPOMENUTELNÉ. BUDE CHYBĚT..."**



## Cestování je věc srdce

Cestovatel Sjaak Lucassen v 90. letech objel svět na své Hondě Fireblade. Poté přesedlal na Yamahu R1 a během pětileté cesty najel přes 250 000 km po cestách i necestách. Sportovní motoroky jsou jeho vášní a nikdy neuvažoval o ryze cestovním stroji. Amazonským blátem prý projede díky široké zadní pneumatice, Saharu projel, když snížil tlak v pneumatikách... Člověk prý má cestovat na motorce blízké jeho srdci a největším nepřítelem cestovatele je časový plán.

**OLINA: "CO NA TO HORDY, KTERÉ SI MYSLÍ, ŽE NA CESTU NA KVILDU JE TŘEBA GS?"**



## Motul Onirika 2853

MV Agusta Brutale 800 je možná nejkrásnější motoroka vůbec. I jezdecky patří k tomu nejlepšímu, na co lze v této kategorii sednout. Navíc si nehraje na cenovou dostupnost. To všechno jsou důvody, proč její přestavby často nevidíme. Onirika 2853 je vzácná výjimka. Díky zakrytému trubkovému rámu a café racer stylu by na první pohled původní motoroku tipoval málokdo. Technicistní přední světlá a temný lak posouvají stroj k aktuálním trendům. Stavbu provedla italská firma Officine GPDesign podpořená olejářmi Motul.

**OLINA: "PŘESTAVĚT BRUTÁLKU JE MOŽNÁ SVATOKRÁDEŽ, ALE MÍT JEJÍ SCHOPNOSTI V CAFÉ RACERU JE SEN..."**



## Rossi vrací úder

Trocha sportovního bulváru: Od konfliktu v závěru sezóny motoGP se Valentino Rossi a Marc Márquez rozhodně nemají v lásce. Rossiho firma, která vyrábí a distribuuje propagační předměty se jmény jezdců, nyní vypověděla Márquezovi smlouvu a Marc se bude muset obrátit na konkurenční Gruppo Pirelli, u kterých je například i jeho kámoš Jorge Lorenzo.

**OLINA: "ZNAMENÁ TO, ŽE Z MÉ KŠILTOVKY S MARCOVÝM JMÉNEM JE TED SBĚRATELSKÝ UNIKÁT, NEBO JE BEZCENNÁ, PROTOŽE VALENTINO HODÍ NA TRH SKLADOVÉ ZÁSOBY ZA PÁR KORUN?"**







AMERICKÝ FOTBALISTA:

# *Sportster* HARLEY DAVIDSON

**Harley Davidson Sportster je v nabídce značky kontinuálně od roku 1957. Od té doby jednoduchý motocykl zasáhl snad do všech odvětví motocyklismu - závodil do vrchu, na okruzích, na ledu, stanovil několik rychlostních rekordů, závodil ve sprintu, na ploché dráze, i v terénu. Svou agilitou a obratností si tento nejmenší Harley získal srdce mnohých, legendární status mu již nikdo nevezme.**

**N**ejdéle kontinuálně vyráběný model značky je zároveň jedním z nejdéle vyráběných motocyklů vůbec. I když za desetiletí prošel jistým, ve velmi malých a opatrných množstvích dávkovaným, vývojem, základ zůstává beze změny.

Sportster byl představen jako alternativa k lehkým, výkonným a dobře ovladatelným evropským motocyklům konce 50. let. Vzduchem chlazený dvouválec s rozvodem OHV o obsahu 883 cm<sup>3</sup> zabudovaný v jednoduchém rámu s geometrií, která poskytovala na poměry HD až sportovní vlastnosti, tvořil základ oblíbené motorky, která umožnila všestranné využití. V průběhu životního cyklu ji milovali jak začátečníci, ženy, tak zkušení motorkáři včetně těch, kteří měly sportovní ambice. Stroj poskytl platformu pro celou řadu závodních strojů: Byl to upra-

vený motor Sportster, který poháněl stroj Cala Rayborna, když překonal v roce 1970 rychlostní rekord 265,492 mil/h, stejně jako rekordní stroj Lea Payne ze stejného roku. Tom Reiser získal se Sportsterem tituly v závodu do vrchu i ve sprintu. Legendární model XR750, vytvořený na základě Sportstera, dominoval americké ploché dráze (flat track) dlouhou řadu let.

**XL**

Když v roce 1957 Harley představil Sportster XL, byla to nejbrutálnější motorka na trhu. Především díky silnému motoru s rozvodem OHV, který motorku vystřelil na čtvrt míle o vteřinu rychleji, než předchodzí nejrychlejší Harley, byl tento Sportster doménou hustých týpků, se kterými není radno si zahrávat. Panoval všeobecný názor, že výkony i ovladatelnost tohoto motocyklu už není



kam posunout. Následující model XLCH, původně zbudovaný pro závody TT, však byl ještě rychlejší, a s pověstí namakaného chuligána dominoval americkým cestám pěkných pár let. Od půlky 60. let se však věci začali rychle měnit. Evropské, zejména britské, motorky byly výrazně lehčí a nyní také výrazně rychlejší. Sportster žil dál svým životem, ale image drsňáka byl pryč. Místo něho byl Sportster vnímán spíše jako pohodový kámoš, se kterým každý rád zajede na jedno. V roce 1970 byl Sportster nejprodávanějším modelem značky. Od toho roku se vyráběl také ve verzi s litrovým motorem. O 9 let později se menší 883 cm<sup>3</sup> verze odebrala k propadlišti dějin, aby se zadním vchodem vrátila v roce 1986 a zůstala s námi dodnes (viz nádherný 883 Iron). Kontinuální, ale pomalý vývoj dokládá i fakt, že teprve v roce 1991 dostal Sportster vymodlený pětikvart. ... Do té doby řidič při řazení počítal jen do čtyř.

### Forty-Eight

V současné době modelová řada Sportster zahrnuje motorky s motorem 883 jako vstupní bránu do velkého světa HD, několik sportovněji orientovaných strojů s dvanáctistovkou a pár ryze stylových kusů, jako je námi testovaný model Forty-Eight. Číslovka v názvu odkazuje k roku 1948, kdy Harley poprvé předvedl ikonickou „burákovou“ nádrž. Na této motorce má objem necelých 8 litrů a plánování delší cesty vyžaduje strategické myšlení a mapu benzínek. Nic hezčího však mezi koleny nikdy za jízdy svírat nebudete... Tento Sportster s typickým „burákem“, tlustým předním kolem a ležerní pozicí v sedle, je přímo ryzí esencí motocyklismu. Velký motor, trocha benzínu a řídítka, co víc je potřeba?! Ideální volba pro ty, komu se líbí Harley, ale nepotřebuje si k němu pořídít tetování, plnovous a koženou vestu s třásněmi. Propracovaný lak i detaily dávají tušit, že si řada zručných lidí dala s motorkou hodně práce. Bezklíčové zapínání zapalování je dnes u HD standardem a usnadňuje soužití se strojem. Nyní však jdeme jezdit. Dvanáctistovka o sobě dává po nastartování vědět a vnímáte ji všemi smysly. Je to slušný tahoun a je jasné, že nudit se nebudeme. Chování podvozku, s oproti předchozím Sportsterům kvalitnější vidlicí i zadním odpružením, je co do kopírování terénu na kvalitním asfaltu příkladné. Na klasických rozbitých okreskách už podstatnou část rázů absorbuje vaše

páteř. Příjemná jízdní pozice dává dobrý pocit z kontroly nad strojem. Vedení v zatáčkách samozřejmě vyžaduje pevnou ruku - jedeme na Harleji, ale ochota jít do náklonu je tu výrazně větší než u větších motorek HD. Díky širokému přednímu kolu však samotný náklon ještě neznámá změnu směru... Silnější stránkou je stabilita stroje. Ta opravdu umožňuje na delších štrekách „lenošit“, vypnout a nechat se vézt. Asi bych si troufl pustit řídítka a převléct bundu, kdyby bylo potřeba. Zrcátka montovaná pod řídítka fungují mnohem lépe než by se mohlo zdát. Odezva motorky na všechny pokyny jezdce je spolehlivá, nikoliv okamžitá - jedeme na retro biku, ne na moderním roadsteru dychtivě čekajícím na pokyny svého pána. Brzdy fungují na standard této kategorie silně a se slušnou dávkovatelností.

Svou práci Sportster odvádí v klidu a s přehledem. 48 se cítí nejlíp na městských okruzích, dobrých okreskách, kde je člověk na silném stroji pánem situace. Dálniční polykání kilometrů mu nečiní vůbec žádné potíže, vyhovovat bude spíše uvolněné střední tempo s občasnou razantní vsuvkou pro pobavení. Na dlouhodobé držení vysoké rychlosti není jízdní pozice příliš vhodná a změnit ji na malém sedle není možné. Důležité je, že motorka baví. Funguje výborně jako dopravní prostředek, díky stylu poskytne příjemnou masáž dobré části vašeho ega, funguje skvěle i jako relaxační terapie. Výjezd na Alpské passo bude s touto motorkou velmi lákavá výzva a to mnohem větší než by byla na cestovním stroji. Nakonec je jízda na motorce vždy více otázkou vůle než stroje. A tento stroj svou vůli po životě prokazuje už téměř 60 let... **G**

Motor: Dvouválec do V, 1 202 cm<sup>3</sup>  
 Výkon: 49 kW / 6 000 ot/min  
 Točivý moment: 96 Nm / 3 500 ot/min  
 Vrtání: 88.9 mm, zdvih: 96.8 mm  
 Kompresní poměr: 10 : 1  
 Rozvod: DOHC  
 Ventilů na válec: 2  
 Počet rychlostí: 5

Sekundární převod: Řemen  
 Rozvor: 1 495 mm  
 Rozměr pneu: Přední 130/90 - 16"  
 zadní 150/80 - 16"  
 Výška sedla: 710 mm  
 Suchá hmotnost: 247 kg  
 Maximální rychlost: 190 km/h  
 Cena: 10 400 EUR



**Menší nebo větší pády k motorkám patří a měli bychom s nimi počítat. Kromě vlastní ochrany jsou také způsoby, jak ochránit motorku. Je velký rozdíl, jestli po pádu motorku zvednete a jede se dál, nebo sedíte vedle nepojízdného stroje a odhadujete náklady...**

**N**elepší způsob jak minimalizovat následky pádu na motorce je vybavit ji padacími protektory. Při většině běžných pádů, pak drhnou asfalt k tomu určené protektory a hlavní části motorky zůstávají chráněny. Výrobou a vývojem padacích protektorů se již od roku 2003 velmi úspěšně zabývá česká firma Rutan Accessories, jejíž produkty RUTAN PERFORMANCE® nyní najdete i v naší nabídce.

### Vlastní vývoj

Konstrukce padacích protektorů není tak triviální věc, jak by mohla vypadat. Špatně zkonstruovaný, nebo pro daný typ motorky nevhodný padák, může motorku při pádu naopak poškodit. Rutan proto vyvíjí většinu produktů motocyklů na míru a protektory podstupují testování (viz [www.rutan.cz](http://www.rutan.cz)).

### Ochrana především

Zde je důležité uvážit co všechno můžou protektory reálně chránit. Poloha a charakter úchytu je jednoznačně nejdůležitějším faktorem účinnosti každé sady. Lze obecně říct, že lze chránit části motocyklu do vzdálenosti 40 cm od protektoru. Většinou to jsou víka motorů, kapotáže nebo třeba chladiče. Co je pro protektory obtížné (a často nemožné) chránit, jsou vzdálené části motocyklu, jako např. maska, podsedlové plasty atd. Primární účel padacích protektorů je snížení škod po pádu na minimum. U mnoha modelů motocyklů navíc charakter úchytu nedovoluje použití sady, která by účinně chránila například kapotáže, proto jsou sady často záměrně stavěny tak, aby chránily primárně pouze vitální části motocyklu jako víka motorů, chladiče atd. Příklad z praxe - na dovolené v Alpách spadnete, ale díky

# MÁTE UŽ PADÁKA?



**Ceny již od 650 Kč (24,25 EUR)**

protektorům budete schopni další jízdy. Prasklá kapotáž Vám totiž dovolenou nepokazí, ale odtah domů kvůli proraženému víku motoru a zničenému alternátoru už asi ano. Padací protektory také můžete zhodnotit snížením ceny havarijního pojištění Vašeho motocyklu.

### Materiály

Zákazník má možnost dle svých preferencí zvolit protektory z různých materiálů:

**ČERNÝ SILON** - Univerzální materiál, který výborně tlumí nárazovou energii, je velmi houževnatý a především šetrný k úchytu motocyklu.

**DURAL** - Velmi pevný materiál, eloxovatelný a leštitelný s výbornou odolností proti otěru. Duralové sady nejsou vhodné pro každý typ motocyklu.

**HYBRIDNÍ SADY** - protektory tvaru Gattling a Dragon používají kombinaci obou materiálů a využívají tak jejich výhod - silonové tělo protektoru je šetrné k úchytu motocyklu, výborně tlumí náraz a duralová korunka má výbornou otěruvzdornost. Navíc se dá samostatně po pádu vyměnit levněji, než celé tělo protektoru. **G**

Ceny jsou maloobchodní s DPH





# Přilba musí hlavně sedět!

**Přestože přilbu na hlavě vozí všichni myslící motorkáři, o způsobech jejího výběru panuje spousta pověr. Není na škodu si hlavní zásady stručně připomenout.**

### Typ

Nejbezpečnějším typem přilby je klasická pevná integrálka a to v každé situaci. Vše ostatní, tedy otevřené, modulární nebo speciální jsou kompromisem mezi bezpečností a pohodlností. Je jen na Vás, jak si dle svého způsobu ježdění míru ochrany a pohodlí nastavíte.

### Ergonomie

Každý jsme originál a každá hlava má více nebo méně odlišný tvar od tvaru, který různí výrobci nabízejí. Důležité je, najít si značku, která opravdu sedí, to znamená, že cítíte rovnoměrné pokrytí celé lebky a pokud možno i rovnoměrný tlak po celé ploše. Pokud máte pocit, že na určitém místě přilba nesesedí, nebo naopak přiléhá příliš razantně oproti zbytku hlavy, nedejte jen na značku a design a zkuste jít o dům dál (nebo alespoň o model).

Stejně důležitý je výhled, a to jak periferní do stran, tak i nahoru a dolů. Vyzkoušejte přilbu nejlépe na své motorce, nebo motorce podobného typu. Pak se nestane, že přilba, ze které vidíte krásně ve stoje, vás čelovou částí omezuje ve výhledu při mírném zalehnutí na stroj.

### Velikost

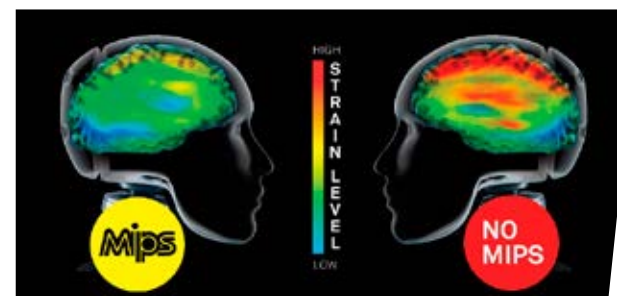
Při výběru správné velikosti je třeba počítat s tím, že se nošením vnitřek přilby časem přizpůsobí hlavě a to docela významným způsobem. Při zkoušení by tedy nová přilba měla jít stěží nasadit a po nasazení by měla sedět velmi pevně. V žádném směru by se neměla pohybovat vůči hlavě, pokud s ní zkusíte otáčet. Při zkoušení na rovnoměrný komfort neberte ohled, po několika hodinách nošení se přilba přizpůsobí. Z toho také vyplývá, že přilbu nepůjčujeme!

Pokud nemáte oblíbenou značku, u které víte jaká velikost sedí, může být výběr přilby časově náročnou věcí, ale vždy se vyplatí. S dobrým kusem si motorku víc užijete. **G**



# Nová úroveň bezpečí přileb

**Technologie MIPS zásadním způsobem zmírňuje důsledky pádu na mozek jezdce. Dosud byly cyklistické, jezdecké, ale i jiné otevřené přilby testovány na náraz v jednom směru, většinou vertikálně a podle toho byly i konstruovány. Při zkoumání poranění vzniklých při pádech se však ukazuje, že největší zranění vznikají v důsledku rotace mozku po pádu šikmo na překážku.**



**Z**avedené způsoby mění patent MIPS (Multi-directional Impact Protection System). Základní myšlenka pochází od neurochirurga Hanse von Holsta, který pět let pracoval na výzkumu pro Světovou zdravotnickou organizaci. Zabýval se poraněními hlavy a mozku a jedním z výstupů jeho studie bylo zjištění, že ochrana cyklistů v případě pádu na hlavu není dostatečná. Kontaktoval proto vývojáře Petera Halldina z Královského institutu pro technologie ve Švédsku, aby se pokusili společně vyvinout technologii poskytující lepší ochranu před poraněními hlavy. Na základě jejich spolupráce se specialistou na biomechaniku Steinem Kleivenem, který vypracoval detailní matematický model lidské hlavy, pak vznikl systém MIPS.

Základní funkce je celkem prostá: Do vnitřku přilby je instalována tenká, na míru vyrobená, plastová vložka, která se vůči přilbě pohybuje. Zásadní změnou je, že přilba se v případě pádu může pohybovat vůči hlavě. To eliminuje podstatnou část síly, která by jinak působila na Váš mozek.



## FLY RACING F2 CARBON ZOOM

**Jedním z průkopníků nové technologie v oblasti motocyklových přileb je i Fly Racing. Vybrané přilby, určené především k jízdě v terénu, tak svým majitelům poskytnou o stupeň větší bezpečí.**



# DAVID PABIŠKA

# BOJOVNÍK



**Letos na Dakaru nejrychlejší český motocyklista David Pabiška (1975) dojel přes zdravotní i jiné komplikace na 30. místě. Jezdec týmu BARTH Racing tak opět prokázal svoji mimořádnou spolehlivost. Promluvili jsme s ním o dalších plánech, přípravě na závody, i ježdění na motorce obecně.**

## Letošní Dakar byl hodně specifický, jak jej hodnotíte?

Letošní Dakar byl tak trochu zmatečnější a divnejší... spousta problému s počasím a naplánování etap se taky příliš nedařilo. Byli jsme zvyklí na něco jiného, třeba loni závody začaly tím nejtěžším, tím se oddělili dobří od špatných jezdců. Letos se to protahovalo, zasáhla nepřízeň počasí... Zkomplikovala se nám jak příprava techniky, tak taktika do závodů. Pokud člověk neměl trochu štěstí, aby se dostal v velké skupině dopředu, horko těžko se přes jednoduché, rychlé a prašné etapy dostává dopředu a začíná tak nějak stagnovat na místech, které dostal po prologu. Když má jet člověk do prachu, je to skutečně nemilé. Bylo to sice pro každého stejné, ale třeba já mám problém jezdit bezhlavě do prachu a dost jsem s tím bojoval až do šestého, sedmého dne, kdy začaly těžší etapy. Celý Dakar jsem objel bez křížového vazů, který jsem si poškodil na řecké rally a nestihli mi to dát do pořádku. Opravili mi jen boční vaz a menisky, další operaci jsem prodělal až minulý týden. Teď už je to v pořádku, ale celý Dakar bylo koleno nestabilní.

## Máte na kontě ceny Fair Play za pomoc soupeřům bylo letos potřeba něco podobného?

Zaplatit pámbů jsem nebyl svědkem a ani jsem nemusel nikomu pomáhat při zranění, tak by to mělo být pořádkem.

## Je pro Vás větší výzvou řízení stroje, navigace, nebo fyzická náročnost závodu?

Vše je pro mě důležité a vždy když jedno chybí není to dobré.

## Chystáte se na další ročník?

Samozřejmě chceme, ale je to otázka financí a v dnešní době prakticky nevím, jestli se zúčastním, protože zatím nemám partnera. Ještě to bude složité.

## Jaké největší výzvy Vás letos čekají?

Teď se budu soustředit na uzdravení kolene po operaci křížových vazů.



## DAVID PABIŠKA (1975)

Největší úspěchy:

- 4. místo celkově ME 125ccm enduro
- 2. místo mistrovství Evropy dálková Baja Rally 2003
- Vicemistr ČR cross country a enduro 2004 třída 500 ccm
- Stříbrná medaile za tři šestidenní v řadě za sebou (2002-2004)
- Mistr ČR v družstvech cross country (2007)
- Dakar 2014, 18. místo absolutně, 5. místo ve třídě amatér

Světová cena FAIR PLAY UNESCO za záchranu života 2000  
 Cena FAIR PLAY Českého olympijského výboru 2000 a 2013  
 Cena FAIR PLAY udělena Brazílskou motocyklovou federací

## Jak probíhá Vaše příprava na závody?

Velkou součástí přípravy je kolo a hodně sedět na motorce. Je to skutečně celoroční příprava, stovky kilometrů na kole, hodiny v sedle motorky, plavání a tak dále. Nestačí jedna aktivita, důležitá je komplexní fyzická příprava, účast v různých tréninkových kempech, zkrátka sedět na motorce co nejvíce.

## Trénujete na motorkách i v Čechách?

Spíš venku, formou různých závodů, jako je Albánská Rally, Řecká Rally a podobně. Je potřeba také zařadit tréninky na teplo, což je hodně důležité. Letos budu takto trénovat navíc i v Chorvatsku.

## Jak vybíráte vybavu? Máte většinu věcí od sponzorů, nebo máte možnost si vybírat?

Vždy si vyberu ozkoušenou věc, nikdy si nevezmu nic, co bych předem neotestoval. To se většinou nevyplácí.

## Zajímá Vás na motorce technická stránka? Do jaké míry zasahujete do nastavení a specifikace stroje?

Je velmi důležité znát ji dopodrobna a jsem známý v tom, že vždy přijdu na nějakou chybu z výroby, kterou vždy navrhu a upravím tak, jak by měla být.

## Jaký teď máte největší sportovní cíl?

Určitě udržet se do 20. místa ve světové špičce. Musím reálně říct, že do první desítky se nedostanu, na to bych potřeboval spoustu věcí a vagon peněz, abychom přetlačili konkurenci, ale myslím, že mám na to být do 15. místa.

## Co Vás na ježdění na motorce nejvíce baví, je to čistě sport, nebo tam máte i takové to elementární nadšení z řízení rychlého stroje?

Je to samozřejmě ze všeho nejvíce sport. O hezké pocity moc nejde, i když čím líp je na tom člověk technicky, tím víc si to užívá. Závody jsou ale nesnesitelná dřina a ty pocity štěstí, nebo nějaké vypláchnutí mozku, to tam vůbec není. Ale často si řekneme, že už na to nesedneme, pak si trochu odpočinu a člověka to láká zpátky.

## Jezdíte na motorce mimo závody? Láká Vás třeba cestovat na motorce, když na ní v exotických zemích závodíte a zažíváte, ve srovnání s cestováním, asi mnohem intenzivnější pocity?

To mě moc neláká, ale pravda, výlet s přítelkyní tam, co jedeme závod, by byl úchvatný... **G**



**CASSIDA**  
HELMETS

# NOVÁ PŘILBA CASSIDA EVO



kód: M140-161



kód: M140-162



kód: M140-163

**NOVÁ PŘILBA LEGENDÁRNÍ ČESKÉ ZNAČKY PŘINÁŠÍ  
VÝBORNÝ DESIGN A VE SVÉ CENOVÉ KATEGORII MIMOŘÁDNÝ KOMFORT  
PRO VAŠI HLAVU.**

- Polykarbonátová skořepina
- Sluneční clona
- Plně odnímatelná a pratelná výstelka z prodyšného materiálu
- Odnímatelný nosní deflektor
- Zapínání řemínku pomocí mikrometrické přezky
- Hmotnost přilby ± 1 550 g



**Cena: 2 390 Kč (88,52 EUR)**

Ceny jsou maloobchodní s DPH