

Motor**sport** revue

1/2014 Trochu jiný magazín o motoristickém sportu

20 let Rallye Monte Carlo

VE FOTOGRAFIÍCH

Petra Fitze



rozhovor

s Martinem Prokopem

Na drátech se závodit nedá

Zvláštní vydání zaměřené na

MONTE CARLO 2014

RALLYE

Úvodník

Rallye Monte Carlo je legendární závod. Je krásný, náročný – a především, jezdí se už přes sto let. Každý fanda by měl zažít atmosféru průsmyku Col de Turini. Letos je to zase možné. Jen škoda, že zrušili hvězdicovou jízdu přes Evropu až na samotný start soutěže před slavným monackým kasinem. Jen si představte, že by Martin Prokop a Martin Rada vyráželi z před budovy Autoklubu v pražské Opletalově ulici. S ostrými auty, tak, jako to bývalo kdysi. Zasnili jste se? Tak přejděte na další strany magazínu...

Přejí vám, abyste si letos „Monte“ opravdu užili.

Prokop Siwek, šéfredaktor

Ovládání časopisu

V časopise se pohybujte šipkami na klávesnici nebo šipkami v horní liště okna. Tlačítko Obsah vás vrátí na tuto obsahovou stranu, odkud se můžete po kliknutí přemístit rovnou na vybraný článek.

V článkách můžete narazit na tato tlačítka:



Jak nejlépe pracovat s magazínem Motorsport revue:

1. Stáhnout si jej do počítače.
2. Otevřít pomocí Adobe Reader.
3. Stisknutím Ctrl + L zvětšit přes celou obrazovku.



3

Značka Rallye Monte Carlo

Noc dlouhých nožů, pneumatiková ruleta, Col de Turini...



4

Šest vzpomínek na RMC

Tři ročníky RMC v šesti zásadních vzpomínkách Jardy Řízka Řezáče.



5

Na drátech se závodit nedá

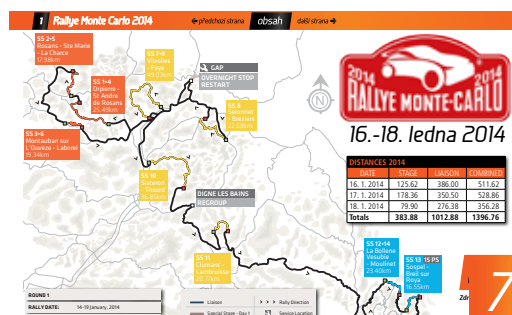
Rozhovor s Martinem Prokopem o Monte a částečně protrápené sezóně.



6

Petr Fitz: Mých 20 let na RMC

Fotografie ze své sbírky pro vás vybral a okomentoval sám autor.



7

Rally Monte Carlo 2014

Nejdůležitější informace o 82. ročníku nejslavnější rally na světě.

Obsah

Redakce a dopisovatelé: Prokop Siwek, Jaroslav Řízek Řezáč, Petr Fitz, Michal Vlašánek, Vladimír Dolejš, Jakub Krafek, Roman Tura Turovský, Martina Siwek Macáková ad.

Grafická úprava: Tomáš Fomas Rychlý

Obchod/inzerce: Viktor Gřešek

Vydání 1/2014 – speciál, leden 2014, Česká republika.

Značka s názvem Rallye Monte Carlo

Béčka na Rallye Monte Carlo



Rallye Monte Carlo dalo název celé motoristické disciplíně. Za prvním ročníkem v roce 1911 stál sám monacký princ Albert I. Slovo rallye vlastně znamená sraz či setkání. K němu vyjžděli závodníci na svých strojích tzv. hvězdicovými jízdami přes kontrolní stanoviště z různých evropských měst, aby se setkali v Monte Carlu a na místě pak absolvovali závod na způsob jízdy zručnosti a několik rychlostních testů v horách nad městem. Pořadí pak určil součet bodů ze všech tří disciplín. V průběhu let získaly hlavní váhu výsledky z uzavřených tratí.

Text: Prokop Siwek, foto: Petr Fitz, col-de-turini.pagesperso-orange.fr

V nejdelší variantě Rallye Monte Carlo se v roce 1986 závodilo na 36 rychlostních zkouškách o celkové délce 867 km. Od té doby se závod zkrátil až na polovinu, která je dnes standardem mistrovství světa. Postupně skomírala také tradice hvězdicových jízd. V roce 1997 už se vyráželo pouze z Remeše, Turína a Bad Homburgu, o rok později byla hvězdicová jízda zrušena úplně.

Noc dlouhých nožů

Podobně dopadla legendární noční etapa, na kterou pamětníci dodnes nemohou zapomenout. Říkalo se jí buďto Noc dlouhých nožů podle paprsků světelných ramp závodních automobilů, jež se zařezávaly do temné krajiny, nebo také Noc dlouhých ohňů podle stovek ohňů plápolajících podél trati, u kterých se celou noc až do rána hráli zmrzlí, ale nadšení fanoušci. Letos bude celá rallye potmě vrcholit, start posledních rychlostních zkoušek je naplánován na sobotu 18. ledna na 21:02 a 21:55.

Pneumatiková ruleta

Samotná rallye proslula přetěžkými úzkými a klikatými tratěmi, jež

obvykle z jedné strany lemuje skála a z druhé hluboký sráz. Lednový termín a horská poloha jsou téměř vždy zárukou zasněžených cest, na kterých se však objevují i led, voda z tajícího sněhu či místa se suchým asfaltem. Není závodu s problematictější výběrem pneumatik. Neexistuje varianta vhodná pro celý jeden měřený úsek, natož pro několik různých, zařazených za sebe bez množství obutí vyměnit.

Col de Turini

Vrcholem závodu bývá od roku 1962 často více než třicetkilometrový nesmírně náročný rychlostní test, který vede mezi městy Moulinet, La Bollène-Vésubie, Sospelu. Závodníci na něm nejprve překonají přibližně 1200 výškových metrů až do mety 1607 metrů nad mořem, kde přímo proletí diváky obsypaný průsmyk Col de Turini, aby se po zrádných zmrzlých cestách zase spustili dolů do cíle. Dodnes se nikomu na této trati nepodařilo pokorit průměrnou rychlost 90 km/h. Nejblíže byl předloni Mikko Hirvonen (89,8 km/h), loni dosahovala špička průměru okolo 60 km/h. V roce 2005 se mezi vítěze zapsal

také český pilot Roman Kresta na továrním Fordu Focus WRC. Naopak v roce 2007 se trať oblíbenému průsmyku poprvé vyhnula.

Mäkinena vystřídal Loeb

Na čele historické tabulky vítězů je samozřejmě fenomenální Sébastien Loeb se sedmi triumfy. Na Monte to vždy uměl také Tommi Mäkinen, dokonce jako jediný vyhrál čtyřikrát v řadě. O poslední vítězství svedl velkou bitvu v roce 2002 právě s nastupující hvězdou Loebem. Rozhodla ji až dvouminutová penalizace za nepovolenou výměnu kola v tankovací zóně, kterou Francouz nejprve od komisařů obdržel, pak mu ji zrušili, a nakonec zase vrátili.

Stíhací jízda

Od té doby nevyhrál Loeb na Monte jen jednou, a to v roce 2006. Sice jako vždy hned od začátku vedl, ale na poslední vložce první etapy tratě překvapivě chyboval, vypadl ze silnice a odstoupil. Autu ani posádce nic nebylo, a tak druhý den pokračovali v závodě, ovšem zatížení pěti minutami penalizace. Loeb nasadil šílené tempo a stíhací jízdu zakončil druhým místem za Grönholmem.

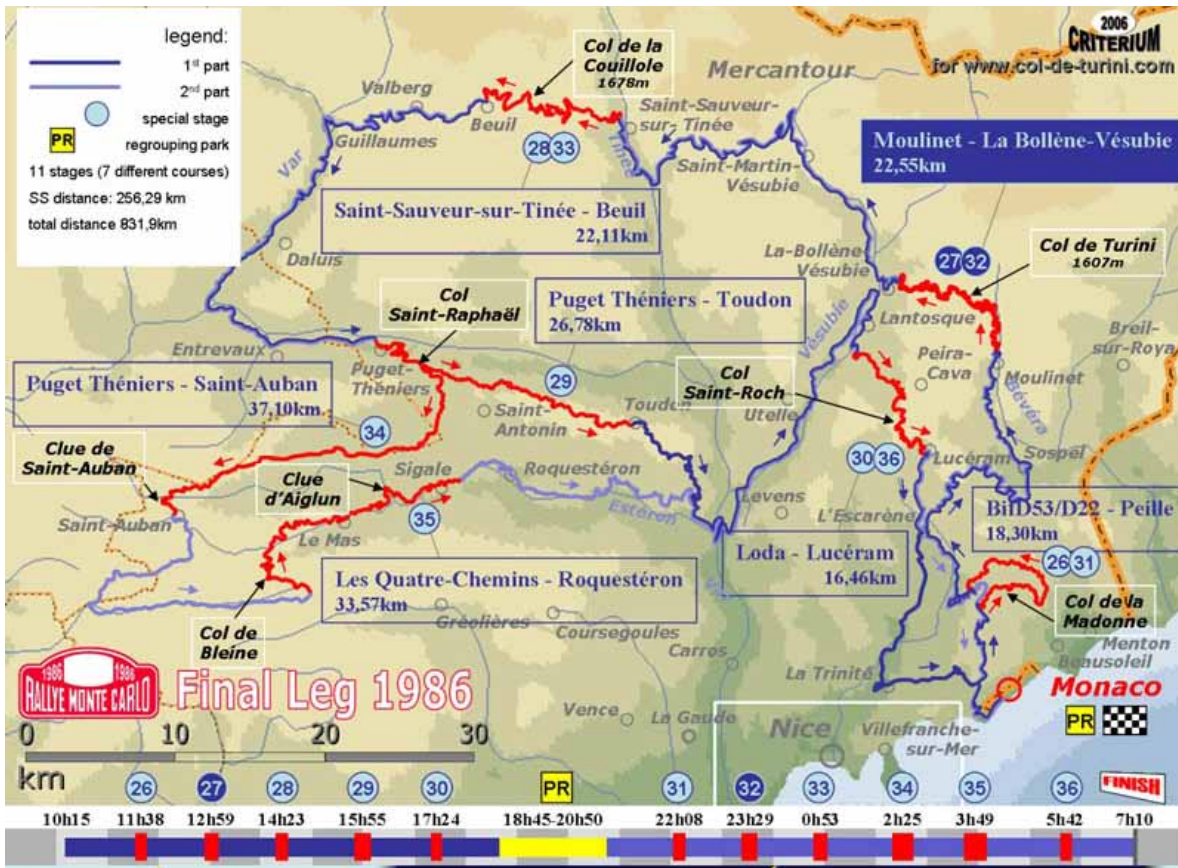
Další hrdinové

Na počátku osmdesátých let čtyřikrát zvítězil Němec Walter Röhrl, pokaždé s vozem jiné značky. Italský „drak“ Sandro Munari ke své smůle první ze čtyř triumfů zaznamenal v roce 1972, při posledním ročníku před ustavením MS. Francouz Jean Trévoux stejný počet vítězství vybojoval v první půli minulého století, potřeboval na ně dnes už nezvyklých 17 let. Nejlepším výsledkem českých jezdců je loňská sedmá příčka Martina Prokopa. V roce 2009 obsadil Jan Kopecký čtvrté místo, ale tehdy se soutěž jela pouze pod hlavičkou IRC.









Šest vzpomínek na **RALLYE** **MONTE CARLO**

Vyzvali mne, abych zavzpomínal na Rallye Monte Carlo. To se snadno řekne, ale pro mě, jako starší generaci, není jednoduché udržet myšlenky a ještě si na ně po letech vzpomenout. Nicméně se pokusím vydolovat z hlavy vše, co mi tam utkvělo po třech po sobě jdoucích návštěvách této rally v letech 2009 až 2011.

Text: Jaroslav Řízek Řezáč, foto: Roman Krb Kašpárek, Marek Plhus Pléha, www.autosport.cz



VZPOMÍNKA PRVNÍ:**Málem zatčeni**

První zážitek, na který si vzpomínám, pochází přímo z Monte Carla. V roce 2009 rally začínala v Monte třemi erzetami a pak se celá kolona přesouvala do Valence, kde strávila dva soutěžní dny, a pak se zase vracela zpět do Monte. V Monte Carlu bylo akreditační středisko pro média. Toto středisko bylo umístěno ve sportovním centru přímo na náměstí u legendárního kasina. Zatímco Pluto s Dreslíkem šli pro akreditační středisko, my ostatní ve třech autech jsme museli počkat. Na celém náměstí nebylo kde zaparkovat, a tak jsme auta postavili drže přímo před kasino a zapnuli výstražné blinkry.

Nejprve po dobrém

Čekal jsem, jak dlouho si to nechají boháči líbit. Neuplynulo ani pět minut, zaklepal na okénko mého vozu policajt. Bylo nad slunce jasné, o co tu půjde. Byl však nad očekávání slušný a vstřícný. Vysvětlil jsem mu, že čekáme, až se kolegové akreditují v nedalekém tiskovém středisku, a že nemáme kde zatím počkat. Ani na chvíli nezaváhal a ukázal

směrem, kde mělo být podzemní parkoviště, a kde měla být první hodina zdarma. To byla informace, kterou jsme potřebovali. Osádky vozů stojících za mnou netušily, co jsme domluvili, ale bylo jim jasné, že musíme pryč.

Potom po zlém

Zajel jsem tedy do onoho parkoviště, vyzvedl lístek a zaparkoval. Další vozy, které nás následovaly, však do parkoviště nezajely. No nic, vystoupíme a jdeme se projít k tiskovému středisku, kde čekáme na kluky. V tom uslyšíme hvizdy píšťalek a dva utíkající policisty do boční ulice vedle nás. Během několika okamžiků dva policisté na motorkách a za nimi několik policejních vozů. Vše pod majáky a houkačkami. Nedalo nám to a jdeme se mrknout. To, co jsme spařili, bylo jak z amerického akčního filmu. Osádky zbylých vozů stojí okolo s rukama na kapotách podléhající osobní prohlídce. Kluci se lekli, když nás viděli zajet do podzemních garáží, že budou muset bůhví kolik platit a vycouvali. V boční ulici našli volné místo před nejmenovaným klenotnic-

tvím. Odtud už pouze spekulují, ale předpokládám, že se to vůbec nelíbilo majiteli klenotnictví, když mu před obchodem zaparkovala auta cizích značek s lidmi mluvícími blíž neidentifikovatelnou řečí a nikdo evidentně nechtěl nakupovat. Už vidím ten obraz mafiánské bandy z východu, která mu vytanula v mysl, a tak nelenil, a písnul poplach.

Brali všechny

Během probíhající osobní prohlídky vyšli Pluto a Dreslík z tiskového střediska. Varovali jsme je, aby se k těm autům raději nepřibližovali, ale Pluto odvětil, že nic neprovedli, a hrdě vyrazili k prověřovaným vozům. Jen tam došli, už měli ruce na kapotě také. Nevím, co všechno jim tehdy Pluto řekl, ale nakonec všem vrátili doklady a bez nejmenšího pokusu o omluvu je propustili. Tak to byl můj první velký zážitek z Rallye Monte Carlo.

VZPOMÍNKA DRUHÁ:**Plus se nudí**

Každý, kdo kdy na „Monte“ vyrazil, potvrdí, že kromě nádherné krajinné scenérie, kterou opravdu stojí za to

shlédnout, je to rally velkých vzdáleností. Tím, že rally má dvě centra Valence a Monte Carlo, je zaděláno na obrovské přesuny. Člověk se tedy na tyto přesuny musí připravit. Rozhodně to není rally „na pětníku“. Rok 2009 byl obzvláště dlouhý. Najeli jsme skoro 4000 kilometrů! Během jednoho přesunu z Monte Carla do Valence, kdy nebylo kam spěchat, se začal Plus nudit a snížil rychlost na osmdesátku. My ostatní jsme se přizpůsobili. Ona osmdesátka mu však nestačila a začal brzdit levý jízdní pruh. To už přestávala být sranda. Francouzi se seřadili do vláčku a já čekal, kdy někomu rupnou nervy a vytrestá ho. Na D1 by si to asi opravdu nedovolil. Tam by ho ztrestali okamžitě. Když konečně uhnul, „Frantíci“ pokračovali v klidu dál, jakoby se nic nestalo.

VZPOMÍNKA TŘETÍ:**Odpovědnost za vlastní bezpečí**

Čím se Rallye Monte Carlo liší od ostatních světových i domácích rally, je způsob pořadatelské služby. Na první pohled člověk uvidí, že na každé křižovatce na erzetě stojí policista. Nikoliv pouze bezmocný

pořadatel. Policista zajistí, aby se na erzetu nikdo neoprávněný nedostal. Pořadatelů je celkově ve srovnání s jinými soutěžemi minimum. V podstatě vás nikde neotravují, a kam si stoupnete, je jen na vašem osobním uvážení. Pásky okolo tratí? Pouze ve městech a obcích, aby lidi upozornily na možné nebezpečí, a na křižovatkách okolo RZ. Mimo obce pásky nenajdete. Jinými slovy, vše je na vaše osobní riziko. Divákovi to umožňuje zaujmout co nejvýhodnější pozici, ale bere na sebe vždy odpovědnost za vlastní bezpečí. Fakt, kam moje paměť sahá, si nepamatuji, že by tam kdy zemřel divák. Tím ovšem netvrdím, že se to nikdy v minulosti nestalo. Jen to nezanechalo žádné stopy na omezení svobodného pohybu pro diváky.

Parkování je na vás

Pokud sledujete Tour de France a upoutala vás zaparkovaná auta v těsné blízkosti tratě včetně obytných vozů a přívěsů, pak vězte, že takto jsou zaparkovaná i na RZ a nikomu to nevadí. Pokud nejsou zaparkovaná v profilu vozovky, mohou tam být. Opět na vaše riziko, že vás některý soutěžní vůz sestřelí.

Tento způsob umožňuje, aby se diváci po erzetách rozptýlili a netvořili velké skupiny. Výjimkou je Col de Turini, kde se naopak nashromáždí okolo tisíce lidí na malém kousku země a tím se dostávám k vyvrcholení každého Monte.

VZPOMÍNKA ČTVRTÁ: Col de Turini

Divák se musí rozhodnout, zda absolvovat překotný přesun od Valence na Col de Turini, kde bude moci nasávat společnou atmosféru stovek diváků na jednom místě, i když z hlediska rally není toto místo nijak zvlášť zajímavé. Celé kouzlo spočívá pouze na davovém efektu. Pokud si nepospíšíte, tak dvě hodiny před startem už budete parkovat nejbližší dva kilometry daleko a zbytek budete muset dojít pěšky. My jsme na Turini nikdy problémy neměli díky novinářským akreditacím, a pokaždé tak pronikli až do centra dění. To umožnilo během čekání na druhý průjezd zasednout do auta a ohřát se. Litoval jsem ostatních, kteří čekali hodiny. Musíte tam být dlouho před šestou večer a nedostanete se odsud dříve než po jedné v noci.

VZPOMÍNKA PÁTÁ: Noc dlouhých ohňů

Na Turini jsem byl dvakrát, ale v roce 2009 jsem se nedal zlomit a na rozdíl od ostatních zajel na sousední RZ Lucéram. Dodnes toho nelituji, protože na Lucéramu si fanoušek přijde na své. Erzeta prochází strmým údolím po jedné straně a z druhé strany na soutěžní vozy vinoucí se dolů nespočtem serpentín hledí stovky diváků stojících a sedících na hraně strmých skal. Vedle nich hoří ohně. Osobně jsem tuto erzetu přejmenoval na Noc dlouhých ohňů. Působí to impozantně a v každém okamžiku sledujete až tři vozy najednou. Tak dlouhý úsek je vidět. Díky noci, rozsvíceným světlometům a úhlu pohledu se jedná opravdu o mimořádný zážitek.

VZPOMÍNKA ŠESTÁ: Sněhová bitva ČR vs. FR

Pokud mohu srovnat, Lucéram mám radši. Ale abych neviděl na Turini jen negativa, vzpomínám na česko – francouzskou sněhovou bitvu. Během čekání na první průjezd v roce 2010 jsme zaujali strategickou pozici hned u bariéry a ti, co mohli, se zahřívají

vedle pohybu i vnitřně. Když tu, kde se vzali, tu se vzali, špacírovali před námi dva četníci. Nebyli by to rozjaření Češi, kdyby nezačali zpívat známý popěvek ze série francouzských filmů o četnících. Zatímco četníci zachovali kamenné tváře, naše počínání se nelíbilo francouzským divákům stojícím na svahu nad námi. Začali na nás házet sněhové koule. Samozřejmě na sebe reakce nedala dlouho čekat a vrch nad námi zasypala sprška sněhových střel, až se Francouzi dali na ústup.

Druhé Waterloo

Po bitvě nastala krátká přestávka, ve které Francouzi nachystali odvetu. Nenápadně se vrátili a bitva začala nanovo. To už sledovaly všechny televizní štáby, které se do té doby na Turini nudily. Během palby, kterou všichni shromáždění Češi opětovali, a která Francouze plně zaměstnávala, provedl Plhus zákeřný obchvat zprava. Vyšplhal se na vrch s lopatou v ruce. Ve vhodné chvíli lopatu „nabil“ a zasypal protivníka hromadou sněhu. To několikrát zopakoval a Francouzi zažili další Waterloo. Zbaběle utekli a už se do konce nevrátili.

Vrchol dobyt!

Češi dobyli Col de Turini a stali se tak nejpopulárnější skupinou pro světová média. Ať jedu, kam jedu za světovou rally, všude je nejvíce českých vlajek. Ač se v Česku mnoho lidí snaží rally zakázat, díky českým fandům dochází k pozitivní propagaci České republiky a to nám nemůže nikdo vzít ani zakázat. Rally zdar a fanouškům zvlášť!





NA DRÁTECH se závodit nedá

Motoristický sport, to je věčné testování, ladění, štelování. Není divu, jenom dobře obuté a nastavené auto se chová ukázněně i při vysokých rychlostech a závodník se může bez obav soustředit na to, co za něj technika neodvede – na práci svých rukou a nohou. Martin Prokop, jediný český reprezentant ve WRC, loni šteloval skoro půl sezóny. Vše začalo na Rallye Monte Carlo...

Text: Prokop Siwek

Foto: martinprokop.com



Do závodu a vlastně do celé sezóny vstupovali Martin Prokop s Michalem Ernstem s ikonkou Dmack Tyres v kolonce značky pneumatik. Jako jedni z mála nejeli michelinky, a jak se velmi brzy začalo vyjevovat, byla to chyba. Po několika protrápených rally se s čínskou gumou rozloučili. A sezóna, i přes pár dalších výkyvů, dopadla docela dobře.

Přetočme kalendář o 12 měsíců zpět. Máš za sebou své páté Monte a tvé dojmy jsou... rozporuplné. Na jedné straně sedmé místo, na druhé straně obří ztráta přes 23 minut na Loeba.

Loni asi všechny v Monte Carlu překvapilo počasí. Všechny testy se uskutečnily na suchu, jenže závod byl kompletně, od první do poslední rychlostní zkoušky, na kolech s hřeby. Bohužel, Dmack přivezl staré pneu. To jediné, co tyto pneumatiky nesměly vidět, byl sníh. Už před závodem jsme věděli, že hřebíkatá kola na auto dát nemůžeme. Bylo z toho velké trápení, i když výsledek – sedmé místo, byl nakonec vlastně super.

Michal Kosciuszko nachytal ještě o 13 minut víc a tvá Fiona

i jeho Mini WRC byly otlučené jako píšťaličky. Pamatuji si ale, že jste před následujícím Švédskem byli pořád ještě docela optimisté.

Dmack ve Švédsku nasadil nově vyvinuté pneumatiky a tak panovala velká očekávání. Ta se ale nenaplnila. To, co se podařilo vyvinout, bylo podobně rychlé, jako michelinky v roce 2012. Jenže Michelin přivezl kola, která byla zase o dost rychlejší. Na první šotolině v Mexiku jsme zjistili, že nám opravdu všichni ujeli a něco není dobře. V Portugalsku jsme do cíle jezdili s dráty místo pneumatik a bylo jasné, že takhle to dál nepůjde.

Čtyři závody a dost?

Hned v Argentině jsme startovali na nových pneumatikách, vlastně staronových, vrátili jsme se ke značce Michelin. Jeli jsme ale bez testu, což se ukázalo jako velký problém. Kvůli šílenému počasí ani nebyla šance se do toho pořádně dostat. Nebojovali jsme ani tak s pneumatikami, jako s viditelností. V autě jsme se necítili moc dobře a jezdili jsme ještě pomaleji než s dmacky. Sezóna se k lepšímu lámala až na Rally Acropolis. Tam to začalo fungo-

vat. A na Sardinii všechno zapadlo do sebe. Tam mě to baví, navíc to přišlo ve správný čas. Začali jsme se zlepšovat, do toho tenhle oblíbený závod. Páté místo, to byl super výsledek. Nakoplo mě to. Jenže, ve Finsku nás zastavila nepochopitelná porucha dílu, který jsme přitom preventivně měnili za nový. Psychicky nás to nesložilo, ale mrzelo to hodně. Když se fiesta zastavila a já jsem tam asi tři hodiny seděl na střeše a čekal, až pro nás přijedou, bylo mi jasné, že tenhle výsledek bude hodně chybět. Dva dny jsme tam testovali, hodně jsme se na ten závod zaměřili. Mohli jsme být pátí ve Finské rally, což se už třeba nikdy nebude opakovat.

Taky jste tam asi přišli o páté místo v šampionátu, nejspíš byste přeskočili Novikova a Loeba.

No, nechali jsme tam velký ranec bodů. To už se dohnat nedalo. Naopak, velkým zadostiučiněním za předešlý ročník pro nás bylo Německo. Předtím jsme tam přišli o Fionu, teď jsme skončili čtvrtí, čili zatím nejbližší pódium v mé kariéře. Francii v téhle podobě, v jaké se jezdí, nemám rád.

Ještě k tomu nám tam ne naši vinou upadlo kolo a byli jsme rádi, že se nestalo nic horšího. Když jsme to rozebrali, zjistili jsme, že vadné uložení bylo na obou stranách. Ještěže se to stalo na městské erzetě, v pomalé rychlosti a na rovině.

Bližíme se do finále – Katalánsko a Wales.

Katalánská rally byla naším nejlepším závodem sezóny. Dařilo se nám dosahovat nejlepší rychlosti a jeli jsme po všechny tři dny vyrovnaně. Vystřídal se tam asfalt, šotolina, do toho ještě tma. Asi poprvé v kariéře ve WRC jsme byli opravdu po celou dobu konkurenceschopní. Ve Walesu jsme se nejprve trápili, pak jsme se hodně zlepšili a konec byl fantastický. Nejprve nám to nešlo, byla to až taková deka, jak jsme byli zachmuření, ale na konci závodu jsme se usmívali a byli jsme šťastní jak blechy.

Martine, za redakci i české fanoušky přeji tobě i Myšákovi, ať na vás v letošní sezóně žádná deka nepadne a od Monte Carla až po Cardiff máte jen důvody k radosti.





PETR FITZ:

Mých 20 let na Rallye Monte Carlo

Text: ???
Foto: ???





Monte Carlo = rallye, kde je všechno. Parkuje se u moře.



Jede se až do oblak.



Po cestě chumelí.



Někdy to vypadá jako na Švédské rally.



Když ne sníh, tak alespoň led.



Nejdřív déšť...

... a potom
zas slunce
a sucho.



Některé záběry mají skvělé barvy.



Na Monte nechybí
ani šotolina.



Je tam prostě vše.
A nejlepší jsou noci!



Má oblíbená fotka. Eriksson takhle bokem jezdil furt.

Ogier na Turini

Mé první Turini. Nikdy se mi tam moc nechtělo, ale atmosféra stojí za to.



Vracel jsem se už z RZ. Slyším, že jede něco lepšího. Rychle natáhnout, zaostřit. Mám ho! Carlos jel trochu pozdě – zdržel ho kotoul.



Ragnotti, to byl asfaltový mistr. Jeho poslední ostrý start na Monte (1995). V padesáti letech to vodil fakt parádně.

Takhle jsem to vyfotil vlastně omylem, ale fotka je to skvělá.



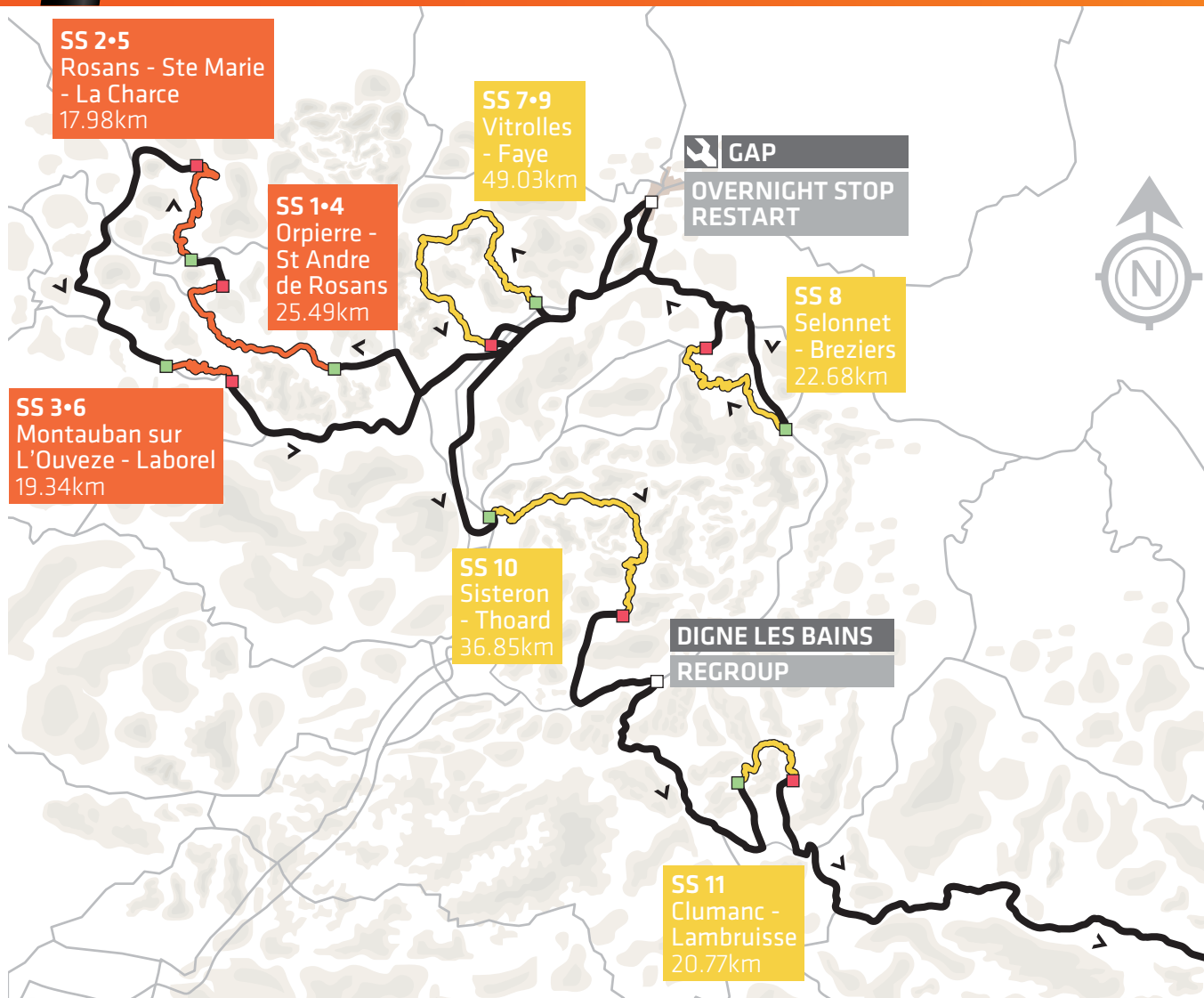
Gigi a jeho atraktivní styl měl u diváků obrovský ohlas.

Škodovka na okruhu v Monte Carlu. Normálně zde závodí formule.



Božský Armin a na této fotce je i moje maličkost. Jsem pouhý stín.





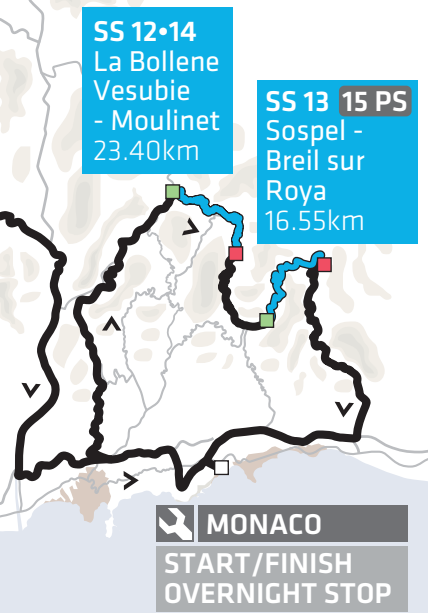
16.-18. ledna 2014

DISTANCES 2014			
DATE	STAGE	LIAISON	COMBINED
16. 1. 2014	125.62	386.00	511.62
17. 1. 2014	178.36	350.50	528.86
18. 1. 2014	79.90	276.38	356.28
Totals	383.88	1012.88	1396.76

Zdroj: fia.com, wrc.com

ROUND 1	
RALLY DATE:	14-19 January, 2014
LOCATION:	MONTE-CARLO
TIME ZONE:	UTC +1
TOTAL DISTANCE:	1396.76km
COMPETITIVE STAGES:	15 - [383.88km]

Liaison	> > > Rally Direction
Special Stage - Day 1	Service Location
Special Stage - Day 2	Stage Start
Special Stage - Day 3	Stage Finish
PS	Power Stage



info box

**ČTVRTEK 16. LEDNA**

Start : GAP			06:20
SS1	Orpierre - St Andre de Rosans 1	25.49 kms	07:28
SS2	Rosans - Ste Marie - La Charce 1	17.98 kms	08:16
SS3	Montauban sur L'Ouveze - Laborel 1	19.34 kms	09:49
<i>Regroup / Service : Gap</i>			12:01
SS4	Orpierre - St Andre de Rosans 2	25.49 kms	13:32
SS5	Rosans - Ste Marie - La Charce 2	17.98 kms	14:20
SS6	Montauban sur L'Ouveze - Laborel 2	19.34 kms	15:53
<i>Flexi Service : Gap</i>			17:53
<i>Parc Fermé : GAP closes at</i>			20:40

PÁTEK 17. LEDNA

Start : GAP			07:52
<i>Service : Gap</i>			07:55
SS7	Vitrolles - Faye 1	49.03 kms	08:48
SS8	Selonnet - Breziers	22.68 kms	10:41
<i>Regroup / Service : Gap</i>			12:01
SS9	Vitrolles - Faye 2	49.03 kms	13:09
SS10	Sisteron - Thoard	36.85 kms	14:32
<i>Service : Digne les Bains - Tyre fitting zone</i>			16:52
SS11	Clumanc - Lambruisse	20.77 kms	18:00
<i>Parc Fermé : MONACO</i>			20:45

SOBOTA 18. LEDNA

Start / Service: MONACO			12:27
SS12	La Bollene Vesubie - Moulinet 1	23.40 kms	14:48
SS13	Sospel - Breil sur Roya 1	16.55 kms	15:41
<i>Regroup / Service : Monaco</i>			18:06
SS14	La Bollene Vesubie - Moulinet 2	23.40 kms	20:12
SS15	Sospel - Breil sur Roya 2	16.55 kms	21:05
<i>Service : Technical Zone Out - Service In</i>			22:28
<i>Parc Fermé : MONACO</i>			22:41

Motorsport revue

je inovativní
elektronický časopis
o dění v motorsportu

Jedinečný je svým obsahem, vzhledem a interaktivními prvky. Tvoříme jej s cílem poskytnout poutavou formou netradiční pohled do světa automobilismu a motoristického sportu. Upřednostňujeme domácí prostředí a zážitky na vlastní kůži!

→ Aktuální vydání vždy ihned ve vaší e-mailové schránce

→ Formát PDF

K dispozici volně ke stažení z webu

www.motorsportrevue.cz



**ZCELA
ZDARMA**

Pravidelné rubriky:

FORMÁTY:

- reportáže, komentáře, rozhovory
- výběr novinek, rekordů, výročí a dalších zajímavostí
- motoristická anketa, upoutávky na blížící se motoristické akce, soutěže, komiksový seriál
- interaktivní grafiky

TÉMATA:

- rally/dálkové závody, okruhy/tahače, veteráni/historici, rallycross/autocross/vrchy
- testy automobilů, motorismus v civilním provozu (testy vybavení a doplňků; bezpečnost)
- lifestyle, outdoorová dobrodružství, cestování

