

Motorsport revue

2/2014 Trochu jiný magazín o motoristickém sportu

Rallye nebo okruhy?

VYZNÁNÍ NOVINÁŘE A ZÁVODNÍKA

Vladimíra Dolejše



Fanguide

k GT Masters

2014

Tři atraktivní seriály v Brně

FINÁLE SE VŠÍM VŠUDY

Úvodník

Na okruzích to kdysi začalo a okruh je dodnes v širokém motorsportu absolutně dominantním typem tratě. Ať se testuje nebo závodí, nejlíp se tak měří časy a porovnávají výkony. A když se auto či motorka pokazí, není to k ní daleko. Pro diváky je takové závodění přehledné, a díky posouvání hranic při každém průjezdu a vzájemným soubojům také atraktivní. Ovšem nekonečná debata nad tím, která disciplína je nej - ta ať trvá!

Příjemné čtení všem milovníkům rychlých kol, vůně benzínu a spálených gum přeje

Prokop Siwek, šéfredaktor



3

Finále se vším všudy

Tři atraktivní seriály v Brně během jediného víkendu



6

Fanguide k GT Masters

Není nic lepšího, než se na závody podívat naživo



4

Rallye nebo okruhy?

Vyznání novináře a závodníka Vladimíra Dolejše



5

Wild West

Proč byste měli sledovat ADAC GT Masters?



7

Veteráni a hvězdy

Domácí okruhový šampionát pohledem Kuby Krafky



8

Ježek v rytmu Bugatti

Co mají společného skladatel a legendární automobil?

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 článcích 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.



9

Racingparty 2013

Sešli se milovníci vůně benzínu a spálených gum

Redakce a dopisovatelé:

Prokop Siwek, Michal Vlašánek, Vladimír Dolejš, Jakub Krafek, Petr Šulčík, Roman Tura Turovský, Jaromír Beneš, Martina Siwek Macáková ad.

Grafická úprava:

Tomáš Fomas Rychlý

Obchod/inzerce:

Viktor Gřešek

Obsah

Motorsport revue

Vydání 2/2014, leden 2014, Česká republika.

FINÁLE *se vším všudy*

Finále tuzemské okruhové sezóny obstaraly špičkové série ETCC, AutoGP a „české LeMans“ – šestihodinový závod Epilog. Tréninky i závody všech třech seriálů se uskutečnily během jediného víkendu. Diváci na brněnském Masarykově okruhu si takovou porci atraktivního závodění opravdu užili!

Text a foto: Jaromír Beneš



Závody cestovních aut, která dobře známe i z našich silnic, jsou plné soubojů na hraně pravidel, tukaní na nárazník i řady menších kontaktů. Nikdo nikomu nic nedaruje, každý jede na maximum. A u nás mají závody ETCC mnohaletou tradici, protože od šedesátých až do konce osmdesátých let byly společně s motocyklovou GP největším lákadlem brněnského okruhu.

Máme mistra Evropy

Zkušený matador Petr Fulín přijel do Brna s náskokem osmi bodů na devatenáctiletého slovenského talenta Maťo Homolu. Zkušenosti český pilot uplatnil, oba brněnské závody s naprostým přehledem vyhrál a po zásluze získal titul mistra Evropy ve velmi prestižním seriálu ETCC. Vicemistrem ETCC 2013 se stal Homola. Na třetí místo v šampionátu si brousil zuby Michal Matějovský, ale v prvním závodě vyjel z trati a závod nedokončil. Z bronzu se radoval Srb Dušan Borkovič.

Do světa?

Mistrovským vozem bylo BMW 320, které kvalitně připravil tým Křenek Motorsport. Však si spolupráci Petr Fulín pochvaloval, a na dotaz co dál

odpověděl s úsměvem: „Jsem šťastný, že se vše povedlo. Šampionát ETCC je vrcholem v Evropě, nyní zbývá jen svět. Podíváme se na stav naší peněženky a uvidíme.“ A po nedělním double Fulín dodal: „Druhý závod jsem si užil, byla to opravdu zábava. Musím za celý tento víkend poděkovat svému týmu, který byl jako vždy perfektní, a divákům v Brně za skvělou podporu a kulisu. To nejlepší, co si člověk může přát, je takto zakončit sezónu na domácím okruhu.“

Nejrychlejší, co v Brně závodilo

Do Brna se opět vrátila série AutoGP, která vznikla z kdysi populárních závodů A1GP, které měly tendenci konkurovat formulím F1. Vozy Lola B05/52 váží 650 kg a pohání je motor Zytek s výkonem 550 koní a točivým momentem 442 Nm. V podstatě jde o vozy, které vypadají jako F1, mají stejný zvuk jako F1 a podobně i jezdí. Jsou neskutečně rychlé, brněnský okruh zvládnou za 1:42. Jen o osm sekund lepší je neoficiální rekord, který zajel Jerome D'Ambrosio s monopostem F1 Renault. Zato jsou zhruba o 12 sekund rychlejší než piloti se speciály MotoGP.

Vítězili piloti z F1

Zajímavostí byl start českého pilota Josefa Krále a v týmu SuperNova startoval i expilot F1 Narain Karthikeyan, který první závod vyhrál. Ve druhém závodě zvítězil další pilot se zkušenostmi z F1, testovací pilot Sauberu Kimiya Sato.

Epilog – české LeMans

Epilog je tradičním závěrem české okruhové sezóny. Má výjimečnou atmosféru nočního závodu, protože start ve 14:30 znamená dojezd za naprosté tmy. Diváci mají možnost sledovat kužele světel kmitající na závodní dráze i rozžhavené kotouče brzd. Velkým zážitkem jsou akční střídání jezdců, opravy, výměny pneumatik či doplňování paliva. Některé týmy mají vše naplánované po vteřinkách a je to skutečný koncert.

Potrhané BMW

Na start se postavila řada špičkových a rychlých gétéček Lamborghini, Ferrari, Porsche, ale také menší české tuzemských a středoevropských posádek. Začátek závodu poznamenala kolize, do které se připletlo i BMW M3 E36 Roberta Šenkýře. Na trať se vrátilo s poškozeným zadním blatníkem a napůl utrženým nárazní-

kem. Posádka Šenkýř Motorsport ve složení Šenkýř, Líbal, Vercka, Sládečka nakonec skončila na celkovém čtvrtém místě a svoji třídu ovládla.

Překvapení jménem Lotus

Výborně jela posádka brněnského týmu KT Motorsport – Mandelík, Fried, Kusý. S Lotusem Exige spadajícím do nejslabší kategorie pod 2000 kubických centimetrů s přehledem vyhrála svoji třídu, ale zejména skončila na celkovém třetím místě a dostala se mezi mnohem silnější vozy Mercedes SL GT3 AMG a Šenkýřovo BMW M3.

Ne každé Ferrari vyhrává

Vítězem Epilogu se stala čtveřice Tkáč, Kukučka, Vančo a Studenič slovenského týmu DINO&CO na Ferrari 458 GT3. Druhá se ztrátou 10 kol skončila posádka P. Zumstein - M. Zumstein z Rakouska s Mercedesem Benz AMG SL GT3. Smůlu měli Vorba, Jakubík, Štoviček a Pergl rovněž s Ferrari 458 GT3 – skvělou jízdu včetně nejrychlejšího času na jedno kolo (jako jediní se dostali pod dvě minuty) zhatily technické potíže. Návštěva boxů 39 minut před uplynutím časového limitu znamenala propad z prvního místa na celkovou sedmou příčku!









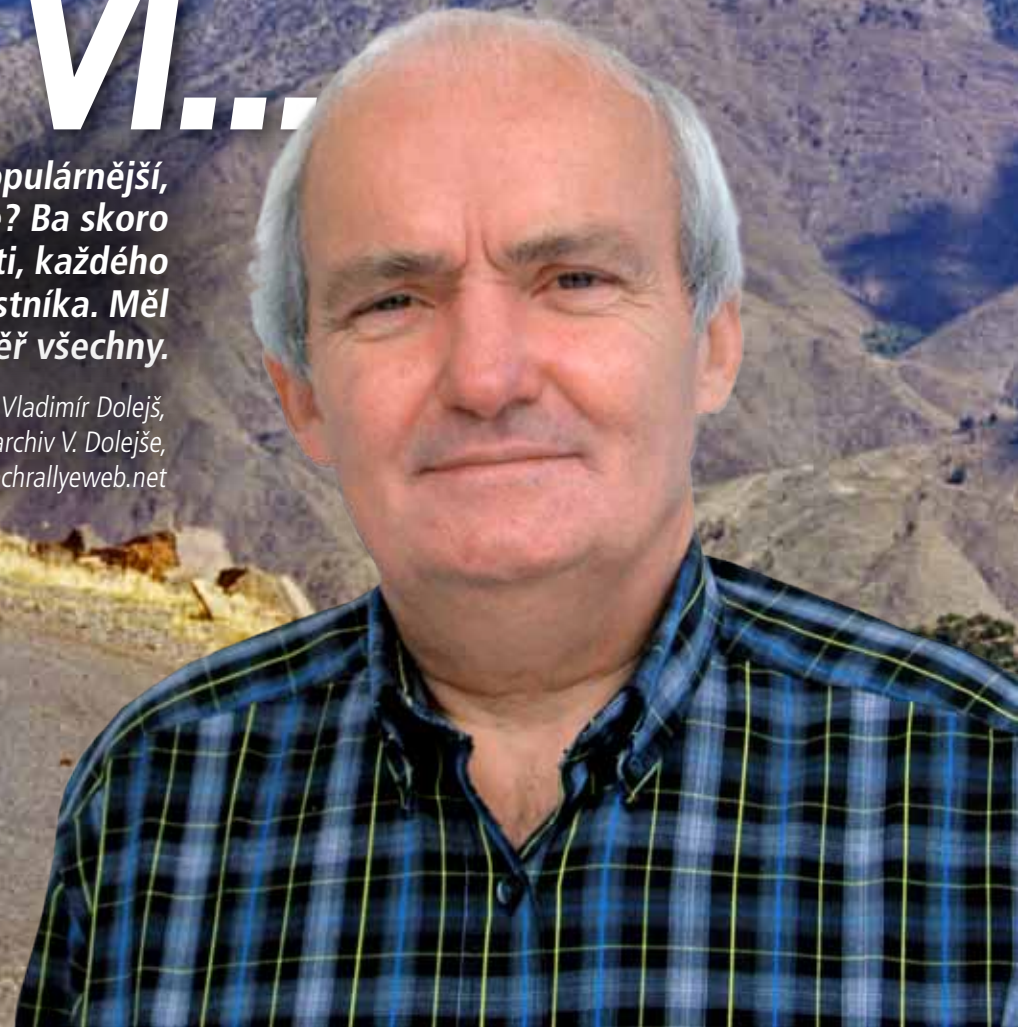




Rallye? Okruhy? Nebo ještě něco jiného? Kdo ví...

Která sportovní disciplína je nejlepší, nejpoutavější, nejpopulárnější, nejnapínavější či nejmíc účastníky naplní? Těžká otázka, že? Ba skoro nezodpověditelná. Každý má svůj vkus a své zkušenosti, každého baví něco jiného. Ať už jako diváka nebo přímého účastníka. Měl jsem to štěstí, že jsem disciplíny mohl vyzkoušet téměř všechny.

*Text: Vladimír Dolejš,
foto: archiv V. Dolejše,
old.czechrallyeweb.net*



Za víc než dvacet let na závodních tratích nejrůznějších typů se mi poštěstilo okusit od každého trochu. Nikoliv jako profesionál nebo špičkový jezdec s velkým autem aspirující na kdejaký titul, ale jako hobby jezdec, jakých je u nás drtivá většina. Za hlavní poslání jsem vždycky považoval svou žurnalistickou profesi, automobilový sport mi jen pomáhal poznat všechno i z druhé strany, přímo zevnitř. Ne každý motoristický novinář něco podobného zažil, ale každopádně je náhled do zákulisí a kuchyně prospěšný zážitek. Spousta věcí se dá hodnotit jinak, než by tomu bylo výhradně zvenčí.

Parta na rallye

Srdcovou záležitostí zůstává rallye. Těch se mi podařilo absolvovat nejvíc a věnovat jim nejvíc roků. To ostatní bylo vždycky jaksi doplňkem. Neokrajovým, i okruhy mám rád a svěřt se v úplně jiných podmínkách má zase jiné kouzlo. Kromě autokrosu a motokár mi bylo v životě dopřáno vyzkoušet všechny disciplíny. Včetně těch nepříliš rozšířených, jako je například plochá dráha automobilů.

Všechny druhy závodů nebo soutěží mají ale něco společného – potkávat

se s kamarády, kolegy a potenciálními soupeři je velkým zážitkem. Řídit rychlé auto je samozřejmě neopakovatelné, ale to setkávání k tomu neodmyslitelně patří. Při tréninku, během samotného podniku i po něm se odehrává cosi velmi krásného a nenahraditelného. Ne nadarmo mnozí z těch, kteří už aktivně nejezdí, pilně závody navštěvují a chodí mezi ty aktivní. Pořád nasávají tu atmosféru a zvuk nastartovaného motoru v nich probouzí to, co se popsat prostě nedá.

K takovému setkávání dávají nejvíc prostoru právě soutěže. Trvají nejdéle, většinou několik dnů a nabízejí několik prostředí. Trénink, večerní posezení před spaním, servisní areál a potom vždycky pár minut v časové kontrole, než se nasadí přílba a závodní pole se popojede ke startu. Dneska se všechno posunulo k systému spíš sprinterskému, už není čas na několikadenní seznamovací jízdy, a tudíž ubylo těch večerů a také nočních tréninků. V noci se už téměř nejezdí, škoda, ale co se dá dělat, takový je vývoj. Mezi jednotlivými vložkami pořád zbývá dost času na popovídání. Nejen o závodech, ale tak vůbec. Třebaže hovory na téma zatáčky, gumy, brzdy a samozřejmě špatně fungující motor či převodovka

pochopitelně pořád převládají. A právě to je rallye.

Okruhy

Okruhy jsou jiné. Individuálnější, od diváků odtažitější, naleštěnější a s trochu komfortnějším zázemím. I to se ale mění, to, co v rallye mají k dispozici velké týmy si už s okruháři moc nezádá. Na samotné dráze všechno směřuje k okamžitému výkonu, i ve vytrvalostních závodech se snaha soustřeďuje do zhuštěnější podoby. Běžný závod ale trvá pár desítek minut. Tam je třeba vyvinout všechno úsilí, pak následuje uvolnění a odpočinek. Na rozdíl od soutěže, kde se jede většinou kratší dobu a ne s takovým nasazením, jenže mnohokrát za den. A pak následuje ještě další den – a mezi tím někdy i noc.

Kopce

Trochu stranou stojí závody do vrchu. Trať se dá absolvovat doslova za pár desítek vteřin, dvakrát během tréninku, dvakrát při závodě. Proto je třeba ujet z domova leckdy i řadu stovek kilometrů, párkrát vyjet nahoru – a zase maraton domů. Kopec je třeba nadřít nazpaměť, tak, by se dal ujet snad i se zavřenýma očima. Zatáček je tu proti rallye minimum, ale zase nepomáhá

nikdo z pravého sedadla. Přesto je všechno podstatně jednodušší a snazší. Ne nadarmo tu sbírají snadné úspěchy i třeba nijak zvlášť vynikající soutěžáci. Nechci se vrchařů nijak dotknout, mnozí se mnou asi ani nebudou souhlasit, ale je to prostě tak.

Dálkové soutěže

Naprosto zvláštní kategorií jsou dlouhé soutěže. Celkem šestkrát jsme stáli na startu Tour d'Europe, kdysi opravdu věhlasné soutěže, kterou obsazovaly v minulosti i tovární týmy. Včetně škodovky. Projeli jsme tratě rakouských nebo německých soutěží Rallye Costa Brava, San Remo, Portugalské, Kyperské rallye či Rallye Acropolis nebo Monte Carlo, Rajdu Polského, Rallye Taurus v Maďarsku nebo Sibiu v Rumunsku, ale také dodnes slavných rallye v Chorvatsku, Slovinsku, Bulharsku, případně v Maroku, kde se klasické soutěže jinak nejezdí.

Okruhářem s Fordem Fiesta

Podařilo se mi poznat všechny okruhy u nás i v blízkém či vzdálenějším okolí, zejména díky účasti v prvním ročníku Fiesta Cupu v roce 1992. To byla vlastně první příležitost českého sportovního publika poznat značkové

pohárové závody. Tehdy v týmu Světa motorů se nám i docela dařilo, třebaže na profesionály Engeho nebo Bareše jsme s Jaroslavem Páralem, Stanislavem Matějovským nebo Hankou Lhotskou neměli.

Moje účinkování v týmu skončilo v létě, kdy mě postihla těžká nehoda v civilním provozu. Na mé místo naskočil Tomáš Enge, tehdy právě šestnáctiletý, takže už mohl získat licenci. Projeli jsme toho ale spoustu. Dokonce se tehdy tým jaksí navíc zúčastnil čtyřadvacetihodinového závodu na Nürburgringu, té klasické dlouhé Severní smyčky, třebaže už existoval ten nový a stále platný okruh.

Zažít Mekku všech okruhářů je něco naprosto neopakovatelného. S fiestou jsme tam byli mezi nejslabšími, ale našimi soupeři byla skutečně velká jména. Ještě dodnes žijí vzpomínky na noční průtrž mračen, zatopenou trať v karuselech a nutné přerušení závodu. Na to se nezapomíná.

V barvách Opelu

Právě tak na další z klasických klání, 24 hodin Spa Francorchamps. Tam mě zase pozval tovární tým Opel, když postavil v roce 1997 mezinárodní tým novinářů pro dvoulitrovou astru. Se

švýcarsko-španělsko-českou posádkou jsme dokonce aspirovali na bednu v kategorii, ale horkokrevný španělský kolega v noci auto notně poškodil a než mechanici zjednali nápravu, propadli jsme se na pátou pozici. V Belgii se Opel postaral o dokonalé podmínky, kromě noclehárny pro noční odpočinek měl k dispozici třeba i pračku a sušičku na kombinézy po vystřídání, o specialitech na výživu a pitný režim nemluvě. Na trati bylo třeba sledovat spíš zpětné zrcátko než to, co se děje vpředu, třílitrovými bavoráky a tehdy začínajícími turbodiesely se to na nádherném okruhu jen hemžilo a zhruba každý pátý, šestý okruh se vždycky kolem nás přehnaly. Noční atmosféra se ale dá popsat jen těžko, to se musí prostě zažít.

Ale bez kouzla nezůstaly ani české okruhy. Naposled se mi podařilo už daleko později absolvovat brněnskou šestihodinovku s rovněž dvoulitrovým Fordem Escort, tým tehdy postavil Petr Vojáček a sdílel ho s námi Jaromír Malý, operující hlavně ve vrchařském mistrovství Evropy.

S Nissanem zpátky do rally

Na okruzích jsem mohl setrvat ještě rok po fiestě v barvách Světa moto-

rů, pro změnu v týmu příbramského Vladimíra Trkala. To už ale začínal další značkový pohár, Sunny Cup. Identické vozy Nissan Sunny GTI shromáždili dva nadšenci a vypsalí pro ně nejen okruhové, ale i kopcové, rallycrossové a plochodrážní závody. Škoda, vzali si příliš velké sousto a nadějný projekt přežil pouhou sezónou.

Nissany se rozprchly po republice, většina jich přešla do rally, ba dokonce ojedinele se objevují v hobby soutěžích i dnes, po dvaceti letech. Technicky se mého vozu ujal plzeňský tým ROTO, později přezbrojil na typ Almera. Já měl tu čest řídit v roce 1996 na Rally Vyškov, tehdy ještě součástí tzv. „velkého mistráku,“ vůbec první áčkovou almeru, která kdy vznikla. Že to bylo právě u nás, už zůstane v historii motoristického sportu zapsáno navždy. ROTO pak dovezlo nezapomenutelný a hlavně nevyzpytatelný vůz Nissan GTI-R, který dokázal zkrotit jen Emil Triner. Hned v první sezóně po ukončení angažmá ve škodovce, v roce 2000, s ním získal historicky první český titul v nové disciplíně rallysprintů. Supervýkonná čtyřkolka, která měla už tehdy jako vůbec první u nás všechny tři aktivní diferenciály, byla na trati vždycky nepředvídatelná svým podvoz-

kem, ale svézt se s vozem na několika sprintech skýtalo nehynoucí zážitek.

Resumé

Takže: která disciplína je nejlepší, nej-
přitažlivější, nej..., nej...? Ne nadarmo se říká rally královská disciplína. Je tu všechno. To ale neznamená, že jsou okruhy něčím méněcenné. Je třeba si vážit dobrého sportovního výkonu v kterékoliv disciplíně, žádný není zadarmo, každý stojí – vedle peněz samozřejmě – notné úsilí, nasazení i část obětování. Proto si vážím každého takového. Ať už na nějaké špičkové úrovni, anebo jen té hobby.





WILD WEST

Sezóna 2013 ADAC GT Masters úspěšně suplovala bývalé mistrovství FIA GT3. Že tam jezdí hodně Němců? Pochopitelně. V německém národním mistrovství bude vždycky převažovat německá národnost. Ve většině záležitostí však tato série vybočuje z nepsaných pravidel národních mistrovství.

Text a foto: Jakub Krafek



Německo má několik mistrů světa formule 1, a dá se říct, že po Velké Británii je další velmocí okruhového motorsportu. V německých sériích DRM a ADAC STW se pravidelně objevovali zahraniční piloti, dnes to platí jak pro DTM, tak pro ADAC GT Masters.

Přehlednější závody

Startovní pole sice trochu prořídlo, ale vedlo to jedině k dobru. Čtyřicet aut na trati je pro diváky i pro novináře trošku chaos, hlavně pokud chtějí sledovat průběžné pořadí závodu. To by se potom jeden mohl dohadovat, jestli právě sleduje souboj o pozici, nebo předjíždění o kolo zpět. V sezóně 2013 jelo na trati v průměru něco málo přes dvacet vozů, a situace byla hned o dost přehlednější. Hlavně se předešlo hromadným haváriím, u kterých pravděpodobnost vzniku s počtem vozů na trati úměrně roste.

Hvězdy na trati

Na vybojování té nejlepší pozice mají piloti v závodě sice celou hodinu, ale o prodávání zatáček a soubojů se nedá mluvit. Jede se naostro už od prvního kola a důkazem, že týmy pomýšlí jen na ten nejlepší výsledek,

jsou jejich jezdecká složení. Ve vozech GT3 se tentokrát předvedly hvězdy jako Jeroen Bleekemolen, Nick Tandy, Sean Edwards, Sergei Afanasiev, Peter Kox, Peter Dumbreck, Markus Winkelhock, Rene Rast, nebo Oliver Gavin. Posledně jmenovaný hájil barvy týmu Corvette v ALMS a v Le Mans, a v rámci ostrého vývoje vozu Camaro GT3 usedl za volant na Hockenheimringu. Šampionát neminula ani americká účast. Ve Spa v rámci testu na 24h závod startovali Charlesové Espenlaub a Putman, známí spíše ze série Continental Grand Am.





FANGUIDE

k GT Masters 2014

Text a foto: Jakub Krafek



KAM JE TO Z PRAHY NEJBLÍŽE:

Lausitzring - 222 km
Sachsenring - 233 km
Slovakiaring - 374 km
Oschersleben - 390 km
Red Bull Ring - 439 km

KALENDÁŘ 2014

25.-27. duben Oschersleben
9.-11. květen Zandvoort
23.-25. květen Lausitzring
6.-8. červen Red Bull Ring
8.-10. srpen Slovakiaring
29.-31. srpen Nürburgring
19.-21. září Sachsenring
3.-5. říjen Hockenheim

Není nic lepšího, než se na závody podívat naživo. Přečtěte si, jak na to, a pak si prohlédněte galerii střípků ze sezóny 2013, která je součástí tohoto článku.

Kdy jet?

Kalendář se v posledních pár letech neměnil. Člověk si zvykl třeba na slunečný, ale mrazivý Oschersleben, deštivý Sachsenring, nebo na podzimní Lausitzring. Následující sezóna bude jiná, ale stále bude možnost vidět GT Masters bez toho, aniž byste strávili půl dne v autě.

Kudy jet?

Cestovat je samozřejmě nejlepší po dálnici. Za tu si zaplatíte u nás, v Rakousku, a na Slovensku. V Německu je bezplatná. Parkování u okruhu je individuální, vstupenka na jeden den stojí 20 euro a přístup dostanete do všech diváckých prostor, paddocku, zahrnutý je i dvacetiminutový pitwalk.

Co uvidíte?

Kromě hlavního šampionátu vozů GT bude následující sezónu GT Masters tradičně doprovázet juniorská formlová série ADAC Formel Masters, nebo

německá Formule 3, ve které svou kariéru začínalo plno pilotů dnes zářících ve světových sériích. Boje kolo na kolo, plech na plech obstarají cestovní vozy S2000 a S1600 a Mini Cooper Challenge.

Za kolik?

Loni stála jednodenní vstupenka 20 euro, na celý víkend 30 euro. Parkování dle okruhu. Letošní ceník ještě není k dispozici, ale nejspíš se moc lišit nebude.

info box



ADAC GT MASTERS:

Země: Německo

Specifikace vozů: GT3

První sezóna v současné éře: 2007

Formát závodu: 2x1 hodina

ŠAMPIONI:

2013 - Alessi/Keilwitz (Callaway Comp./Corvette Z06)

2012 - Asch/Gotz (MS Racing/Mercedes SLS AMG)

2011 - Lunardi/Margaritis (Alpina/BMW B6 Alpina)

2010 - Thurn und Taxis/Kox (Reiter/Lamborghini Gallardo)

2009 - Christian Abt (Abt Sportsline/Audi R8 LMS)

2008 - Tim Bergmeister (Muhlnher/Porsche 997)

2007 - Christopher Haase (Reiter/Lamborghini Gallardo)

V německé Formuli 3 se bojovalo na ostří nejen na Lausitzringu, ale po celou sezónu. V černém voze týmu Lotus se pár nedobrovolných salt podařilo Emilu Bernstorffovi. Lepší rošádu předvedli jeho mechanici - vůz byl ještě v ten samý den na startu další jízdy!



BMW Z4 předčilo všechny ostatní vozy svým zvukem, vzhledem i výsledky. Německá veteránka Claudia Hurtgen a její kolega Dominik Baumann dovezli Zetko celkově na pátém místě. Černá je prostě cool.

Mokré závody bývají zrádné, ještě k tomu na Sachsenringu. Okruh s dlouhými zatáčkami byl letos díky svým podmínkám jedním z nejnáročnějších. V průběhu závodu se tvořila suchá stopa, takže krizi znamenalo jakékoli zaváhání a výjezd mimo ni nebo na kluzký astroturf za obrubníkem.





René Rast bojoval o titul až do poslední chvíle, ale kardinálně si ho zkomplikoval na Lausitzringu. Dokud neudělal chybu za safety carem, vedl.... Kvůli poškození a opravám obrubníku v první zatáčce ale vedl vůz s rozsvícenými majáčky všechny vozy přes pitlane. René si myslel, že už SC zajíždí a bude následovat restart, a na cílové rovince naplno akceleroval... jaké bylo asi zjištění, že ho ani jeden z vozů nenásleduje? Za předjetí safety caru dostal průjezd boxy a propadl se až na konec startovního pole.



Někdejší kolega Martina Matzkeho, Jens Klingmann, letos startoval jen o jediném víkend, ve kterém hned dokázal přivést modro-oranžové BMW do cíle vítězně.

Krušný závod na Sachsenringu zažil Tomáš Pivoda. Po uklouznutí na astroturfu zapíchl předek svého Porsche do bariéry. Jelikož zařazení zpátečky u vozu GT3 není moc snadné, jeho vyproštění se ujal traťový servis. Tomáš pak při zbrklém vyjíždění zpět na trať sebou málem vzal vyprošťovací vůz... chtěl se naplno rozjet, ale byl stále zaháklý na laně...



René Rast a Christopher Mies už dávno měli stát na startovním roštu, místo toho vyhlíží konec letní bouře nad Sachsenringem.



**Veteráni, a staronové
i vycházející**

HVĚZDY

Domácí mistrovství se jelo letos první rok bez speciálů DTM. Do šampionátu se vrátily zahraniční i domácí hvězdy a ukázali se i potenciální budoucí šampioni. Zamrzí jen fakt, že na naší půdě se elitní startovní pole objevilo pouze třikrát.

Text a foto: Jakub Krafek

PŘEHLED ZÁVODŮ MMČR 2013:

- 1 - Hungaroring
- 2 - Red Bull Ring
- 3 - Poznaň
- 4 - Most
- 5 - Slovakiaring
- 6 - Brno
- 7 - Brno Epilog



Předběžná startovní listina prvního závodu na Hungaroringu musela být velkým překvapením pro většinu domácích. Na „domácí“ tratě se na celou sezónu vrátili Michael Vorba a Andrej Studenič. Oba velmi zkušené závodníky vychované Evropou, oba v kokpitu Ferrari 458 Italia GT3, které připravuje Menx. Na parádní souboje bylo zaděláno, a po celou sezónu se bylo na co dívat. Na Slovakiaringu vyvrcholil souboj do takových grád, že po dvou hodinách závodění skončili oba rivalové v cíli s rozdílem 0,216 sekundy.

Učitelé a jejich žáci

Nesmíme samozřejmě zapomenout na jejich druhy střídající oba matadory v rudých kokpitech. Zatímco Michal Vorba koučoval Lubomíra Jakubíka, Andrej Studenič si do parády vzal Patrika Tkáče, a nutno říct, že oba prošli prvním ročníkem na jedničku, bez jakékoli větší havárie nebo chyby. Oba učitelé pak ve vytrvalostních závodech mohli slavit tituly mistra (v případě Vorby), a vicemistra (v případě Studeniče), ve vytrvalostních závodech.

Konopkové a vzkříšená Zonda

Podle výsledků ze sezóny 2012 mohl do vytrvalostních bojů zasáhnout i rodinný tandem Miro Konopka, Matěj Konopka, jenž Porsche neposlouchalo. V Mostě startovali se starším modelem Cup S, takže na nějaké solidní umístění se nadalo spoléhat, jako jediný dobrý výsledek se dá tedy brát třetí místo ze Slovakiaringu. Závodily docela spolehlivě dokončovala i Pagani Zonda Antonína Herbecka. Vůz v loňské sezóně zažil v Mostě neuvěřitelnou ránu, a několik třetích míst je důkazem, že přestavba dopadla úspěšně.

Stará vítězná GT1

Přestože se pole sprint závodů začíná plnit vozy GT3, letos mu dominovala 15 let stará GT1 s Mirem Konopkou za volantem. Miro už na okruzích také krouží nějaký ten rok, přesto stále dokáže držet tempo s modernějšími vozy. Letos získal další titul a vypadá to, že se závoděním se nehodlá jen tak rozloučit. Na žluté vozy z Bratislavy jsme si zvykli a jsme za to jen rádi.

Letos třeba Waszek

V uplynulé sezóně padl určitý náznak toho, kdo by mohl celkem často opakovat čelní příčky v budoucích letech. Dennis Waszek vyhrál mistrovský závod už předloni na Pannoniaringu a letos loni přidal další vítězství v Poznani. Jeho Ferrari F430 je sice trochu víc nadopované než ostatní vozy, ale několik scén z letošní sezóny svědčí ve prospěch pilota samého. V Mostě například dokázal držet tempo s Herbeckovou Zondou, podobně tomu bylo i v Brně.

info box

MISTŘI ČR 2013:

Sprint nad 3500 - Miro Konopka (Saleen S7R)

Sprint do 3500 - Robert Šenkýř (BMW M3 GTR)

Enduro nad 3500 - Jakubík/Vorba (Ferrari 458 Italia GT3)

Enduro do 3500 - Daniel Skalický (BMW M3 GTR)

FORMÁT ZÁVODŮ:

Sprint - 2x25-30 minut

Enduro - 1x2 hodiny





Jaroslav Ježek po sobě zanechal pořádnou porci skvělé muziky, přestože byl od narození velmi nemocný a zemřel mlád. K jeho nejkrásnějším a zároveň nejnáročnějším skladbám patří Bugatti step. Málokterý klavírista ji kdy dokázal zahrát přesně podle Ježkových představ. Tak jako se málokterý vůz mohl rovnat legendárním bugatkám, jejichž jízdní projev a melodie motoru Ježka k napsání slavné skladby inspirovaly.

Ježek v rytmu Bugatti



Text: Prokop Siwek,
foto: scena.cz,
bugattibuilder.com

Bravní klavírní part Bugatti step vznikl jako předehra ke hře Osvobozeného divadla Don Juan & Comp., která měla premiéru v roce 1931. Ježka zřejmě zaujaly úspěchy manželů Junkových, a zejména Elišky Junkové na závodě Targa Florio v roce 1928. Někdy se píše, že jej také ovlivnilo setkání se slavným Louisem Chironem, který vítězil na okruhu v Brně v letech 1931-33, ale to už byla skladba na světě. Junkovi i Chiron samozřejmě závodili s italskými vozy značky Bugatti a při poslechu Ježkovy hudby není nutno ani přivřít oči, aby si člověk dokázal představit ladné automobily a hlavně jejich motory v akci.

Nikdo to nezahraje!

Dvorním klavíristou Osvobozeného divadla, a tedy i Ježkovým, byl rakouský šlechtic Hermann Noé Edler von Nordberg. Na dobových gramodeskách je u Bugatti stepu uváděn jako sólista, pravděpodobně tedy měl tu čest být prvním, kdo Bugattku zaznamenal na zvukový nosič. Jeho podání není zcela bez drobných chyb, což zarytý perfekcionista Ježek zřejmě toleroval pouze proto, že opakované nahrávání by bylo příliš drahé. Ostatně básník Vítězslav

Nezval kdysi vzpomínal, že když jednou mladého skladatele seznamoval se svými přáteli, „nechali hrát hlavně Ježka, a to velice rytmickou Bugattku, při jejímž přednesu mně Ježek rozladil piano.“ Další úsměvná historka praví, že Ježek nebyl zcela spokojen ani s výkonem ředitele pražské konzervatoře dr. Václavem Holzknemtem. Když tento namítl, že hraje přesně, jak je psáno, Ježek odvětil: „Shakespeare se taky píše jinak, než vyslovuje.“

Ve filmu a televizi

Část Bugatti stepu, ještě rychleji, bez chyb a nejspíše opět v podání Hermanna Noé, zazněla také ve filmu Pudr a benzín (v čase 1:17:48 až 1:20:03). Film v těch momentech graduje a adekvátně k tempu hudby se jedná o bláznivé scény, kdy V+W nejprve vyjíždějí skrz zavřená vrata garáže v hasičském voze, z něho pak kropí zaskočené gangstery i přibíhající četníky, následně se na sajdkáře divoce řítí na finále divadelního představení, v němž vystupují, a pasáž podmalovaná Bugatti stepem vrcholí doslova vletem slavné komické dvojice na jeviště.

Současní diváci Československé a České televize si motiv Bugatti stepu

vybaví také díky dokumentárnímu cyklu Hledání ztraceného času. Jeho autor Karel Čáslavský v něm od roku 1992 vybíral zajímavé dobové filmové záběry, a ty němé rád podmalovával mimo jiné Bugatti stepem.

Ježek měl těžký osud

Geniální hudební skladatel Jaroslav Ježek se narodil v roce 1906 na Žižkově do rodiny krejčího. Na jedno oko byl slepý celý život, na druhé viděl jen málo. Po dětské spále velmi špatně slyšel, později se zjistilo, že má také zakrnělou jednu ledvinu, druhou zbytnělou a k tomu vysoký tlak. Velmi špatná výbava pro umělce – muzikanta. Ježek se ale nikdy nevzdal. V ústavu pro slepé děti se naučil hrát na kytaru, klavír, housle, violoncello. Na konzervatoři vystudoval klavír a skladbu. Jeho obrovského talentu si všiml E.F. Burian a brzy nato i Voskovec s Werichem, kteří ho v roce 1927 angažovali do Osvobozeného divadla. Pro něj složil a dirigoval přednes desítek písní a jazzových skladeb, z nichž mnohé jsou slavné dodnes. Po Mnichově emigroval, v zahraničí rychle chřadnul a zemřel na totální selhání organismu v New Yorku na Nový rok 1942.

Racing party 2013



V sobotu 7. prosince 2013 jsme to neměli jednoduché. Ze slušovické rallyshow jsme posílali nejzajímavější videa z trati rovnou na náš facebookový profil a jakmile závod skončil, spěchali jsme do Prahy na osmý ročník Racing party.

Text: Prokop Siwek, foto: David Bareš



Racing party byla ve svých sedmi předchozích ročnících v podstatě čistě motorkářskou akcí. Osmý ročník byl jiný v tom, že mezi oficiálními hosty se objevili i automobiloví závodníci, a zdá se, že tento trend bude v budoucnu pokračovat.

Hosté přijeli z blízka i z dále...

Motocyklové závodníky zastupovali například Matěj Smrž, Kamil Holán, Matěj Česák, Karel Hanika, Michal Filla, či Michal Šembera. Mezi ně tentokrát přišli také Jan Charouz, Gabriela Jílková, Michaela Sacherová a obojživelník Martin Hudec. Samozřejmě, že hlavně Huda nebylo možno přehlédnout ještě dlouho po skončení oficiální části!

... a návštěvníci se bavili

Na programu bylo povídání se závodníky, premiéra nového videa kaskadéra Martina Krátkého, představení motocyklů české značky Blata, rakouského skibiku SledgeHammer, přehlídka kolekce stylového motorkářského oblečení (ale i toho, co se nosí úplně vespod pod ním), několik hudebních vystoupení. Večerem se prolínaly záběry z Tourist Trophy na ostrově Man. Na

vystavené stroje byl hezký pohled, na přítomné hostesky možná ještě hezčí. Zábava se protáhla dlouho do noci. Tak, jak to má na konci sezóny být.







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

