

Motorsport revue

3/2014 Trochu jiný magazín o motoristickém sportu

Rubrika My jsme fans!

JSME  **ČEŠTÍ
RALLYOVÍ
SRDCAŘI**

SPOR OKOLO
RALLYE PRAHA
REVIVAL 2014

Roman
JEČMÍNEK

Je to neuvěřitelný

BLÁBOL



Eduard
PATERA

Šéfové obou areálů
dostali nůž na krk

Úvodník

Motorsport tvoří závodníci, jejich stroje a týmy lidí, kteří se o ně starají. A také fanoušci, pořadatelé a činovníci. Všem nahlédneme pod sukně. Užijte si to s námi!

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 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.



3

Dostali nůž na krk

Spor okolo RPR pohledem Eduarda Patery.



4

Je to neuvěřitelný blábol

Spor okolo RPR pohledem Romana Ječmínka.



5

Jsmo Čeští rallyoví srdcaři

My jsme fans! Kde by byl sport bez fanoušků?



6

Czechmade rallyshow

Je to lepší v Sosnové, Praze nebo Slušovicích?



7

Čtyři dílky krizové sezóny

Nezahyne domácí rally na úbytě posádek?



8

S ústrky se vyrovnáme

Reportáž z Rallye Praha Revival.



9

Soutěž o vstupenky

Losujeme 2x2 vstupenky na Legendy.cz.



10

René, Audi a Kelvin

Reportáž ze závodů GT na Oscherslebenu.



11

Doslova utopený závod

Reportáž z WTCC na Slovakiaringu.



12

Motorsport a ženy

Objektivem Jana Pořízka.



13

Retroring

Jak se u nás závodilo v 70. letech.



14

Řidičská inteligence

Co při cestování trápí Vladimíra Dolejše?



15

Tisícikoňová monstra

Přijďte se podívat do Bechyně na dragstery

Redakce, dopisovatelé a fotografové:

Prokop Siwek, Jakub Krafek, Vladimír Dolejš, Jaromír Beneš, Martina Siwek Macáková, Roman Tura Turovský, Luboš Bauer, Jan Pořízek, Daniel Kusák, Ondřej Krajča, Michal Vlašánek, Petr Šulčík, Viktor Gřešek, David Bareš ad.

Grafická úprava: Tomáš Fomas Rychlý

Vydání 3/2014, květen 2014, Česká republika.

Obsah

Motorsport revue

spor okolo Rallye Praha Revival 2014

Šéfové obou areálů dostali NÚŽ NA KRK



Při organizaci letošního ročníku Rallye Praha Revival, který se konal na začátku dubna 2014, narazili jeho pořadatelé na potíže – na poslední chvíli se museli vzdát využití autodromu v Mostě a plochodrážního stadiónu ve Slaném. Zákaz údajně vydal Roman Ječmínek, prezident Autoklubu ČR, se kterým tým okolo Eduarda Patery nemá nejlepší vztahy. Vyrojila se i spousta dalších zaručených pravd. Jak to tedy bylo, pane Patero?

Text a foto:
Prokop Siwek

Eduard Patera je závodník a aktivní člověk, který organizuje vlastní seriál závodů do vrchu Edda cup. Před třemi lety si vymyslel další akci, při které by se za volanty dobových vozů mohly setkávat legendy českého a evropského automobilového sportu. A protože zájem účastníků je od začátku veliký, jede se 2x ročně – na jaře Rallye Praha Revival a na podzim Rallye Berounka Revival.

Pane Patero, pořádáte vlastní seriál závodů do vrchu. Jaký máte vztah s Autoklubem ČR, potažmo Federací automobilového sportu (FAS)?

Žádný, pouze občas do nás kopnou. Vadí jim, že je připravujeme o potenciální účastníky, tedy zatím žádná dohoda na obzoru.

Pod jakou autoritu tedy spadáte, když ne pod Autoklub ČR?

Ne, že bychom se přímo nechali zastřešit, ale máme partnera, kterým je ÚAMK (Ústřední automotoklub České republiky, pozn. red.). Ten je také členem FIA, akorát nemá autorizaci pro vydávání licencí. Nemohou nás nazývat černými závody.

Spolupráce s Autoklubem ČR je opravdu vyloučená?

Myslím si, že až jednou dojde k výměně generací, tak je určitě nějaká dohoda možná. S jezdci, kteří zůstali v „republice“, jako jsou třeba legendy Petr

Vojáček nebo Josef Michl, se bavíme o tom, že jednou by se dal udělat systém malého a velkého mistrovství, jako to bývalo kdysi. Tenkrát nebylo možné, aby si někdo, kdo má peníze, koupil auto za tři milióny a hned s ním někde začal lítat. Musel se nejdřív vypracovat svými výsledky. Takže spolupráci do budoucna nevyklučuji, nic proti Autoklubu ČR neděláme.

Proč prezident AČR Roman Ječmínek zakázal užití plochodrážního areálu ve Slaném a okruhu v Mostě pro účely nedávné Rallye Praha Revival?

Ani nevím, kde to vlastně vzniklo. FASu údajně náš Revival nevadí, protože to nejsou závody. Sice se jedou slalomové úseky na uzavřené trati, ale je to mototuristická akce, v rámci které musí všichni dodržovat pravidla silničního provozu. Dokonce, když se někdo s licencí obával u nás startovat, protože se ví, že se za naše kopce licence odebíraly, tak nám pan Kopecký potvrdil, že je tato akce nezájímá. Pan Novák byl letos na startu a tam nám garantoval, že už se tohle nikdy nestane.

Tedy nesouhra v rámci FASu? Psalo se o tom, že pan Ječmínek chtěl neposlušným areálům odebírat nějaké dotace?

Myslím, že se asi pan Ječmínek něco dozvěděl, nebyl úplně seznámen se situací, a dal tenhle zákaz. A protože se zvedla větší vlna medializace, než čekal, tak se z toho vykrucoval. Volal, a i přímo

navštívil třeba pana Engeho v Liberci, a tvrdil, že o ničem neví, že nic nezakazoval, že oni dotace nedávají. Přitom mi volali šéfové obou areálů, že nám to musí zrušit, protože jim to osobně volal pan Ječmínek.

My jsme k tomu, jak to přesně bylo, nevydávali žádnou tiskovou zprávu. Měli jsme před sebou Revival a nebyl na to čas. Jak se toho ale chopili různí novináři, tak si to trochu přizpůsobili. Pan Ječmínek se pak chytal toho, že třeba na ewrc.cz se objevilo, že Autoklub rozděluje dotace, a on že vyhrožoval, že je bude snižovat, nebo je nedá vůbec.

Bylo to tak?

Bylo to trochu jinak. Třeba v Mostě mi řekli, podívejte, oni nám dávají, řekněme, 800 000 Kč na trucky. Takže se nejednalo o dotace areálu, ale na akci. Trochu se to zkrusilo a pan Ječmínek se tím pak oháněl, že oni nic nedávají. Ale mně volali šéfové obou areálů a jasně mi řekli, že dostali nůž na krk.

Jak jste se po Revivalu bránili?

Napsali jsme petici. Víme, že právně je k ničemu, že ji nebudeme nikam na ministerstvo dávat. Spíš jsme tím jen vyjádřili názor, co si o panu Ječmínkovi myslíme. Ale je nám jasné, že buď musí odstoupit sám, nebo ho musí odvolat lidi z Autoklubu. Tam je to vymyšlené tak, že je to neprůstředné.

spor okolo Rallye Praha Revival 2014

Je to neuvěřitelný

BLÁBOL

Prezident Autoklubu ČR Roman Ječmínek zakázal vedení okruhu v Mostě a plochodrážního stadiónu ve Slaném, aby do svých areálů vpustili karavanu účastníků nedávné Rallye Praha Revival. Pod pohrůzkou zaražení dotací. Takové zprávy od té doby kolují po internetu a mezi fanoušky. Jak to tedy bylo, pane Ječmínku?

Text a foto: Prokop Siwek



V lednu 1990 byl ustaven československý Autoklub (AMK ČSR) a 25. února byl PaedDr. Roman Ječmínek zvolen jeho prezidentem. Byl prvním a dosud je jediným prezidentem v éře po Svazarmu. Zatím naposledy jej do funkce valná hromada Autoklubu ČR (AČR) zvolila v listopadu 2012. Za dva roky mu mandát vyprší a on už, podle svých slov, na prezidenta znovu kandidovat nebude. V práci v AČR ale rozhodně chce pokračovat.

Pane Ječmínku, proč s vámi nejsou rozhovory?
Nikdo je nechce.

Jste si vědom toho, že jste často vnímán jako kontroverzní osoba?

To slyším prvně.

Určitě?

Kontroverzní slyším určitě prvně.

Lidé vám mají leccos za zlé, jste s tím obeznámen?

Jestli myslíte sociální sítě, tak já se na ně nedívám. Sem tam mi samozřejmě něco přinesou kolegové, ale abych pravdu řekl, je to pod úroveň mé pozornosti.

Jaký máte vztah k seriálu závodů Edda cup? Znáte pana Pateru?

Vůbec to nevnímám, ani nevím, kdo je Eda nebo pan Patera.

Jedná se o seriál závodů, který se nekoná pod Autoklubem ČR. Myslíte si, že je v budoucnu vůbec možná nějaká spolupráce se seriálem, který v tuto chvíli pod AČR není?

Takové pokusy se už několik let času od času konají. Těch skupin jsou desítky. Někdy se něco zdaří, někdy ne, ale to není záležitost Autoklubu, ale jednotlivých sportovních odvětví. Ty buď mají, nebo nemají zájem dojít k nějaké koexistenci. Nedávno se jelo naše oficiální mezinárodní mistrovství závodů do vrchu s nějakým cupem. I když to asi není ten cup, na který se tážete. Přitom se to jelo bez problémů.

Na základě tohoto modelu by ta spolupráce tedy být mohla?

Mohou být separátní zvláštní ustanovení, kdy jedni nelpí na nárocích na sportovně-technické předpisy, bezpečnostní, zdravotní a řadu dalších, a tak je možná symbióza. Ale to je záležitost jednotlivých výkonných výborů. Jim jsme výkon sportovní autority předali. Já už do toho několik let nemám vhléd.

Při akci s názvem Rallye Praha Revival jste zakázal použití areálů ve Slaném a v Mostě.

Není to pravda. O té akci jsem se dozvěděl tři čtyři dny předtím a nevěnoval jsem tomu pozornost. To až následně po ní. Museli jsme k tomu učinit prohlášení, ve kterém jsme jasně deklarovali, že Autoklub ČR nikomu nic nezakazoval, natož aby

to spojoval s nějakými dotacemi. To je neuvěřitelný blábol.

Vím o tom, že to byla nějaká automobilová motoristická akce, jakých jsou tady desítky, ne-li možná stovky ročně. Po těch vulgaritách, co se mi následně donesly, jsem si to byl nucen ověřovat, a vím toto: Oni měli 12 zastavení jara někde s nějakou show. Dvě na plochodrážních stadiónech a jedno na mosteckém okruhu. Na jednom tom stadiónu se to konalo.

Ve Slaném ale ne.

V tom Slaném jsem s nikým nekomunikoval, ani jsem to neměl zapotřebí. Následně jsem zjišťoval, k čemu tam došlo, protože mě to při tom dopadu začalo zajímat. Vedení ve Slaném bylo podle mých informací uvedeno v omyl, že tam má jen projet pár autáků. Ale ono to bylo nakonec dvakrát 160 posádek, to znamená 320. Když se to ve vedení dozvěděli, ale nikoliv od toho pořadatele, tak to konzultovali s vedením plochodrážního svazu, jmenovitě s Petrem Moravcem, který jim řekl, že se zbláznili. Poukázal na to, že něco podobného se stalo loni v Žarnovnici. Tam pustili několik desítek autáků a kluci, když se předvádí, tak samozřejmě neodolají, aby auto v těch dvou obloucích dostali do smyku. Takže dráhu, která musí být nějak zatažená, totálně zdemolovali. Proto slánské vedení řeklo, že si to nepřeje, a dokonce nabídlo, že budou nápomocni s dojednáním letiště, které tam je. Abych se z toho ale nevymykal. Já jsem s tím rozhodnutím Slaného souhlasil. I když ne předtím, ale následně.

A Most?

Následně jsem zjistil, že týden předtím se v Mostě konaly závody automobilů do vrchu a nikdo jim to nezakazoval. Není to divné, že jednu neděli tam můžou a druhou neděli jim to Ječmínek zakáže? A ještě s tím, že tam nedá peníze? Mostecký okruh celá desetiletí nedostává žádné peníze. Tam se jede mistrovství Evropy tahačů, které pořádá místní autoklub, a ten nemá nic společného s akciovkou. Jedná se o tzv. omašličkované peníze, čili účelově vázané.

Z mé kanceláře už se několik let peníze nerozdělují. Jakékoliv peníze na reprezentaci, talentovanou mládež, invalidy, provoz a údržbu, organizaci si rozdělují příslušné svazy. Kdokoliv si na dvě odklepnutí myši může najít, kolik jsme dostali peněz a jakým způsobem byly rozděleny. Takže debata o tom, že bych někomu vyhrožoval penězi, je hloupost.

Jak vysoká částka jde na ty trucky?

Okolo 2,5 až třech miliónů. Pokud je z ministerstva tzv. rozhodnutím dostaneme, tak je tam pošleme a oni je musí prostřednictvím nás vyúčtovat. Musí to být v podvojném účetnictví a prvotní doklady musí mít u sebe. Tohle nemá nic společného s nějakou mototuristickou akcí, je to úsměvné.

Konzultoval jste vše s panem Břetislavem Engem?

Když jsem viděl ty věci okolo, tak jsem se následně spojil s některými lidmi, kterých si vážím a ke kte-

rým mám přátelský vztah - s Břetou Engem, s Jirkou Moskalem, s Ryšánkem, s Vencou Blahnou. Po diskusi, kterou jsme spolu k tomu měli, jsem nabyl dojmu, že byli dost slušně vystaveni omylu. Slyšeli, že jsou vůči mně výhrady ve smyslu, že něco zakazuju a že hrozím, že někde nedostanou peníze. Tak jsem jim vysvětlil, že to není pravda. Jirka Moskal s Břetou Engem se na sebe podívali a asi si učinili nějaký názor. Já jsem ho ani nechtěl slyšet.

Jaký je tedy váš názor na celý spor?

Já ho vůbec nevnímám. V tomhle státě je zaregistrovaných 220 motoristických organizací. Některé fungují, některé nefungují. Možná, že to teď novela občanského zákoníku vyčistí. Mělo by to trvat asi tři roky, během kterých se zjistí, které organizace existují, které neexistují. Lidé jsou svobodomyšlní a třeba ani nechtějí být nikde organizovaní. Chtějí to mít jako hobby... Obsahem toho našeho prohlášení bylo, že je tam několik desítek aut na trvale manipulačních značkách, což nelze. A že tam jsou desítky aut, které nemohly projít STK. Jestliže mají vevnitř rámy a sportácké sedačky, tak musí mít eRko. Kdybych skutečně měl zájem něco zakázat, tak stačilo postavit jednoho policajta ke koni na Václaváku a polovina aut neprojela. Je to totéž, jako pořádání různých mistrovství. Když budu chtít mistrovství České republiky v kopané a dám dohromady Vrané, Skochovice a Jílové, tak si to mistrovství můžu udělat a Pelta se může postavit na hlavu. Otázka je, jakou to bude mít

kvalitu a návaznost. To, co tvoří sportovní autoritu FIM a FIA, je jakýsi světelný kužel, který se promítne na mapu České republiky. A já se pohybuji jen v něm. Jsem zodpovědný za uplatňování sportovní autority stanovené mezinárodními řády a na ně aplikovanými národními řády. Nemůžu bojovat proti tomu, že vedle toho existují desítky věcí, které se nazývají motoristickým sportem. Není tady svazarmovský monopol jako za minulého režimu. Autoklub ČR vnímám jako držitele sportovní autority. Pokud někdo nemá licenci, nechce vstoupit do tohoto systému a chce to dělat jako hobby, tak ať to dělá jako hobby. Otázka je, jestli ho přitom vpustí do areálů, kteří samozřejmě mají své majitele. Jsou to majitelé, mají právní subjektivitu a tohle jde mimo pohled Autoklubu.

info box

**VYJÁDŘENÍ AUTOKLUBU ČR K AKCI REVIVAL PRAHA**

Vzhledem k hysterické a mnohdy zcela nemístné kampani ohledně akce Rally Revival, považuje Autoklub ČR za potřebné se k této záležitosti vyjádřit.

Autoklub ČR je na základě rozhodnutí příslušných mezinárodních organizací jako jediný oprávněn řídit oblast motoristického sportu v České republice v rozsahu jimi stanoveném, a činí tak v souladu s platnými právními předpisy. Stejný postoj pak doporučuje i svým subjektům a spolupracujícím organizacím. Přitom nic nezakazuje, ani nemá k zákazům žádnou pravomoc, a už vůbec ne legendám evropského autosportu.

Že Autoklub ČR nechce mít s Rally Revival a s podobnými akcemi nic společného a nepodporuje je, pochopí každý, kdo je obeznámen s problematikou rally a schvalováním sportovních vozidel do provozu. Postoj Autoklubu ČR vychází z toho, že velká část účastníků zmíněných akcí porušuje zákony a další právní předpisy, že by se tedy správně se svými vozy neměli v provozu na pozemních komunikacích vůbec objevit.

Ve startovním poli těchto akcí jsou i auta upravená pro závodění. Mají namontovány vnitřní rámy, závodní sedačky apod., ale jsou to vozy s běžnými registračními značkami. To znamená, že úpravy nejsou schváleny a vozidla neprošla technickou kontrolou. Jinak by musela být na speciálních registračních značkách buďto veteránských (V), pokud jde o historické závodní vozy, nebo rallyových (R) u soudobých strojů.

Ještě větším prohřeškem proti předpisům je pak účast vozů na trvale manipulačních registračních značkách, které jsou přidělovány z úplně jiných důvodů než umožnit jejich pohyb v běžném silničním provozu při sportovní akci – viz § 21 vyhlášky č. 243/2001 Sb. Jde tedy opět o vozy, které by se podobných akcí neměly v žádném případě účastnit. Pokud pořadatel umožní takovýmto vozům účast na motoristických akcích a vědomě přehlíží porušování předpisů, sám tím poškozuje motorsport. A první by se proti tomuto jednání měly postavit právě legendy motorsportu, které si musí být uvedených skutečností vědomy a měly by být vzorem jak pro mladé závodníky, tak i pro širokou motoristickou veřejnost.

facebook



ČEŠTÍ RALLYOVÍ SRDCAŘI

Text: Daniel Kusák

Foto: Čeští rallyoví srdcaři

<https://www.facebook.com/CestiRallyoviSrdcari>

Není to jen sport. Je to životní styl - diagnóza, která nás at' už za páskou, či za volanty soutěžních speciálů a na sedadlech spolujezdců spojuje. Často v nevlídném počasí na hranici sebezapření, ale ani to nás neodradí... Jsme Srdcaři!



PŘÍSPĚVKY SRDCAŘŮ

Karel Dušek
Pavle, tys to vystihl správně...
Vsichni, pro všechny...

Marek Bačík
Propagace tohoto krásného sportu, ukázněnost na rally a pokud možno i ukázat neukázněných „možná“ fanoušků rally.

David Chvalina:
Bezvadně aktuální info, fotky. Zkrátka srdeční záležitost.

Jan Houska
Nejlepší přínos rally informací - Jiří Baxa: nejrychlejší :))

Mišak Miky Man
To proč mam facebook vaše perfektně odvezena práce srdcem. Odreagovani a způsob zvednutou náladu nás rellyaliku

David Matyáš:
Být ředitelem televizní stanice tak máte svůj pořad v TV

Karel Kraus
Vše pěkně přehledně a rychle o nejlepším sportu na světě.

Vladimir Valouch
stranka o rally bez konkurence rychle odpovedi na otázky

Lukes Henrik Christensen
Motivace byt nejlepsi

Michaela Turková
řekla bych užasnou rallyovou základnu pro rallyové fanoušky

Jan Čeleda
Super info krásný fotky a videa našeho milovaného sportu

Bohunka Přibáňová
Kazdodenni kvalitni davka rally

Eduard Turbinen
Hurych Parta lidí zapálených pro rallye a z ČR.

Tomáš Čápa Čapek
Objektivní, kvalitní a rychlé informace z nejlepšího sportu na světě! Jen tak dál a moc děkuji za občasnou publikaci mých fotografií!!

Ondra Steinhausl
Jsou to novinky, jsou to fotky, jste to VY Admini...a za to vám všem děkujeme!

Proč právě Srdcaři?

Odpověď je jednoduchá - rally není jen sport, je to náš životní styl a to co nás za páskou spojuje při nekonečném čekání na borce za volantem závodních speciálů, kteří nám rozhodí šotolinu přímo do obličeje, zkropí nás dávkou vody a my je i přesto nadšeně povzbuzujeme a ženeme kupředu. Kdo nezažil, pravděpodobně nechápe, je to zkrátka srdcová záležitost a odtud název Čeští rallyoví srdcaři. Pro zajímavost, v úplných začátcích jsme se jmenovali „České srdce = rallyové srdce“, nicméně po nátlaku mnoha stránek s podobným názvem pro jiný sport jsme byli nuceni ke změně, která, jak se později ukázalo, byla změnou k lepšímu.

Jak jsme se vlastně dali dohromady?

Možná nebudete věřit, ale původním záměrem zdaleka nebylo vytvořit natolik rozsáhlou komunitu jako je tomu dnes. Chtěli jsme pouze stránku pro diskuzi pár podobně „postižených“ rallybláznů z našeho regionu a ejhle, naše očekávání pár (při nejlepším pár desítek) diskutujících evidentně nebylo na místě. Postupně se začali přidávat další a další lidé, kteří už nebyli pouze ze Zlínského kraje, objevovali se jedinci z Ostravy, Plzně, Prahy či například ze Slovenska a Polska. Začalo to fotografiemi, velmi oblíbenými ftohádankami či odkazy na zajímavá videa, avšak postupně jsme začali přinášet zajímavosti ze závodů a výsledky a troufnu si říct, že od té doby byl každý další závod malou evolucí. Nehledě na to, že jsme po-

stupem času do týmu vzali i několik fotoreportérů, kteří nám tak přinášejí obrázky ze soutěží (ať už z Česka či zahraničí).

Čím jsme zajímaví?

Mohli jsme společně jezdit na závody, anebo jít elektronickou cestou a založit si svůj web. Ale proč? V dnešní době sociálních sítí jsme zvolili právě tuto cestu – cestu nejrychlejších a pravděpodobně nejrychleji šířitelných informací.

Pikantností je, že jsme tak virtuální, až se dokonce ani tým adminů ještě nikdy nesešel naživo v plné sestavě.

Odkud jsme?

Nabízí se odpověď, že z facebooku, to je sice vlastně pravda, ale stránka jako taková se narodila na Zlínsku a podíváme-li se na současnou pěťici adminů, zjistíme, že Zlínsko je stále převážným domovem týmu připravujícího Srdcaře. Vzdálenější od krajského města Zlína jsou pouze dva z nás a to konkrétně z Kelče a Mělnicka, v případě našich fotoreportérů je rozptyl po republice daleko větší...

Fotoreportéři

Původně jsme pouze sdíleli již existující fotografie, které jsme doplňovali o informace, ale postupem času nás napadlo vytvořit si vlastní fototým. Stránka tím získává autorský obsah a zároveň dává autorům možnost publikovat své fotografie a prostřednictvím stránky je ukázat stovkám až

tisícům lidí. V současné době máme 4 aktivní fotoreportéry, kteří nás zásobují fotografiemi z rozličných soutěží, ať už z Česka či zahraničí.

Co že vlastně děláme?

Snažíme se přinášet aktuální informace z rallyové scény – především té domácí (MMČR, MČR sprintů, volné podniky, amater rallye, pohár ČR, testy, akce) ale i zahraniční (ERC, WRC, MERC, APRC či zajímavosti a novinky z celého rallyového světa). Do infoservisu jsme zapojili i legendární dálkové soutěže, jako je Dakar a Silk Way Rally, kde mají Češi hned několik železek v ohni v boji o příčky nejvyšší.

Jsme vidět!

Naši samolepku s odkazem na stránku mají na svém voze vylepeny i taková jména jako je například Jan Černý, Jaromír Tarabus, Silvestr Mikuláščík, Robert Kořístka, Jaroslav Pešl a další. Letos jsme se dokonce objevili i na legendárním Dakaru na kamionech KM Racingu

info box

ČEŠTÍ RALLYOVÍ SRDCAŘI:



Jméno: Dani

Odkud jsem: Slavičín

Koničky: fotografování, rally, spánek, vlaky

Domácí rally: Barum Czech Rally Zlín

První rally: Barum Rally Zlín 2000

Rally idol(y): Roman Kresta, Craig Breen, Francois Delecour



Jméno: Honza

Odkud jsem: Mělník

Koničky: rally, RBR

Domácí rally: Rally Bohemia

První rally: Rally Bohemia 2003

Rally idol(y): Martin Hudec, Jan Kopecký, Emil Triner



Jméno: Marek

Odkud jsem: Kudlovice

Koničky: rally, RBR, rybaření

Domácí rally: Barum Czech Rally Zlín

První rally: Barum Rally Zlín 2001

Rally idol(y): Jan Kopecký, Petter Solberg, Craig Breen



Jméno: Petr

Odkud jsem: Slavičín

Koničky: rally, auta, vojenská letadla, vlaky, hudba

Domácí rally: Barum Czech Rally Zlín

První rally: Barum Rally Zlín 1995

Rally idol(y): Markku Alén, Carlos Sainz, Roman Kresta, Emil Triner



Jméno: Staňa

Odkud jsem: Kelč

Koničky: rally, RBR, fotografování

Domácí rally: Barum Czech Rally Zlín

První rally: Valašská rally 1999

Rally idol(y): Egon Smékal, Petr Trnovec, Roman Kresta



ČEŠTÍ
RALLYOVÍ
SRDCAŘI



Amater rallye

Seriál závodů, kde se představuje startovní pole vozů všemožných úprav - ať už těch vizuálních, či těch pod kapotou. Pravidelnou porci fotografií z Amater rallye pro Srdcaře „dodává“ Jan Vodháněl.

(foto: Jan Vodháněl)



Citroen Women Talent 2013

Nemohli jsme chybět na moravském předkole soutěže Citroenu, která měla za úkol najít mladou talentovanou závodnici, které bude umožněno startovat ve sprintech s novým speciálem Citroen DS3 R1B společně se zajištěným zázemím a zkušeným spolujezdcem Tomášem Plachým.

(foto: Daniel Kusák)



Srdcaři na Amater rallye

V pestrém startovním poli tohoto amatérského seriálu máme své přímé zastoupení, když náš admin Honza Žila pravidelně startuje s jeho Škodou Favorit, kterou nedávno vyměnil za Volkswagen.

(foto: Jan Vodháněl)

Technika na Amater rallye

K vidění je opravdu široká paleta vozů – od klasických Škodovek, Volkswagenů, Peugeotů až po vozy Subaru či Mitsubishi.

(foto: Jan Vodháněl)



Beseda se závodníky rally

Želechovická beseda patří k velmi oblíbeným akcím pro fanoušky rallysportu - mají zde totiž jedinečnou možnost vyslechnout příhody samotných soutěžáků, zeptat se jich na cokoli co je zajímavé, získat jejich podpis a nebo vyhrát v tombole zajímavou cenu s rallyovou tematikou.

(foto: Daniel Kusák)



Atrakce želechovické besedy

V loňském roce byla velkou atrakcí pro pár vylosovaných šťastlivců jízda na simulátoru podle „not“ někoho ze samotných akterů besedy - na snímku Roman Koscelník navigovaný Martinou Škardovou. (foto: Daniel Kusák)



Pomáháme

Když jsme na tom „pravém“ místě a je potřeba, neváháme pomoci pořadatelům - stejně jako na Valašské Rally 2013, kde jsme společnými silami rovnali retardér smetený jednou z posádek. (foto: Lucie Vincourová)

Čerstvé info z testů

Podobně jako na fotografii Jana Vodháněla z testu Škody Motorsport na „neznámém odlehlém místě“ vidíme Romana Krestu s Petrem Grossem, tak díky aktivním Srdcařům máme často aktuální fotografie přímo z testování - mnohdy takřka v reálném čase (foto: Jan Vodháněl)



Srdcaři v akci aneb Jak vzniká fotoreport

Náš admin Dani v akci - zachycen zrovna když na Barum Rally 2013 pořizoval fotografii Molly Taylor v průběhu shakedownu. (foto: Martin Vintr)



Sprinty

Dalším našim fotoreportérem který však pro stránku udělal již mnoho i co se propagace týče je Luděk Minarčík, na jehož fotografii vidíme Martina Semeráda, toho času ještě s Bohuslavem Ceplechou na sedadle spolujezdce. (foto: Luděk Minarčík)

„HUD“ v akci

Nemůžeme opomenout českého showmana Martina Hudce. (foto: Luděk Minarčík)



MMČR & ERC

Karel Dušek nechyběl ani na letošní Janner Rallye. Po jeho loňské pouti po českých soutěžích a výletech do Alsaska, Německa a na podnik ERC Ypres Rally kde si odbyly premiéru nové speciály kategorie R5 tak ani letos nezahálí. (foto: Karel Dušek)



WRC v Alsasku po česku

Když Čeští rallyoví srdcaři, tak nemůže chybět fotografie české posádky WRC. (foto: Karel Dušek)



WRC v Alsasku

Pravidelně se za hranice vydává i Karel Dušek, který polepem na zadním skle svého vozu dává výrazně vědět že patří k Srdcařům. Fotografie z loňské Rallye de France Alsace.

(foto: Karel Dušek)



WRC v Německu

I když jsme Čeští rallyoví srdcaři, českými hranicemi to pro nás zdaleka nekončí! Naši fotoreportéři pravidelně vyjždí i za hranice - viz fotografie Karla Pučelíka z ADAC Rally Deutschland.

(foto: Karel Pučelík)

Czechmade RALLYSHOW

Motoristická sezóna, to jsou závody o body, ale i volné podniky. Dříve se na nich normálně závodilo, jen se výsledky nepočítaly do žádného mistrovství, dnes jsou spíše pojímány jako setkání mistrů, nebo čistě jako show. Navštívili jsme tři největší akce, konají se ale i další – v létě je to třeba Rallyshow v Hradci Králové, v zimě Walašská rallyshow, jejíž pořadatel Silvestr Mikuláščík rozjel už i seriál závodů.

Text: Prokop Siwek, **foto:** Roman Tura Turovský, Jaromír Beneš, David Bareš, Prokop Siwek, Viktor Gřešek, **mapy:** autodrom.cz, prazskyrallysprint.cz, rallysprintkopna.cz

Rallyshow očima jezdců



Setkání mistrů Sosnová



Pražský rallysprint



Mikuláš rally Slušovice



info box

**SETKÁNÍ MISTRŮ SOSNOVÁ**

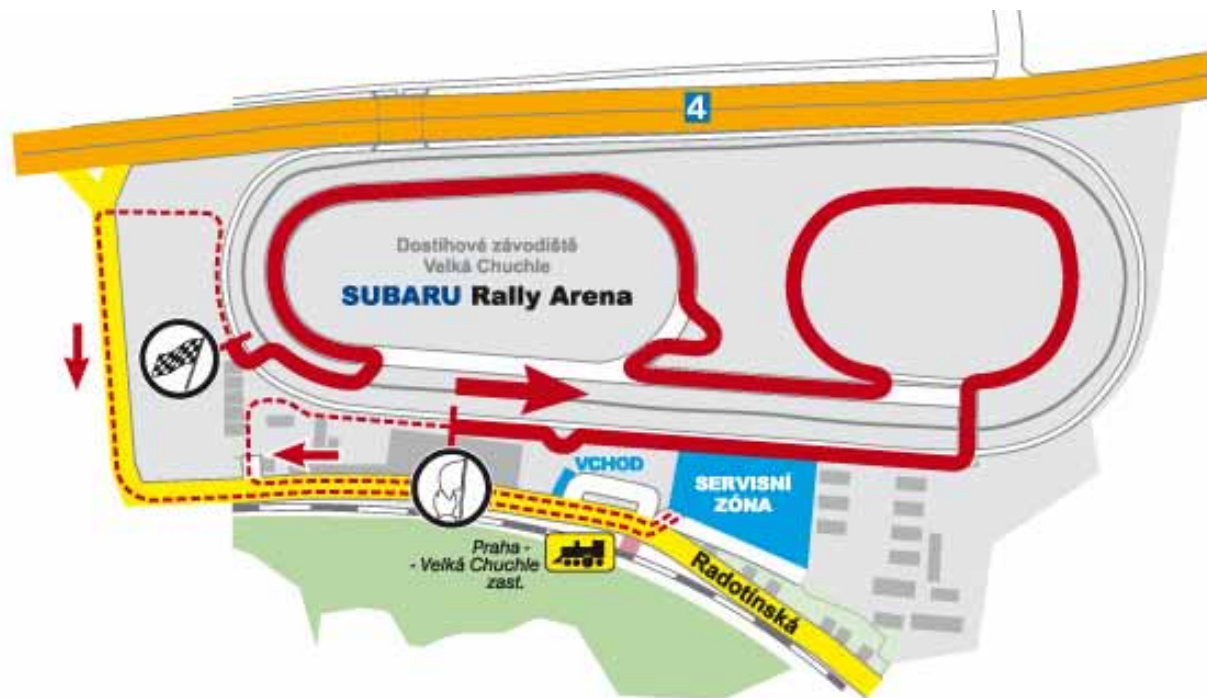
- **ředitel:** Adam Eliáš
- **datum:** víkend 23.-24.11.2013
- **délka trati:** jedno kolo 2200 m, v sobotu tréninky, v neděli diváci viděli dohromady 63 soutěžních rozjížděk
- **system:** paralelní jízdy dvou vozů na autodromu, každý jede svou trať a po kole se vymění
- **povrch:** suchý i mokry asphalt, šotolinový úsek byl téměř bez šotoliny, ale klouzalo to i tak
- **startovka:** 40 vozů čtyř disciplín (rally, rallycross, autokros, kartcross), převážně česká účast s několika zajímavými zahraničními hosty
- **pořadatelé:** obvykle se starají hlavně o to, aby se diváci a novináři dostali na tribunu, na kterou si koupili lístek, a ne třeba na svah nebo tribunu o pár metrů vedle, jinak není co regulovat
- **parkování:** dostatečná kapacita v areálu a jeho okolí
- **organizace:** až na časové skluzy vcelku bezproblémová
- **přístup k novinářům:** akreditace bez problémů, tiskové středisko nevybavené, průběžné výsledky nedostupné, možnost sledovat závody pouze z tribuny u startu a depa, činovnik pro tisk sehnatelný
- **WC:** kamenné i toi toi, fronty se tvoří jen občas
- **divácký komfort:** v naprostém bezpečí na tribunách nebo na diváckém svahu, vždy lze přehlédnout větší část okruhu, chybí světelná tabule nebo obrazovka přenášející dění z míst, kam není vidět
- **zážitek:** v depu panuje po oba dny uvolněná atmosféra a lze se dostat velmi blízko k jezdcům i strojům, zajímavé jsou rozjížděky s vozy z různých disciplín
- **vstupné:** na sobotu 150 Kč a na neděli 100/200 Kč (stání/tribuna)



info box

**PRAŽSKÝ RALLYSPRINT**

- **ředitel:** Petr Mihule
- **datum:** sobota 30.11.2013
- **délka trati:** 31,7 km/6 RZ
- **system:** kroužení po obslužných cestách uvnitř dostihového závodiště
- **povrch:** převážně bahno a šotolina, klouzalo to až moc
- **startovka:** 28 posádek, hlavně česká účast, s jedinou výjimkou jen vozy rally včetně několika „starých“ WRC
- **pořadatelé:** hlavně vybírají vstupné, jinak nic moc neregulují, taky ani není co; většina pořadatelů nerozumí tomu, co se tam odehrává a často vydává nesmyslné pokyny (spíše zákazy)
- **parkování:** omezené na ulici před hlavním vchodem
- **organizace:** neprůhledná, chaotická, časové skluzy, zmatek v tratích
- **přístup k novinářům:** převážně arogantní, akreditační formulář neexistuje, tiskové středisko i ředitelství dobře utajené, činovník pro tisk závodí
- **divácký komfort:** diváci smějí stát pouze na tribuně daleko od trati, nebo ještě dál od trati v kolečku uprostřed dostihové dráhy, všude sice v naprostém bezpečí, ale nic není vidět, jezdilo se často na druhé straně areálu u Strakonické ulice, kam diváci nemají přístup
- **občerstvení:** stánky uvnitř tribuny
- **WC:** uvnitř tribuny jich je málo, i při dostizích se tam vždy tvoří fronty
- **zážitek:** v servisní zóně si bylo možno prohlédnout otrhaná auta, většina diváků ale neměla tušení, kde k těm šrámům vozy přišly, protože to z tribuny nebylo vidět
- **vstupné:** 250 Kč



TipCars

RZ 1 a RZ 2 / 10:00 a 10:50

Sobota 30. 11. 2013, Dostihový areál - SUBARU Rally Arena



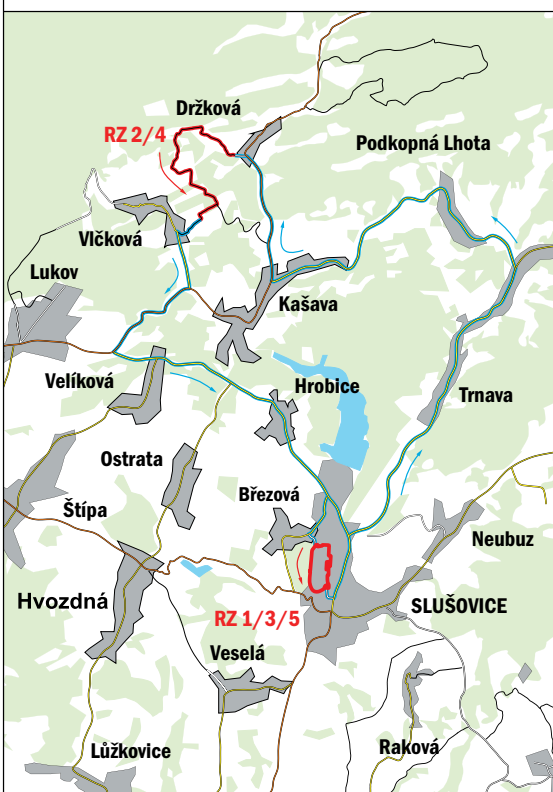


MIKULÁŠ RALLY SLUŠOVICE

- **ředitel:** Josef Minařík
- **datum:** sobota 7.12.2013
- **délka trati:** 29,64 km/5 RZ
- **systém:** třikrát okruhová RZ po cestách vně dostihového závodiště ve Slušovicích, dva průjezdy zkrácenou RZ Podhoran
- **povrch:** na okruhu mokrý asfalt, na Podhoranu led a sníh (byly povoleny pneu s hroty), klouzalo to na obou tratích
- **startovka:** 56 posádek, převážně česká účast, pouze vozy rally včetně několika „starých“ i současných WRC
- **pořadatelé:** pracují jako na klasické rally, na okruhu zajišťují průchody přes trať; většina pořadatelů je zkušená a rozumí tomu, co se tam odehrává
- **parkování:** v okolí dostihového závodiště, na Podhoranu jako na klasické rally
- **organizace:** pohodová, menší časové skluzy
- **přístup k novinářům:** příjemný, akreditace naprosto bez problémů, tiskové středisko i ředitelství umístěné přímo u trati okruhu, domácí atmosféra, činovník pro tisk ochotný a stále k dispozici
- **divácký komfort:** na Podhoranu divácké zóny jako na klasické rally, na okruhu mají diváci k dispozici tři tribuny a velké množství bezpečných zón v atraktivní blízkosti tratě, mezi nimiž se mohou kdykoliv pohybovat, přechody přes trať v průběhu závodu řídí pořadatelé
- **občerstvení:** stánky uvnitř hlavní tribuny i v servisní zóně
- **WC:** uvnitř hlavní tribuny, jinde toi toi
- **zážitek:** skloubení klasické RZ, která se jede na hrotech a přehledné okruhové RZ v těsné blízkosti servisní zóny
- **vstupné:** 40 Kč pouze na okruhu

NIKULÁŠ ZAREMBA RALLY SLUŠOVICE 2013

Celková mapa rally



NIKULÁŠ ZAREMBA RALLY SLUŠOVICE 2013

RZ 1/3/5 Dostihovka okruh 3x

RZ DÉLKA 7,50 km
SS DISTANCE



Kolik posádek pojedě ve velkém mistráku? Taková byla, a stále je zásadní otázka letošní sezóny rally v České republice. Sprinty mají už z podstaty levnějšího závodění o něco lepší výchozí pozici než vícedenní soutěže.

Text: Prokop Siwek

Foto: Roman Turovský, Daniel Kusák, Ondřej Krajča

Čtyři dílky KRIZOVÉ SEZÓNÝ



S ezónu jsme zahájili na Jänner rally, do které odstartovalo 79 posádek - vedle rakouského a českého šampionátu se v okolí Freistadtu prezentovaly také posádky chtivé evropských bodů do ERC. Nás by mělo zajímat, že českou vlničku mělo na okně pouhopouhých 11 vozů.

Kubica vs. Pech

Číslem 1 podle označení na dveřích auta, i co se zájmu fanoušků týče, byl Robert Kubica, za kterým se do Rakouska vydalo množství jeho „kibiců“. Nebylo divu. Expilot formule 1 předváděl veliké nasazení a i přes nejednu chyбку a spousty zpřelámaných sněhových tyčí podél tratě uváděl do varu každého fandu rally. Sekundovat mu dokázal pouze Václav Pech. Ten téměř po celou druhou etapu dokonce vedl. Na poslední 25 km dlouhé RZ ale už neměl k dispozici ideální obutí, Kubica mu naložil přes půl minuty a v celkovém pořadí ho na poslední chvíli přeskočil. Dosáhl toho riskantní jízdou na hraně, kdy poškozené přídatné světlo, jež svítilo přímo do kabiny, v plném tempu raději urazil o tyč.

Bez sněhu

Jänner rallye se konala ve svém tradičním termínu hned po Novém roce, ale bohužel opět bez sněhu. Akorát v lesích zůstaly ukryté ledové plotny, které s nejednou posádkou pěkně zacvičily. Pro příští rok bychom si ale určitě spíše přáli návrat bílého „rakouského Švédska“.

Valaška mezi sprinty

Valašská rally si loni musela odtrpět trest za dlouhodobé organizační nedostatky a z dvoudenní soutěže padla až mezi jednodenní volné podniky. Letos už je zpět v mistrovství republiky, i když zatím jen mezi sprinty. Posádkám to moc nevádí, do rally jich odstartovalo velmi slušných 114. Divákům asi také ne, pořadatelé je navíc potěšili novou RZ Hukvaldy, která se dosud objevila pouze kdysi v harmonogramu Barum rally.

Přímý přenos

Další zajímavostí letošní Valašky byl pokus o zprostředkování přímého internetového přenosu z RZ Bystřička. Jednalo se o placenou diváckou zónu u pomalé motanice, kterou zabíraly tři statické a jedna živá kamera, jejichž obrázky na sebe navazovaly. Zvuk aut a komentář místního hlasatele zachycovaly ruchové mikrofony. Výsledný dojem byl rozpačitý. Na TV přenos to bylo pro nezasvěceného diváka málo (bez jakékoliv grafiky), fanoušek rally zase dobře věděl, že celého výsledného produktu složeného ze záběrů čtyř kamer se dalo stejně tak dosáhnout jedinou otočnou kamerou v prostoru mezi diváky, odkud se dalo přehlédnout vše a bez stříhů.

WRC vs. WRC

O vítězství si to podle předpokladů rozdávali piloti wéercéček Trněný (fabia) a Tomašítko (impreza). Jejich souboj rozhodlo Tomašítkovo odstoupení na technickou závadu přímo v divácké motanici na

první Bystřičce. Za Trněným skončil Sýkora, tentokrát netypicky na Škodě Fabii S2000, a třetí místo při své premiéře na Valašce obsadil německý host Matthias Kahle s dalším WRC.

Soutěžili jsme

Před startem jsme ve spolupráci s Albatros Media vyhlásili tipovací soutěž o knihy z nakladatelství CPRESS. Ptali jsme se, kolik ze 114 posádek na startu dorazí až do cíle ve Valašském Meziříčí. Správná odpověď nakonec zněla: 74 posádek.

Pech vs. továrna

Na Rallye Český Krumlov snad pokaždé prší a plátilo to i letos. I když to nebylo tak divoké, jako loni. Ve startovní listině se objevili továrníci Kopecký s Lappim, kteří byli automaticky bráni za hlavní favority. Kdo ale sledoval loňský ročník, musel tušit, že výborně jsou na tom také Pech a jeho miník. Vždyť před rokem dokázali na hlavu porazit sedminásobného vítěze Romana Krestu, a to dokonce i v obou průjezdech RZ Malonty, kde byl dosud Kresta brán za takřka nepřemožitelného.

Hozák? A co teprve Kalista!

Nejlépe začal Esapekka Lappi, ale ze hry ho vyřadil stávkující motor. Pak už začala vzrušující přetahovaná mezi Pechem a Janem Kopeckým. Definitivně ji rozhodla Kopeckého rána do skruže na poslední vložce, ale je třeba uznat, že za delší konec lana už předtím tahal plzeňský jezdec. Mezi příjemná pře-

kvapení krumlovské soutěže je nutné počítat páté místo Petra Hozáka, který jel poslední pořádné závody v roce 2009. Mladý Mirek Jakeš poprvé v ČR představil Citroën DS3 R5 a třetí místo v cíli si zasloužil. Doslova šokem byl ale výkon a výsledek dvojice Jiří Kalista - Michal Šofr, kteří se Subaru Legacy z roku 1990 zajeli téměř ve všech RZ časy v první desítce a celkově obsadili čtvrtou příčku!

Posádek dost, ale...

Krumlovská rallye se konala o tři týdny dříve než obvykle a přilákala 80 posádek, třetina z nich ale spadala do kategorie historických automobilů.

Krize je tady

Rally Šumava je dlouhodobě rozporuplným závodem. Tahanice o sjízdnost cest a možnost použití hřebů při „sněhových ročnicích“, změny termínu ve snaze se tomuto vyhnout, jistá pořadatelská (řekněme) neohebnost vůči soutěžícím, vybírání dvousetkorunového vstupného, to vše jinak krásnému a tradičnímu závodě nedělá nejlepší pověst. Možná i proto to vypadalo, že právě na Rally Šumava poprvé naplno udeřila krutá realita letošní krizové sezóny. Na start se postavilo pouhých 33 soudobých posádek a situaci opět zachraňovala doprovodná Rally Vltava se 47 vozidly staršího data výroby.

Pech vs. nikdo

Úvodní Čínovský okruh se stal kořistí Jakeše, který se viditelně zase o něco více sžil s novým

Citroënem R5. Pak už ale otěže převzal Pech a až do konce závodu nikomu nedal šanci. Vědom si velkého náskoku vypustil poslední dvě RZ, kde si klidně nechal nadělit dohromady dobrou půlminutu, a přesto v poklidu vyhrál. Za ním se seřadily erpětky Jakeše a Odložilíka, kterému auto (s půjčeným motorem) poprvé fungovalo k jakés takés spokojenosti. Další místa obsadili lancery navrátilců Hozáka a Karla Trojana, který se naposledy pořádně svezl právě před rokem na Šumavě.

Kalista není člověk

Mezi Hozáka a Trojana se časem vklínil Jiří Kalista na historickém Subaru Legacy. V klasifikaci Rally Vltava neměl vůbec žádnou konkurenci, v cíli na něj nejbližší pronásledovatel ztrácel 6,5 minuty. Kalista se opět regulérně měřil se špičkou soudobých vozů, tedy se speciály o 20 let mladšími! Na dvou erzetách včetně nočního Korábu zajel dokonce druhý čas absolutního pořadí, do nejlepší pětky se zařadil na mnoha dalších. Jak to tak vypadá, letos budeme chodit na Kalistu...

Kalendář

Před rokem se Rally Šumava konala v půlce dubna, letos to bylo o měsíc později a pouhých 14 dní po Krumlově. Šťastný termín to určitě nebyl, tak budeme zvědaví, kde ji najdeme v kalendáři sezóny 2015.









Čtvrtý ročník mezinárodní mototuristické soutěže Rallye Praha Revival se konal 4.–6. dubna 2014 jako Memoriál Dalibora Janka. Soutěž byla situována na severozápad do okolí Teplic a Ústí nad Labem a zúčastnilo se jí téměř 150 posádek z celé Evropy. Překážky z vyšších míst ji nakonec příliš neovlivnily.

Text: Jaromír Beneš, Prokop Siwek,
Foto: Jaromír Beneš

S ústrky **SE VYROVNÁME**

Slavnostní start proběhl v centru Prahy a slovem ho doprovodil redaktor Motorsport revue Vladimír Dolejš. Záštitu nad akcí převzala ministryně pro místní rozvoj Věra Jourová a se slavnými závodníky se rád nechal vidět také generální sekretář FAS AČR Radovan Novák. To vše by působilo idylicky, kdyby o týden dříve po intervenci Novákova nadřízeného Romana Ječmínka (prezidenta AČR) z itineráře akce náhle nevypadly dvě původně zamýšlené lokality - plochodrážní stadion ve Slaném a autodrom v Mostě, na kterém měly posádky obkroužit necelá dvě kola.

Jak to bylo s Ječmínkem

Organizační štáb v čele s promotérem Edou Paterou stihl zmíněné úseky nahradit jinými, ale hořkost z pocitu házených klacků pod nohy už jen tak nevyprchá. Ještě v průběhu soutěže se vyrojily spekulace, že Ječmínek hodlal neposlušným pořadatelům brát dotace na provoz jejich areálů. Povídání s Edou Paterou a Romanem Ječmínkem na toto téma uvádíme na jiném místě tohoto magazínu Motorsport revue.

Show section

Eduard Patera pořádá vlastně dvě revivalové soutěže – kromě Prahy ještě podzimní Berounku. Obě jsou koncipovány jako mototuristické akce, které tvoří uzavřené a většinou slalomové úseky, jimž se neříká rychlostní zkouška, ale show section. Zrušené úseky ve Slaném a Mostě nahradilo letiště Panenský

Týnec a krátký šotolinový okruh v Radovesicích, který byl hodně prašný a zůstal veřejnosti nepřístupný. V pátek se jezdilo na parkovišti chuchelského dostihového závodiště, v Panenském Týnci byla vytyčena orientačně náročnější noční show section, cíl byl v Teplicích.

Legendy za volanty

Český závod legend automobilového sportu má vždy skvělé obsazení – letos se ho zúčastnili například rallymani Václav Blahna, Milan Zapadlo, Pavel Šofr, Jan Trajbold, Břetislav Enge, Vladimír Berger, Vojtěch Štajf, rallycrossaři Tomáš Kotek a Václav Farka, vrchaře zastupovali mimo jiné Vladimír Liška a Gabriela Jermanová. Ze Slovenska dorazili Jozef Studenič, Cyril Pacala, Dezider Krajčovič, z Polska hned 15 posádek včetně Tomase Ciecierzynského, Adama Dowgirda, Andrzeje Jaroszewicze a Blazeje Krupy. Z Itálie přijela tradičně nezkrotná parta okolo Beppeho Volty, zastoupeny byly i další země Německo, Rakousko, Rusko a Belgie.

Přehlídka

Rovněž vozový park byl na současné poměry neuvěřitelně pestrý. Všechny možné typy škodovek, fordů, BMW, VW či fiatů, Lancia Delta Intergrale, Lancia Fulvia, Renault Alpine A110, staré Alfey Romeo, Wartburg 353, VW Golf, Opel Manta, Polonez, Talbot Sunbeam, z exotičtějších třeba Matra Murena, Kelmark nebo Škoda 160 MTX „Bastard“ s motorem ze žigulíka.

Jen tři kola?

Pokud byl pátek na rozehrátí, sobotní program už byl o poznání náročnější a zavedl posádky do okolí Teplic i do Krušných hor. Množství diváků si přišlo prohlédnout legendy na plochodrážní ovál v Chaňovicích, kde se ukázaly dvakrát. Každá posádka absolvovala necelá tři kola a nebyla zde nouze o rozevláté průjezdy. Velký aplaus za svou show sklidili Italové, kteří si ji jako obvykle přizpůsobili - pouze tři kola? Ale kdeže, třeba Beppe Volta opustil stadion až po šesti oválech. Na další show section na letišti v Úžíně u Ústí nad Labem viděli diváci nejen auta v plné rychlosti, ale na konci rovinek razantní použití brzd a ostré průjezdy zatáčkou, mnohdy v krásném smyku. Hned třikrát se jezdilo v Radovesicích.

Pojede se zase

Nedělní program byl pohodový, také s ohledem na oblíbený sobotní společenský večer plný zábavy, povídání a vzpomínání nejen na rychlostní zkoušky, závody a karamboly. Posádky absolvovaly poslední dvě show section v Radovesicích a Panenském Týnci a cestu zpět do Prahy jim zpestřila divácky vděčná časová kontrola na náměstí v Lounech. Do cíle v Radotíně dorazili skoro všichni, kteří zde v pátek odstartovali. Pojede se zase, nadšení zúčastněných je toho zárukou.







SOUTĚŽ

o 2x2 vstupenky
na motoristickou slavnost
LEGENDY



**14.–15.
června 2014**
v anglickém
parku
psychiatrické
nemocnice
Bohnice Praha

Zaregistrujte se k volnému odběru magazínu MSRevue a budete zahrnuti do slosování!

Losování z e-mailů registrovaných odběratelů proběhne 9. června 2014 a výherci budou ihned upozorněni e-mailem. Vstupenky zašleme poštou, po dohodě mohou být k osobnímu převzetí v Praze.

K registraci stačí do formuláře na www.motorsportrevue.cz vložit váš e-mail. Nachystali jsme spoustu soutěží o motoristické ceny!

Motorsport
revue

Jsme časopis pro fanoušky motorsportu!

René, Audi a Kelvin

Nekonečné čekání na novou sezónu německých GT3 skončilo v posledním dubnovém víkendu na Oschersleбену. René Rast s novým parťákem vykročili k titulu... a Tomáš Enge krotil dravou zvěř.

Text a foto: Jakub Krafek



S tejný vůz, nový parťák, nová šance. Už potřetí bude René Rast bojovat o domácí titul. Od šéfa týmu dostal náčiní v podobě špičkově připravené R osmičky, se kterou vyhlížel titul už v loňském roce. Ale co ten parťák, Kelvin van der Linde? Zná ho vůbec někdo? Osmnáctiletý Jihoafričan, který nemá s náhonem na zadní kola téměř žádné zkušenosti, přišel do týmu Abt jako šampion Volkswagen Scirocco Cupu (jezdí se o víkendech s DTM). Při ještě hlubším pohledu do jeho CV - motokáry, jihoafrický Polo cup, formule Vee. Přesto v pátek přivodil šok nejednomu ze soupeřů. Audinu postavil na pole position pro sobotní závod, nechal za sebou Engelharta, Buhka i Hurtgenovou. No a René, jako by chtěl v Q2 říct: „dobrý kluku, ale teď koukej na mě“ - zajel kolo o půl sekundy rychlejší a zajistil pole pro Audi i na neděli.

I přes všechnu tu chválu se musí Kelvinovi vytknout sobotní start. Přibližně deset soupeřů mu důrazně připomnělo, ať zapomene na hrátky s fauvěčkem a při brždění do první zatáčky se kolem něj prohnali jako vítr. Tohle byl pro Reného asi zásadní moment sobotního závodu, jelikož pokračoval stíhací jízdou, a po střídání deset kol studoval záď Mercedesu SLS AMG týmu HTP jedoucího na prvním místě. Ať už se René snažil jakkoli, mercedes Maximilianů Buhka a Gotze v brzdových bodech nabíral neuvěřitelnou šířku a první místo dokázal ubránit.

Satisfakcí byl druhý závod. Vítězství, i když poznamenané těžkou havárií týmového kolegy Thiima,

posadilo Rasta a van der Lindeho v tabulce do průběžného vedení.

Mezinárodní záležitost

Letošní startovní listina je oproti loňsku mnohem pestrobarevnější. Není víc než pět aut, ve kterých se střídají dva Němci, a ostatní vozí vlajky dvou různých národností. V jedné z Corvett jel třeba Oli Gavin. Německá půda je ale pro něj oproti té americké prokletá, jelikož oba závody nedokončil. Právě s Gavinem jel loňský šampion Daniel Keilwitz - v neděli zapletený do havárie krátce po startu. Ani pro druhého loňského šampiona, Diega Alessiho, který se letos střídá s nováčkem Patrickem Assenheimerem, nevypadá obhajoba titulu jako reálná. Nejlepším výkonem dvojice bylo nedělní šesté místo.

Thundercar

Největší zájem fotografů a diváků vyvolávalo samozřejmě černé Camaro z dílny Hanse Reitera. To se sice v šampionátu objevovalo i dvě poslední sezóny, ale vývoj nebyl tak intenzivní jako letos, ani jezdecké složení navíc nebylo zdaleka tak hvězdné. Tuto sezónu totiž za volant usedají Tomáš Enge a Albert von Thurn und Taxis. Vůz sice o víkendu provázela smůla a na body nedosáhl, ukázal však potenciál minimálně na umístění v top 10. Camaro na rovinkách dosahovalo maximální rychlosti 248 km/h, což bylo o nějakých 10 km/h více než Audi vedoucí šampionát. Na kolo je Chevrolet o nějakou sekundu pomalejší, to se

dá vysvětlit hlavně stabilitou v zatáčkách a kroučícím momentem, který má hodnotu cca 800 Nm. Taková dávka výkonu vyžaduje hlavně na výjezdech z pomalejších zatáček hodně klidnou nohu a co nejširší stopu, což však v Oscherslebenu není snadné vzhledem k některým obrubníkům sklopeným směrem dolů do trávy. V současné konfiguraci by mohl pro Camaro být ideální Sachsenring, na kterém se ale pojedě až ke konci sezóny. Do té doby by mohl být vůz ještě o něco dál a bojovat třeba o pozice v top 5.

info box

OSCHERSLEBEN (3,696 KM) 26.-27. DUBNA 2014

ZÁVOD 1:

1. Buhk/Gotz (Německo, Mercedes SLS AMG)
2. vd Linde/Rast (Jihoafrická rep./Německo, Audi R8 LMS)
3. Engelhart/van Lagen (Německo/Holandsko, Porsche 997R)

ZÁVOD 2:

1. vd Linde/Rast (Jihoafrická rep./Německo, Audi R8 LMS)
2. Engelhart/van Lagen (Německo/Holandsko, Porsche 997R)
3. Hurtgen/Baumann (Německo, BMW Z4 GT3)







Doslova **UTOPEŇNÝ** **ZÁVOD**

Na Slovensku tekly nejen litry benzínu, ale také litry vody - z nebes přímo nad Slovakiaringem. A tak nás zase po dlouhé době nepříznivé počasí připravilo o slíbenou závodní akci.

Text: Jakub Krafek, foto: Honza Pořízek



přesto, že byla odjeta jen třetina hlavního programu, dá se ze slovenského víkendu vydvihnout pár zajímavostí. Jedna z nich se dala vysledovat už v průběhu odjetých víkendů a týká se přístupu jednotlivých pilotů k novým vozům TC1. Jose Maria Lopez po čtyřech závodních víkendech vévodí nejen jezdeckému složení Citroenu, ale automaticky to argentinského pilota staví i do pozice lídra šampionátu. Kdo toto čekal? My tak trochu ano - před startem sezóny jsme v našem článku (http://www.motorsportrevue.cz/novinky/clanek_03.html) zmínili jeho možnosti a fakt, že Lopez má jako jediný zkušenosti se silnými vozy s předním náhonem, což ho do role favorita stavělo. Dobrou připomínku měl i komentátor Martin Haven - všichni, kteří závodili ve WTCC loni, mají obrovský problém přizpůsobit se novému vozu. Zato ti, kteří jsou v šampionátu noví, prostě přišli k hotové věci a žádné zlozvyky si ze starých vozů S2000 nepřinesli. Důkazem je i skóre výher 5:2 pro nové piloty.

Japonci a Rusové hledají rychlost

Větší konkurence se čekala jak od Hondy, tak od Lady. Japonský výrobce hraje po Citroenu druhé housle, a červené Granty jezdí dokonce až na chvostu pole i přesto, že o jejich motory pečují technici z garáže Oreca (někdejší konstruktér mistrovského Seatu Leon). Zajímavě to vypadalo na Slovakiaringu. Všeobecně platí, že mokro smažává vozové výkonostní rozdíly. Rallymana Loeba

neskutečná průtrž mračen asi nezaskočila (naš fotoreportér Jan Pořízek schnul na šňůře do pondělního večera) a závod vyhrál. Za ním byli ledově klidný Lopez a třetí Michelisz, poháněni maďarskými fanoušky, které by od okruhu nevyhnal snad ani meteorický roj. A jelikož déšť neustával, druhý závod musel být bez náhrady zrušen. Slovakiaring totiž v tu chvíli nepřipomínal ani tak závodní trať, jako stezku pro čluny v nějakém zábavním parku.

Fulda se nedal

Jezdci formule 1 v 60. a 70. letech mnohdy zastávali o jednom víkendu funkci dvou pilotů - nejdříve odjeli doprovodný závod F2 a poté nasedli do kokpitu ef jedničky ve velké Grand Prix. Podobně to na Slovakiaringu měl i Petr Fulín, ale narozdíl od historických hrdinů byl v určité nevýhodě - obě auta byla koncepčně naprosto jiná! Posuďte sami. V evropské sérii startuje s BMW 320si - atmosférický dvoulitr, náhon na zadní kola, pětistupňová převodovka s kulisou do H - auto je na vjezdech nedotáčivé a na výjezdech přetáčivé. Ve světovém šampionátu pak startoval s vozem Seat Leon - přeplňovaná šestnáctistovka, náhon na přední kola, šestistupňová sekvenční převodovka - auto je na vjezdech přetáčivé a na výjezdech nedotáčivé. Přesto se s rozdíly dokázal porvat. V Evropském poháru nasbíral medaile a body do průběžné tabulky a v mistrovství světa svou třídu v apokalyptickém závodě vyhrál. Letos by to měl být pro Fuldu v MS bohužel poslední závod, ale doufejme,

že díky všem pěkným výsledkům zůstanou pro Petra dveře do světa otevřené.

info box



VÝSLEDKY ZÁVODU WTCC:

1. Sebastien Loeb (Citroen)
2. Jose Maria Lopez (Citroen)
3. Norbert Michelisz (Honda)

(druhý závod zrušen)

VÝSLEDKY ZÁVODU ETCC:

PRVNÍ ZÁVOD

1. Norbert Kiss (Alfa Romeo 156)
2. Petr Fulín (BMW 320si)
3. Michal Matějovský (BMW 320si)

DRUHÝ ZÁVOD

1. Matěj Homola (BMW 320TC)
2. Petr Fulín (BMW 320si)
3. Mikhail Grachev (BMW 320TC)

*rozdíly mezi vozy BMW:
320si je atmosférický 2l, 320TC je turbo 1,6l





WTCC

SLOVAKIARING

2014

Foto: Honza Pořízek

Motorsport a ženy, ženy a motorsport.
Krásně spolu ladí!















Retro RACING

Lítat po sponzoringu? Podnikat, aby na závodění vůbec bylo? V polovině sedmdesátých let stačilo ušetřit pár kaček a víkendy věnovat garáži, vzpomíná závodník Ivo Král.

Text: Jakub Krafek, Ivo Král

Foto: euromontagna.com/

Roman Krejčí



V letech 1970–73 jsem se vyučil automechanikem v AZNP Mladá Boleslav a to mi dalo definitivní směr toho, co chci v životě dělat. Po vyučení jsem v AZNP zůstal ještě další dva roky a odbyl si tam tzv. náhradní vojenskou službu. V roce 1975 jsem si postavil svoje první auto - Škodu 1000 MB. Koupil jsem tehdy bouračku a k tomu starší kastli. S hromadou práce to tehdy vyšlo asi na 15 tis. Dal jsem ho dokupy před koncem sezóny a nesvezl se s ním, protože mi ho tehdy rozbil můj starší bratr... a mohl jsem začít znova.

Oblasti a licence

Vždy jsem toužil jezdit okruhy, ale nebylo to tehdy tak jednoduché - člověk si musel vyjet nejprve licenci 1 VT na kopce (nebo soutěže), aby mu bylo umožněno účastnit se okruhových zkoušek a eventuálně získat 2 VT na okruhy. V roce 1976 jsem už se Škodou 100 skončil v oblastech třetí a vyjel si licenci 2 VT. V dalším roce jsem vyhrál A2-1000, získal tak první titul mistra ČSR a zároveň 1VT pro rok 1978. Na jaře 1978 jsem absolvoval okruhové zkoušky, tehdy na letišti v Piešťanech, a obdržel 2 VT pro okruhy. Konečně.

Štěstí jménem Martinovský

Tehdy byla na okruzích vypisována nejnižší kubatura do 1150 cm, musel jsem tedy přezbrojit. Motor Škody 1150 měl už osmikanálovou hlavu, plnění na 2x Weber. Měl jsem tehdy obrovské

šťěstí, že se v Berouně začal stavět dálniční most a jako stavbyvedoucí zde pracoval Petr Martinovský. Po fabrických jezdcích jeden z mých dalších idolů a vzorů. Štěstím bylo i to, že Martinovský tehdy přecházel do tř. A2-1300 a ve skladu mu zůstal sice jetý, ale špičkový motor pro tř. 1150, myslím, že to byl jeho mistrovský motor z roku 1976.

Syřištěho dvojitý úder

Jen pro zajímavost - svou zelenou 1150 zapůjčil na TV kopec v Hlásné Třebáni V. Syřištěmu a tomu se tam po cíli podařilo zničit nejen toto auto, ale i špičkový Škoda Spider z AZNP. Spider se už nikdy nevzpamatoval, 1150 byla přestrojena do nové žlutoučké karoserie a získal ji Mirek Heřmanů, který ji vodil velmi úspěšně v roce 1977. Tehdy myslím celkově vyhrál Michl s kupé 110R. Ten ale v jarním Mostě ještě nejel a Mirek celý závod zezadu poštuchoval fabrické kupé, které tehdy vodil Jirka Černožský (ten se později zabil při nějakých testech na dálnici u Bratislavy).

Letem vzduchem

Sezóna 1978 byla tedy mojí prvou na okruzích a tradičně začínala v Mostě. Abych to ale neměl tak jednoduché, sezóna kopců začínala Vyskeří, a tam jsme museli jet vyzkoušet naši 1150. Po trénincích to bylo docela slušné - pátý čas. Potom jsem ale v první jízdě ještě přitvrdil a v první těžké levé opustil silnici. Prý jsem tehdy získal licenci pro

bezmotorové létání... Cesta tam obchází bažinaté údolíčko, které je dost pod úrovní silnice. V té době tam naštěstí byla jen bažina, žádné stromy nebo kameny. Po třicetimetrovém letu jsem sebou plácl sice do měkého, ale stejně to nebylo nic moc. Bylo nejen po závodech, ale byla i silně ohrožena účast na prvním okruhu, který následoval asi za tři neděle.

Modrobílá kastle

Tak, auto rozbité, další závod ani ne za měsíc, co teď? Pokud by byla oprava opravdu časově náročná a vůz by sice byl schopný startovat až v samotném závodě, celé spěchání by i tak přišlo vniveč. Potencionálně vynechaná kvalifikace totiž nerozhodovala jen o postavení na startu, ale také o tom, jestli bude vůbec pilot připuštěn do závodu.

Naštěstí jsem v té době hodně spolupracoval s Jirkou Vovsem, naším budoucím reprezentantem v mistrovství Evropy do vrchu. Tehdy začínal a bral si hodně komponentů z mého bývalého litra. Měl už postavenou, vyrámovanou karoserii, a protože tehdy oblasti začínaly nějak pozdě, došlo k rychlé dohodě o zapůjčení karoserie. Jeho kára byla celá bílá, moje petrolejově modrá. Přemontováním dveří a kapot vznikla pro tento rok modrobílá kára.

Motor po Martinovským

Prvním okruhem v tomto roce byl Most, starý okruh, který se táhl po uzavřené komunikaci

okrajem města Mostu. Tehdy už byla vypuštěna severní větev, která projížděla sídlištěm, byla to vlastně taková osmička s jednou dlouhou rovinou na dvouproutovém obchvatu města, na které byl ke konci přejezd z levého pruhu do pravého, což byla pěkná, ocelová šikana a v té rychlosti docela prověřila pilotovo srdíčko.

Účast ve třídě A2-1150 byla taková, že polovina vozů vůbec neměla to štěstí a do závodu se nekvalifikovala. Pro max.propustnost trati byl výpočet, kde hrála roli délka a šířka okruhu. Ve starém Mostě to bylo 20 aut a mně se podařilo zajet čtvrtý čas, vzbudilo to po depu docela pozdvižení, ale jen do té doby, než někdo prohlásil: No jo, on má ale motor po Martinovským... Pak už jsem měl klid. Tehdy měl první čas Karel Kapras - fabrika, druhý čas Honza Šenkýř s kupé 1150 po Michlovi a třetí čas Jirka Zezulka, taky kupé s podporou pražského ÚVMV. Já měl prvního sedana a za zmínku stojí to, že prvním náhradníkem, který se nekvalifikoval do závodu, byl tehdy také začínající Tonda Charouz.

Mám na ně!

Před nedělním prvním okruhem obrovská nervozita, nebylo mi tehdy ani 24 let a byl jsem mezi ostatními mladý fogl. Podařilo se mi výborně odstartovat, svoje místo jsem si udržel a řítili jsme se k první vracečce kolem nohy u benzinové pumpy. Až zpětně jsem pochopil, že moje postavení vlevo bylo skvělé. V té první vratce se totiž Zezulka

s Kaprasem nějak zamotali a já se kolem protáhl za Šenkýřem a byl jsem rázem druhý. No, nemělo to dlouhého trvání, Kapras mě přelítnul - ale v prvním kole třetí plac, to docela šlo.

Jenže, v pátém kole mi auto za šikanou k vratce přestalo jet. Důvod byl jednoduchý a hloupý, Jirka Voves tam měl spínačku z nějaké oktávky, nebyla na sloupku, ale přímo v přístrojovce. Na klíčku zapalování byl na kroužku připojen ještě druhý a nějak se to stalo - možná váhou toho druhého klíče, nebo jsem to neměl z nervozity pořádně zapnuté - prostě nevím, vyplo se zapalování a já se propadl až na 18. místo. Pak začal ten pravý závod! Přes soupeře jsem prolétával jako vítr a nakonec jsem byl po 20. kole klasifikován jako sedmý. Kdyby nebylo toho začátku, kdy jsem zjistil, že na ně mám - tak by to byl skvělý výsledek.

Ostrava

Dalším závodem byla Ostrava - Vítkovice, okruh uprostřed města, dost podobný Mostu, také jen na uzavřených veřejných komunikacích. Víím, že v tréningu jsem málem po přemostění ujel do města, vůbec jsem to tam neznal. Ostrava byla kratší, jinak na převody, a hlavně do závodu mohlo nastoupit pouze 18 aut. Opět se mi podařilo být v měřáku čtvrtý - za Šenkýřem, Zezulkou a Kaprasem. Na startu ale auto bez jakéhokoliv varování začalo jít na tři válce, první kolo jsem dokončil s Tatrovou Narexu za zády a řidič na mě volal, že mi z toho něco teče. Jo jo, voda tekla výfukem, nemě-

la tam vůbec co dělat... a příští týden bylo Brno, vrchol sezóny, předzávod ME cestáků.

Přece jen Brno

V duchu jsem to už odpískal, navíc jsem v té rozladěnosti dokonce prodal disky i s pneu Ádovi Fešárkovi. Ale vymínil jsem to tehdy, že kdyby náhodou, tak mi půjčí obutá kola s většími pneu Michelin. Jen jsme se trochu probrali z hrozné cesty - měli jsme tehdy zapůjčený autobus od klubu RND Krušná hora, starého rtáka, kterým vozili lidi do práce a my za něj museli připnout nákladní vlek s mojí 1150, tehdy nebyly dálnice a Ostrava byla dost z ruky - tak jsme začali zjišťovat rozsah škod - hrůza! Upadl talířek sacího ventilu, úplně to rozbilo píst, ten prostě zmizel, a ojnicní čep za to jedno kolo totálně prohobloval vložku až do vody. Poškozeno bylo i usazení vložky v bloku. Hlava naštěstí nebyla až tak moc poškozena a šla zachránit. Takže hned hurá za Martinovským, ten měl starou rezervní vložku s pístem a nějaký ventil, blok se podařilo vylepit belzonou a zkusili jsme to složit. Natáčeli jsme ve čtvrtek večer, honem naložit a ráno jsme byli v Brně. Tehdy byly seznamovací jízdy už v pátek.

To půjde

V roce 1978 byla vypuštěna větev okruhu přes Kohoutovice, nad Farinkama se vjelo do sídliště a tam odsud po nové silnici už hurá z kopce k depu a cíli. Ráno v Brně jsme si ještě cvičně

stříhli demontáž hlavy a přidali kolem jedno papírové těsnění - tekla nám totiž voda mezi blokem a hlavou. Kolem poledne jsem už vyrazil na první seznamovák, auto tolik olejovalo, že se zaplácala svíčka a do depa jsem přijel na tři válce. Rychlá výměna a další průzkum tratě - sice to kouřilo, ale už to jelo na všechny válce.

V sobotním testu (tehdy nebyl v Brně měřák, měřila se všechna kola a z toho pak bylo postavení na startu) jsem se nějak chytil zeleného, mě neznámého kupátka a docela jsme si zabojovali. Z auta pak vystoupil známý soutěžák a všeměl Pepa Sivík a výsledkem našeho tahání Pepa zajel první a já druhý čas ve skupině! Až za náma Šenkýř, Zezulka, Kapras a díky délce trati (skoro 12 km) a tím velké propustnosti dalších mnoho soupeřů. Myslím, že propustnost starého Brna byla kolem 50 aut, a nás trénovalo jen v jedenáctsetpadesátkách 62 pilotů!

Bezpečnostní vybavení

Taková drobnost, která je dnes už samozřejmostí. Pořadatel přišel s tím, že na start smíme jen v nehořlavých kombinezách! Kde já bych ji tehdy vzal? Byla to v těch dobách hodně nedostupná záležitost. Naštěstí tehdy jel v týmu s Martinovským Honza Jirotko a ten mi ji bez dlouhých cavyků poskytl.

To byl závod!

Na startu stál za mnou Zezulka a přišel ke mně, ať jedu trochu doprava, aby měl místo k předjetí.

Když jsem se zeptal, jak to myslí tak mi jen odpověděl: „Tobě to aspoň jede, ale Sivíkovi tolik určitě ne“. Jak řekl, tak jsem udělal - taky se kolem nás tihle vlčáci přehnali a já se jen modlil, aby auto vydrželo. Závod byl na sedm kol a já byl v cíli prvního kola pátý, auto vrčelo, moc mi neujížděli, tak hurá dál. Potom ve čtvrtém kole odpadl Kapras (vím, že tehdy už jel nějaké starší pneumatiky vyřazené z fabriky a měl s nima problémy, nedržely tlak) a já postoupil na čtvrté místo. Nyní to bylo: Šenkýř, Zezulka a musím se zmínit o „létajícím hoteliérovi“ Rostovi Nedbálkovi. Měl také krásné kupé z dílen ARC a jel svůj životní závod, v daném okamžiku třetí přede mnou. Po projetí cíle šestého kola, po průjezdu Bosonohami, byla taková houpačka, myslím Fialka, před klesáním k prudké pravé na Veselce. A tam v těch houpačkách vidím, že odstavuje kupé Zezulka! V posledním kole! Údajně měl tak nízko chladič, že ho postupně při brzdění prodřel...Ten zbytek posledního kola jsem se jenom modlil, aby auto vydrželo. Šenkýře s Nedbálkem jsem sice viděl před sebou, ale neměl jsem na ně. A Baňa Sivík byl až čtvrt minuty za mnou, ani jsem ho neviděl v zrcátkách. Já autu sliboval hory doly, že mu i výfuk zevnitř umyju, když vydrží! A vydrželo, k obrovské radosti nejen mé, ale i mechaniků, kteří se o odpadnutí Zezulky dozvěděli, až když jsem projel třetí cílem. Tak to byla moje první bedna, už na třetím okruhu v životě, který jsem absolvoval. Svět i život byl najednou úžasný!



Co je řídičská **INTELLIGENCE**



Oficiálně nic, ten termín jsem si kdysi vymyslel pro označení logického, chytrého a všeobecně prospěšného chování za volantem. Občas zůstává rozum stát nad tím, co někdo dokáže za volantem vymyslet.

*Text: Vladimír Dolejš
Foto: ceskatelevize.cz*

Přítom je to tak prosté – stačí si počínat tak, jak je to nejlogičtější. Kdo nemá tu řidičskou inteligenci už v krvi, měl by o ní přemýšlet. Je to těžké – nastane nějaká nenadálá situace a není čas přemýšlet, jak se zachovat. Pak by měla přijít ke slovu ta vrozená inteligence. Obecná definice inteligence zní, že jde o schopnost přizpůsobit se podmínkám. Je tedy nabíledni, co to je ta „řidičská“ inteligence. Schopnost přizpůsobit se okamžité situaci tak, aby mi přinesla užitek a hlavně, abych nepoškodil ostatní. Nejen tím, že jim nezpůsobím skutečnou fyzickou újmu, ale že je ani sebemeně neomezím, nezpomalím. Protože po ulicích i silnicích, ba i dálnicích by se dalo jezdit daleko rychleji a plynuleji – a také účelněji – kdyby se prostě řidiči chovali inteligentně.

Brzdit při předjíždění?

Už jste se s tím možná setkali taky: na dálnici v pravém pruhu někdo dojíždí pomalejšího kolegu, pak si přibrzdí, snad se podívá do zrcátka nebo co a začne předjíždět. Nebo předjíždí a když už jede v tom levém pruhu, z ničeho nic a bezdůvodně si také přibrzdí. Proč? To ví jen on sám. Pokud je to ještě k tomu do kopce, stojí ho to zbytečné palivo. Situaci musí obhlédnout s dostatečným předstihem a pak manévr rychle vykonat. Tohle počínání jsem nikdy nepochopil a přitom je tak časté! I předjížděný řidič musí občas kapku inteligence projevit. Například tehdy, kdy ho někdo předjíždí

bezhlavě, proti už se blíží další auto a je jasné, že to asi nevyjde. Předjíždějící svou chybu včas odhalí a snaží se zařadit zpátky. Jenže v témže okamžiku začne i ten předjížděný brzdit a brání mu v tom. Měl by naopak zrychlit a ujet.

Houkačka za zády

Škodlivé může být i otrocké vykonávání úkonů, které vyžadují pravidla. Příklad může být jednoduchý: Na čtyřpruhové silnici nebo ulici se zezadu blíží auto s houkačkou, třeba hasiči nebo sanitka, a pravidla říkají, že je nutné třeba i zastavit. Jestli tak ale učiní oba souběžně vedle sebe jedoucí řidiči, průjezd tak akorát zablokují. Jeden z nich – zpravidla ten vlevo – musí naopak zrychlit a zařadit se před pravého kolegu.

Ach, ty mlhovky

Leckdo si taky možnost zaměňuje za povinnost a obtěžuje ostatní. Konkrétně zadní mlhovky dokážou ostatním notně znepríjemnit život, když praží ostrým červeným světlem do černočerné tmy. Mlha už dávno pominula, pršet taky přestalo, ale mlhovky svítí dál. Přitom by se měly používat jen za opravdu specifických podmínek, jako je hustá mlha nebo velmi silný déšť. Spousta řidičů ale rozsvěcuje zadní mlhovky už v okamžiku, kdy se objeví nad vozovkou lehký opar. Ten samozřejmě rychle mizí, ale žhnoucí červený bod zůstává. Tady si bohužel přisazují i někteří rádoby „rádci,“ jako například rozhlasová Zelená vlna. Její moderátoři hrozně rádi

k informaci o mlze dodávají: „A nezapomeňte rozsvítit zadní mlhovky!“ Proč? Vždyť situaci neznají a každý si ji musí vyhodnotit sám.

Zastavit si na přechodu

A ještě jeden odstrašující příklad. Týká se měst, kde se přeci jen občas objevují namalované přechody pro chodce. Ty slouží k tomu, aby mohli chodci bezpečně přejít. Jenže kde k tomu najdou prostor, když se pomalu vlekoucí kolona zastaví a jeden z těch méně chytrých zastaví právě na přechodu? Přitom už dávno ví, že bude muset zastavit, že ho nikdo nemůže předjet, protože na to prostě není prostor. Přesto si tu dvoumetrovou pauzu za autem před sebou nenechá a lidi kolem ho musejí obíhat. Ani se v tom případě nedivím, že někdo z nich neodolá a pořádně mu praští do kapoty.

Bezpečně neznamená pomalu

Zkrátka příležitostí projevit řidičskou inteligenci je spousta. Stačí jen přemýšlet, chovat se logicky a tak, abych jel bezpečně a plynule nejen já, ale i ostatní. A bezpečně nebo plynule neznamená za každou cenu pomalu. Naopak, jezdit se má svižně, dynamicky a pružně. Pak se uvidí, o kolik se zvýší kapacita silnic.

Tisícikoňová MONSTRA v Bechyni

Text: Motorsport revue
Foto: Jaromír Beneš



Bechyňským letištěm se nese řev motorů v maximálních otáčkách. Betonové panely lemují speciálně upravenou trať. Pilot upřeně sleduje startovací stromeček, napětí by se dalo krájet. Rozsvítí se zelená, kola se protočí a vozy se mihnou okolo diváků, kteří jsou ovanuti proudem horkého vzduchu, vůní benzínu a spálených gum. Tento scénář důvěrně znají všichni příznivci jedinečného setkání, které nese název Dragster EuroGames a bude se konat 31. 5.–1. 6. na letišti v jihočeské Bechyni. Magazín Motorsport revue je mediálním partnerem akce.

Dragstery jsou speciální automobily nebo motocykly uzpůsobené k závodům s pevným startem na krátkou vzdálenost, obvykle se jedná o čtvrt míle, tedy 402 m. Dva piloti se svými stroji stojí vedle sebe, nerozhoduje jen výkon, ale i pevnost nervů a boj o co nejkratší reakční čas. Konstrukce vozidel umožňuje vyvinout během několika sekund nejvyšší rychlost. Extrémní výkony motorů se pohybují v tisících koní a na dráhu je pomáhají přenést velké pneumatiky ze speciálních směsí. Přetížení při nejvyšším zrychlení v nejsilnějších třídách dosahuje až 5G.

Dragster o výkonu 15 tisíc koní

Loňský ročník zcela zhatil vytrvalý déšť, ve kterém se s tak silnou technikou jezdit nedá. Vraťme se tedy vzpomínkou do roku 2012, kdy naopak panovalo velké vedro. Součástí 3. ročníku Dragsters EuroGames byla exhibiční vystoupení kaskadérů Crazy day a vrcholem programu byl Gerd Habermann a jeho Jet dragster. Pohled na proudový motor Pratt & Whitney J-60 s přídavným spalováním, který má tah 8000 kg a výkon 15000 koní, se nenaskytne často. Jet dragster „Dragon Hunter“ váží 750 kg, jako palivo používá kerosin a na čtvrt míle ho spotřebuje 120 litrů. Při neuvěřitelném zrychlení dosahuje přetížení 5G. Tuto raketu je nutné taky zastavit – o to se starají čtyři kotoučové brzdy a pro jistotu dva padáky. Při brzdění dosahuje přetížení dokonce až mínus 8G! A jak jezdí? Po natankování se spustila turbína

a za vozem se vyvalil bílý dým. Při postupném a efektním popojíždění na start se z dragsteru pravidelně ozývaly detonace a šlehaly plameny. Ze startu Jet dragster Gerda Habermann doslova vypálil a na čtvrt míli dosáhl rychlosti 359 km/hod. Diváci jeho vystoupení ocenili dlouhým potleskem.

Letos to bude velké

Na letošní závod se přihlásilo cca 120 týmů, které budou soutěžit v několika automobilových a motocyklových třídách. Nebude chybět Jet dragster s tryskovým motorem, americké káry jako Corvette či Cobra a soutěž o nejkrásnější americký vůz, Crazy Days předvede svou kaskadérskou show, 1. Veterán US club z Prahy připravuje 1th US Cars rally. Připraveny jsou stany o kapacitě nejméně 2000 návštěvníků, budete moci ochutnat kus pečeného vola, poslouchat rockovou muziku a po náročném dni se můžete těšit na akci US Car Night Parade a pobavit se při unikátní noční show.

Pro děti

Závody jsou rovněž spojeny s oslavou Dětského dne. Pořadatelé připravili ve spolupráci s 15. ženíjním plukem Armády ČR v Bechyni Den dětí s velice zajímavým programem a mnoha atrakcemi pro děti všech věkových kategorií. Bude možnost seznámit se zblízka s vojenskou technikou či dokonce se po letišti svézt s bojovým vozidlem. Děti budou celý den soutěžit o sladkosti, přijde Klaun Hugo s kamarády, menší děcka se vyřadí

na velkých skluzavkách a skákacích hradech nebo ve vězení Alcatraz. Větší děti si mohou vyzkoušet simulátor F1 Ferrari nebo se stát mechanikem formule u Pit stop simulátoru. K dispozici bude laserová střelnice, horolezecká stěna, bungee trampolína. Děti do 15 let mají vstup i všechny atrakce zdarma!

Chcete vědět víc?

Třídenní vstupné vyjde v předprodeji na 290 Kč, na místě o stovku dráž. Pouze nedělní program bude možné shlédnout za 150 Kč. Podrobné informace o letošním ročníku jsou na stránkách pořadatelů www.dragsters.cz a na facebooku Motorsport revue jako mediálního partnera závodů. Fotky z posledních dvou ročníků najdete na www.beos-photo.com.







Motorsport revue

je inovativní
elektronický časopis
o dění v motorsportu

Jedinečný obsah, vzhled,
interaktivní prvky. Poutavou
formou poskytujeme netradiční
pohled do světa automobilismu
a motoristického sportu.
Upřednostňujeme neotřelé názory
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



**STAHUJTE
ZDARMA**

Pravidelné rubriky:

TÉMATA:

- rally/dálkové závody, okruhy/tahače, rallycross/autocross/vrchy, veteráni/historici

FORMÁTY:

- reportáže, komentáře, rozhovory
- netradiční interaktivní grafiky
- lifestyle (fans, cestování, girls, film, literatura)
- výběr zajímavostí z historie i současnosti
- automobilismus v civilním provozu
- upoutávky na blížící se motoristické akce
- ankety, soutěže

Tématicky zaměřená speciální vydání

