

# Motorsport

## revue

4/2014 Trochu jiný magazín o motoristickém sportu

**SPECIÁL**

# LE MANS

**Tři mušketýři, jedna trofej**

*Audi, Porsche a Toyota se poperou o celkové prvenství*

**Za volantem**  
*virtuálního prototypu*



**24**

*otázek pro*  
**MARTINA STRAKU**



## Úvodník

Horečka stoupá, do startu okruhového závodu závodů zbývá jen pár dní. Zatímco loni byli favoriti jasní, letos by si na vítěze nevsadil snad ani Arnold Rothstein. Toyota sice vyhrála oba úvodní podniky MS vytrvalostních závodů, ale La Sarthe je La Sarthe. Může to být jak Toyota, tak Audi, a do role outsidera nastavme ani Porsche. Každý z vozů má svůj jedinečný systém hybridu, svou jedinečnou posádku, svou jedinečnou strategii. Ať už budete 24 hodin Le Mans sledovat kdekoli, náležitě si ho užijte... tenhle svátek se totiž odehrává jen jednou ročně.

Jakub Krafek



3

### Připraveným štěstí přeje

Jak dopadly jednotlivé vozy v předzávodním testu?



4

### 24 otázek pro M. Straku

Český novinář a fotograf vypráví o závodu závodů.



5

### Západ slunce pro Audi?

Německá automobilka není po dlouhé době jedním z favoritů na vítězství.



6

### Zrod nové legendy?

Jak Porsche obtojí v nové éře prototypů?



7

### Full Attack

Toyota se letos chystá vyhrát. Takže do třetice všeho dobrého?



8

### Virtuální Le Mans

Závodníkem v La Sarthe... ze židle ve svém pokoji.

## 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

### Vyhlášení soutěže

Vyhlášení výherců vstupenek na Legendy.cz.

### Redakce a dopisovatelé:

Prokop Siwek, Jakub Krafek, Luboš Bauer, Vladimír Dolejš, Jaromír Beneš, Martina Siwek Macáková ad.

### Grafická úprava:

Tomáš Fomas Rychlý

### Obchod/inzerce:

Marek Neubauer

# Obsah

## Motorsport revue

Vydání 4/2014, červen 2014, Česká republika.

# BOUŘE... před ještě větší bouří

Testování na okruhu La Sarthe před samotným závodem je už tradice, a i když časy na kolo nenaznačí mnoho, určitou vypovídací hodnotu přece jen stále mají.

**Text:** Jakub Krafek, **foto:** Carlo Bingen

## info box

### ČASY VOZIDEL V JEDNOTLIVÝCH TŘÍDÁCH:

Toyota TS030 (3:23,014)  
Audi R18 (3:23,799)  
Porsche 919 (3:24,629)  
Rebellion Toyota (3:31,700)  
Nissan ZEOD RC (3:52,574)  
Porsche 911 RSR (3:57,260)  
Ferrari 458 Italia (3:57,403)  
Corvette C7R (3:58,403)  
Aston Martin Vantage (3:59,561)







# 24 otázek pro Martina Straku před Hours of Le Mans

## 2014

**Text:** Luboš Bauer

**Foto:** Martin Straka, Jan Pořízek, Josef Žáček,  
Tomáš Havlásek, Lukáš Kania a archiv Martina Straky

**Rozhovor Luboše Bauera a novináře Martina Straky, dvou srdcařů scény Sports Cars, vznikal postupně od 18. května, tedy 24 dní před startem středečních volných a prvních kvalifikačních tréninků na La Sarthe a fanouškům jsme jej na facebooku a webu předkládali den po dni, otázku po otázce. Nyní si jej můžete přečíst celý, včetně odpovědí, které dosud ještě publikovány nebyly. Pánové si povídání o své vášni opravdu užívali, užijte si je také!**



## Martine, kdy jsi poprvé zjistil, že existuje závod 24 Hours of Le Mans?

Byl to jeden z rozhodujících okamžiků mého motorsportovního života - Kino Luna, Ostrava - Zábřeh, první řada a v ní malý, šestiletý Martin se starším bratrem Vítem. Bylo to tak silné, že bylo se mnou jasno. Bylo to v době, kdy jsem už opečovával legendární fotoreportáž Miroslava Zajíce, který se maratónu zúčastnil a přinesl přenádherné fotografie i texty. To bylo v roce 1972 nebo 1973, teď to nevím přesně. Když jsme u tohoto jména, měl jsem radost, že jsme se letos (konečně!) potkali osobně. Oslovil jsem jej při společném focení herce Pierra Richarda a bylo poutavé poslouchat vše k jeho návštěvě Le Mans i Velké ceny Monaka F1 o rok později. Moc si přeju, aby přijal pozvání k roli hosta letošních 24h Le Mans, které budeme na Eurosportu opět komentovat s Bélou En a Zdeňkem Míkou.

## Kolikátá to letos bude vaše společná „čtyřřadvacítka“ s Bélou En a Zdeňkem Míkou v komentátorské kabině Eurosportu? A jestli prozradíš, na jaké hosty se můžeme těšit?

S Bélou En a Zdeňkem Míkou komentujeme nepřetržitě od roku 2008. Vždy pro Eurosport. Rok předtím jsem měl premiéru přímo v Le Mans. To bylo pro TV Galaxie Sport. Hosty připravujeme a necháme si je jako překvapení. Jen doufám a přeju si, že budou pro diváky hodně poutaví. Stejně jako ceny do soutěží.

## Doufám, že mezi tvými hosty bude nějaký s „darem vyprávění“, jako před dvěma roky Tomáš Enge, jehož poutavé povídání bylo naprosto super.

No právě Tomáš by měl opět přijít. V jeho sezoně, která je podle mě nejnabitější v Tomově kariéře, by měl mít volno a v sobotu večer se snad diváci na něj mohou těšit. Mít Tomáše jako hosta je vždy radost. Je to český pan Le Mans.

## Na první komentátorské Le Mans se asi nezapomíná a je to navždy to nej, že?

Premiéra byla pěkně zostra - v roce 2007 přímo z místa. Pracoval jsem tehdy pro Charouz Racing System, stáj, která měla premiéru také a rovnou v královské třídě LMP1. Takže od úterka v Le Mans. Focení, psaní, práce s týmem... Ještě pár minut před startem jsem fotil na roštu, tehdejší kolega, komentátor a kamarád Tomáš Richtř už byl na místě v plexibudce nad hlavní rovinou a já v transu v tom kotli dole. Krátce před startem jsem se sebral a šlapal za Tomášem. Výtahem nahoru. Výdech, nádech, zkouška spojení a šlo se na věc. Tenkrát to bylo pro Galaxii Sport, jen nějakých dvanáct, třináct hodin, takže v pauzách byl čas projít se depem, paddockem, povídat, fotit... Kouzlo maximální. Navíc, to komentovací místo má ducha bez míry. Vlevo Američané ze Speed TV, vpravo domácí z Motors TV. Amíci měli jídla a pití, které by stačilo pro půl světa, u Francouzů se střídali závodníci s velkým Zet. Vyfotil jsem si jediné-

ho - Jackyho Ickxe. Můj největší klučičí hrdina Le Mans. Bílá košile, nenápadné logo Audi, elegance chlapa v letech...

S Tomem jsme spali v kabině. Mohli jsme jít do nějaké ložnice na kolečkách, ale to není. Oba jsme měli jasno. Místa akorát na ty moje dva metry, Tom není o moc menší. Ale skvělost. A hlavně probuzení... Otevřel jsem oko, slyšel ty symfonie z dráhy La Sarthe, vstal z podlahy a slunce mi dalo svou krásnou pěstí rovnou do očí. V ten moment jsem byl mokrý potem. Nebylo třeba ještě povídat, tak jen tak, bos, šel jsem na terásku nad 24h Le Mans. Závod na plné pecky, ale jinak vlastně spánek okolo. Bylo brzy, už nevím kolik, ale svítání. Holubi si to užívali v průletech nad hlavní rovinou. A já taky. Každé Le Mans je pro mě svátkem, velkým zážitkem byly ročníky, kdy jsem povídal nonstop. Od warm-up po cíl závodu. Ale když se vždycky drobtíko zastavím a mrknu nazpátek, je jasností, že první komentování s Tomášem Richtřem přímo z Mans bylo nej. I pro spoustu historek okolo toho všeho.

**Tomáše Engeho jsi nazval českým panem Le Mans, a s tím nezbyvá než souhlasit. Vždyť zajat šestkrát s nejsilnějším gétéčkem na La Sarthe Pole Position, to je výsledek, který můžou závidět i jezdci továrního týmu Chevrolet Corvette. Martine, napadlo tě někdy, že mezi vozy GT1 nezajel nejrychlejší čas jen v roce 2007, tedy, když jsi tam byl komentovat naživo?**

No jasně, jasně, že jsem na to myslel. A nejen na tohle. Moc jsem Tomášovi přál vítězství. Jel se svým milovaným Astonem číslo 007, rok 2007, bylo by to pěkně stylové. Ale jsou to závody a v nich nikdy nikdo neví...

**V roce 2009 jsi měl možnost komentovat Le Mans Series a spanilou cestu posádky Enge - Charouz - Mücke za titulem. To pro tebe také musel být nezapomenutelný zážitek?**

Nejen Le Mans 2009, ale také celá sezona byla krásná. A nějak se nemůžu zbavit dojmu, že to všechno není doceněné. Česká Lola Aston Martin LMP1 posádky Tomáš Enge, Jan Charouz, Stefan Mücke ovládla European Le Mans Series a v Mans byli kluci čtvrtí, když před nimi „zůstaly“ jen tovární turbodiesely Peugeot a Audi. Byl to též obrovský úspěch manažera Antonína Charouze, protože nebyť jeho bezměrné vůle, stáj by tak parádně nefungovala. Komentování této sezony bylo radostí s velkým eR.

**Existuje několik dokumentů o Le Mans. Z pohledu továrních týmů Peugeot a Audi, nebo privátního Strakka Racing. U mne je nej asi ten Le Mans Phenomenon, kde je pohled na tento závod závodů takový širší. Martine, vidíš to stejně?**

Fenomén Le Mans mám také velmi rád a velmi rád jsem s jeho vznikem režisérovi Adolfu Zikovi drobtáčko pomáhal. Bezvadný je též film „Každá

vteřina se počítá“ o triumfu Audi a inženýrce Leeně Gade...

**Samozřejmě, že je „Každá vteřina se počítá“ také super dokument, ale hlavně v roce 2011 byl závod závodů na La Sarthe opravdu naprosto úchvatný. Nejprve dvě těžké, ale „šťastné“ nehody vozů Audi (McNish, Rockenfeller), pak dechberoucí souboj posádky Lotterer - Tréluyer - Fässler proti trojnásobné přesile Peugeotů a nakonec vítězství Audi opravdu jen o pár vteřin.**

Ano, ročník 2011 byl fenomenální. Moc si přeju, aby i letošní Mans mělo podobný náboj.

**Ted' bych se ještě vrátil do roku 2007. Kolik času jsi měl před svým prvním komentátorským Le Mans na přípravu a jak dobře šlo skloubit komentování s fotografováním?**

Ve všem mám nejraději přirozenost. V celém životě, a platí to i pro mé fotografování a komentování. Před 24h Le Mans se samozřejmě připravuju průběžně, ale protože závod miluju odmala, na závody chodím odmala, fotím odmala, tak snad o tomto světě něco drobtáčko vím. Jen prosím, ať to nezní hloupě takhle o sobě mluvit, ale chci tím říct, že právě tím to mám asi trochu jinak než leckteří kolegové. Zkrátka Le Mans a závody vůbec takzvaně cítím. Před každým novým ročníkem 24tky si musíte projet a zaznamenat všechny novinky, to je jasná povinnost. Ale zároveň si hrajete

s historií, s příběhy. Pouštíte si staré záznamy, procházíte klučičí sbírku autogramů, staré programy... Nápady, myšlenky, souvislosti mi přilítávají průběžně, když plavu, jedu na kole, kdekoli, a já si je vždy zapamatuju a pak poznačím. Stačí jen hesla, jména, zkratky. Tužkou na papír nebo na elektronický papír v laptopu. Čili žádné elaboráty, žádná plánovaná témata, nic takového. Zmiňovanou přirozeností je při komentování také to, že v přímém přenosu nesmíte nic číst, leda aktuální výsledky, startovní rošt, nejnmutnější věci a i při nich musíte periferně vše sledovat. Musíte mluvit spatra, protože pořad a neustále musíte sledovat závod. Když budete pořad něco číst, budou vám unikat věci z přímého přenosu. A hlavně se to podle mě pozná, jestli to tam dáváte přirozeně, nebo čtete nějaké statě. To samé u mě platí s energií, kterou do přenosu dávám - křičím, když to cítím, ne jen povinně při startu. Zvolním, když se to podle mě hodí... A fotografování je naprosto bezvadná pomůcka ke komentování. Když totiž komentuješ závod z místa, kde jsi předtím byl jako fotograf, máš úplně jinou mozaiku příběhů, postřehů, protože si danou trať a vše, co k ní patří, osaháš pěkně zblízka. Neskonale mě třeba baví seznamovat se s traťovými maršály. Je jedno, jestli je to v Le Mans, Brně nebo v Monze. Většina těchto chlápků a dam toho u tratí spoustu zažila a umí o tom pěkně vyprávět.

**Jak moc se liší tvoje současná příprava na závod 24 Hours Of Le Mans od té první?**

**I když letos to bude trochu jiné než předchozí roky, když jedeš fotografovat na Test Day, že?**

Na tuto otázku jsem již částečně odpověděl, ale jak říkáš, osobní účast na testovacím dni беру jako velkou radost, kterou se pokusím dostat do komentování samotného závodu. Je to jeden jediný den, ale stojí za to tam jet. O tom žádná. Víš, asi jsi pochopil, že Le Mans a motorsport jako takový, je pro mě láska, vášeň, takže třeba právě onen Test Day, to byla situace, pro mě typická. Někdy v březnu to přilítlo, najednou jsem věděl, že na tento den do Le Mans musím. Nemám rád slovo musím, ale tohle zkrátka musím. Pro návrat Porsche, pro všechno, čím Le Mans je.

Jsem moc rád, že jsem si našel na cestu kumpána - brněnského malíře motorsportu Toma Havláka. Když jsme se poprvé potkali, v Motelu Kobero u Masarykova okruhu při otevření stálé expozice mých fotografií, povídám mu o mém plánu jet do Le Mans a Tom na to, že tam potřebuje také, protože tamnímu kavárníkovi musí zavést své obrazy, rozesmál jsem se jako blázen a vykřikl: „Tak to jedeme spolu!“ A tak jsme se i okamžitě domluvili. To jsou ty radosti. Tomáš navíc není „jen“ malíř, s motorsportem to má totiž stejně jako já. Miluje ho a cítí ho. Takže náš společný výlet, to bude jedno veliké povídání na téma Le Mans, starého Masarykova okruhu a závodů vůbec.

**Martine, tvému „musím tam být“ zcela přesně rozumím. Když jako zapálený sběratel modelů narazím na nějaký model, který mi chybí a do sbírky dokonale pasuje, tak ho „musím mít“, i když to jde třeba z Austrálie nebo je to i součástí nějakého setu. Ale zpět k Test Day. Plánuješ dopředu, kde všude budeš chtít fotit, nebo to necháš až na podle nálady na místě? Do Arnage ale asi zajdeš, ne?**

Jak říkáš Luboši, rozumím i tvému „musím“... A ke Dni v Le Mans, víš, to je zase ta moje přirozenost, která je nad plány. Nejsem totiž dobrý plánovač a také při focení se řídím instinktem, nebo jak to říct. Každopádně úsek Indianapolis - Arnage je jedním z nej míst v Mans. Když jsem tam byl poprvé, kouzlo místa jsem pocítil hnedka. Takže rád zajedu i tam a ostatní se uvidí. Času moc nebude, obzvlášť v rozlehlém Le Mans, navíc kus času chci být v depu a paddocku. Uvidíme tedy na místě.

**Když se řekne Porsche a Le Mans, tak si většina lidí vybaví výborný film se Stevem McQueenem. Mě třeba napadne, že u posledního startu v nejprestižnější kategorii a zároveň i posledního vítězství Porsche v Le Mans byl v roce 1998 Allan McNish, který na podzim loňského roku po fantastické sezóně, kdy vyhrál to nej, co je pro britského jezdce možné (Tourist Trophy, 24 Hours of Le Mans, titul mistra světa FIA**

**WEC), tak trochu nečekaně ukončil závodní činnost. Já v tom ale vidím kus symboliky, kdy jedna legenda (jezdecká) končí a druhá (legendární značka) se zase vrací. Napadlo tě něco podobného?**

To ses dobře trefil. Zrovna předevcírem jsem si Mans 1998 s Porsche a s Allanem pouštěl a právě i tyto souvislosti mi docházely. A už jsme zase u toho. Myslím tím samotné komentování. Miluju na něm to, že kromě popisu aktuálního dění na dráze, emocí či zvolnění, mi průběžně přilítávají věci, jako je tento tvůj příběh. Jsou to velmi silné chvíle. Třeba při letošní šestihodinovce WEC v Silverstone se u stupňů vítězů najednou objevil Derek Bell, a aby toho nebylo málo, jednou z cen pro jezdce byl model Porsche Lloyd, s nímž i Mr. Derek závodil. Tak jsem to hned divákům pověděl a byl z toho malý příběh s odkazem na zlatou éru skupiny C.

**V souvislosti s Derekem Bellem se mi vybavil fakt, že v osmdesátých letech měl dvakrát blízko k tomu, aby třikrát po sobě vyhrál 24 Hours of Le Mans. Navíc se stejným partákem, kterým byl nejprve Jacky Ickx (81, 82) a poté Hans-Joachim Stuck (86, 87). I tak je na La Sarthe nejúspěšnějším šampionem osmdesátých let a vlastně takovým nekorunovaným králem z dob zlaté éry „céček“.** Ano, Derek Bell je jedním z NEJ hrdinů Le Mans a mě těší, že je stále takový štramák. Podobně jako Jacky Ickx. Oba by mohli hrát ve filmu...

**V loňském roce jsi měl možnost okomentovat pro Sport5 dokument World Sportscar Championship Season 1988, jehož součástí byl i závod Czechoslovakian Grand Prix (360 km of Brno) na Masarykově okruhu. Když jsi tu nabídku dostal, jaká vzpomínka na ten nej závod na českých okruzích se ti vybavila jako první?**

Cha! No třeba se mi vybavilo, jak jsme se kamarádem Tomášem Pěčkou kapánek opili. V Žebětíně. A kocovinu jsme ladili ještě druhý den vleže na Céčku... Ale mohli jsme si to dovolit, kluci blázniví, protože jsme přijeli už ve středu! No a vážněji? Samozřejmě gigantický požár stroje Tiga při čtvrtém testu. Viděl a fotil jsem to od začátku do konce, kdy z auta zbyl jen škvarek, který seškvářil i brněnský asfalt. Za volantem byl Brit Chris Hodgetts. Nedávno jsme se potkali na facebooku, poslal jsem mu ty fotky a byl nadšený!

Závodu jsem se nemohl dočkat, zase ta naše milovaná skupina C. Škoda, že aut bylo pomálu, ale i tak to byl zážitek. A ještě k namlouvání toho dokumentu - je to úplně jiná povídací disciplína. Držíte se scénáře, ale jak píšou výš, i v tomto případě se řídím svou přirozeností a vedle čtení překladu vyprávím své věci. Například jsem popsal onen oheň s velkým O, o kterém nebylo v anglickém originále scénáře ani slovo.

**I když to nepřišlo jako blesk z čistého nebe, ale mnohé tomu nasvědčovalo, tak tě určitě**

**potěšilo, stejně jako mě a miliony fanoušků vytrvalostního závodění po celém světě, oficiální prohlášení japonské automobilky Nissan ze dne 23. 5. 2014 o vstupu do šampionátu FIA WEC v roce 2015 s dvojicí vozů Nissan GT-R Nismo LMP1. Myslíš, že by to mohl být takový záblesk nebo začátek nové zlaté éry vytrvalostního závodění?**

Je to ryzí radost. Už letošek je parádní - pro návrat Porsche. A s Nissanem to už bude pecka. Samozřejmě budeme společně doufat, že stávající tři továrny zůstanou. Pokud ano, čtyři fabriky v LMP1, k tomu plno soubojů a bitev ve zbývajících třídách, to je jasný atak na fanoušky, aby se směrem WEC & Le Mans otáčeli víc a víc. Jako naposledy ve zmiňované éře skupiny C.

**Návrat Porsche do Le Mans, to je událost roku. Ale letos se do Le Mans vrací další, i když daleko méně slavná značka Ligier. Konstrukční tým OnRoak Automotive navíc v podstatě převzal také označení vozu ze sedmdesátých let JS2 . Zcela nový vůz JS P2 však za sebou nemá, stejně jako Strakka-Dome S103, nic jiného než testy. Podle mne by bylo na La Sarthe pro tým OAK Racing jistější použít osvědčené vozy Morgan LMP2. Jak se na to díváš ty?**

Souhlasím s tebou, nicméně chlápci z OAK Racing určitě dobře vědí, proč jdou do Mans takhle naostro. No a pro nás všechny, jak u televizorů, tak

u mikrofonů, jde o další příběhy ke sledování. Jak Ligier tak Dome od Strakků.

(Poznámka autora: Japonský Dome v černém „Strakka“ kabátě však bohužel letos na La Sarthe neuvidíme z důvodu nehody při privátních testech ve Spa.)

**Dalšími příběhy ke sledování jsou třeba slavná jména historie vytrvalostního závodění Sports Cars, jako Brundle nebo Taylor. Stejně jako v loňském roce se na La Sarthe představí Alex Brundle (ročník 1990), syn vítěze 24 Hours of Le Mans 1990, a američtí bratři Ricky (1989) a Jordan (1991) Taylorové, jejichž otec Wayne vyhrál v amerických seriálech všechny nej závody co lze (12 Hours of Sebring 1996, Petit Le Mans 1998, Daytona 24 Hours 1996 a 2005). Alex i Ricky s Jordanem měli tu možnost svézt se ve velké čtyřladvacítce se svými slavnými otci – Alex předloni v Le Mans a Ricky s Jordanem v rodinném týmu v Daytoně, kde navíc letos dojeli jen velmi těsně druhí. Jak je ten závodnický svět malý a provázaný dokazuje i to, že se Martin Brundle a Wayne Taylor sešli v Le Mans 1997 v jedné posádce a shodou okolností to bylo v Nissanu, který nedávno ohlásil návrat do Le Mans v roce 2015. Ale takových podobných příběhů je v historii závodu závodů na La Sarthe více. Jaký napadne jako první tebe?**

Odpovím asi trochu jinak, ale záměrně - příběhem s Alexem: Byl jsem někdy před čtyřmi, pěti roky fotit v Brně testování několika domácích týmů a najednou tam vidím Alexe. Nevěděl jsem, že tam bude. Hned jsem šel za ním, s tím, že jeho táta Martin v Brně závodil s továrním Jagem v roce 1988 ve WSC. A teď přijde to, proč o tom mluvím. Alex na mou otázku, jestli to náhodou neví, ze sebe vysypal zcela přesné informace. O tátovi, týmu Toma Walkinshawa, všecko. To se mi moc líbilo. Mám na mladých závodnících rád, když o motorsportu něco vědí. Když to nejsou jen fešáci, co si myslí, že jsou nejlepší.

**V našem rozhovoru již padlo jméno týmu Strakka Racing, který po nehodě při privátních testech ve Spa bohužel musel svoji letošní účast v závodech vzdát. Tento britský tým se pohybuje v tom nejvyšším vytrvalostním závodění od roku 2008, kdy začínal v Le Mans Series a na La Sarthe vozem Aston Martin DBR9. Zakladatel týmu Nick Leventis se s tímto vozem objevil o pár měsíců dříve na Epilogu 2007, když dojel společně s Peterem Hardmanem celkově třetí za dvěma vozy DTM. Martine, máš na Nicka Leventise z Epilogu nějakou speciální vzpomínku?**

Hlavně to byl jeden z nejlepších Epilogů. A Nick? Byl milý a vstřícný, jak jej známe z rozhovorů v televizi. Brněnský závod se mu moc líbil. Pro

konkurenci, trať, atmosféru toho našeho malého českého Le Mans.

**Ze tvých psaných příspěvků na facebooku a především fotek bylo vidět, jak si to na posvátném místě pro všechny příznivce vytrvalostního závodění náležitě užíváš a nasáváš tu nádhernou atmosféru. Martine, jaký je tvůj nejlepší zážitek z Test Day?**

Díky za sledování mého fb prostoru. Víš, on je pro mě i jakousi osobní agenturou, takže žije docela plný životem. A z Le Mans jsem tam dával pořád něco, abych snad potěšil fanoušky tohoto Závodu. Byl jsem v Mans potřetí a asi to byla nejlepší návštěva. I když šlo „jen“ o test. Jel jsem s kamarádem, malířem Tomem Havláskem z Brna. Otevíral výstavu ve slavném podniku Le Mans Legend Restaurant Café. V patře nad lokálem jsme tři noci spali. Do restaurace pravidelně chodí piloti Le Mans či formule 1, je plná originálních závodnických skvostů - kombinéz, přileb, kusů aut a motorek, fotek, obrazů, je tam také originální patník z La Sarthe. Atd, atd... S majitelem Antoinem Vaujoisem jsme si okamžitě padli do oka, i když jsme se viděli prvně. Přijeli jsme už v pátek, vyřídil jsem akreditaci, Tomáš si koupil lístek a rovnou, po 13 a půl hodinách jízdy, jsme šli na La Sarthe! Samotný test byl skvělý. Všichni jeli naplno a pořád. I za safety carem se připravovali na závod... Přišlo 24 000 platících diváků. Lístek stál 18 eur a lidé mohli všude kromě depa. Je to skvělý tip i pro české

fanoušky. Nejvíce jsem se bavil pozorováním tří LMP 1 továren, už jen ten naprosto rozdílný zvuk Toyoty, Porsche i Audi... A ohromovala mě rychlost v první táhlé pravé zatáčce před Dunlopem. Zvenčí to tak silně není, ale zevnitř je to fantazie. Při každém průjezdu jsem myslel na jedno jediné - vždyť to auto se musí utrhout a odletět! Zážitků a situací je mnohem víc, těším se, že o tom budu od středy do neděle vyprávět v Eurosportu.

**Před hezkými pár lety prohlásil jeden náš slavný krajan Ivan Lendl, že všechny turnaje jsou pro něj jen přípravou na čtyři Grand Slamy. Ale ono je to ve vytrvalostním závodění prakticky naprosto stejné. Všechno úsilí je směřováno do Le Mans za jediným cílem, kterým je uspět na okruhu La Sarthe. Nebylo by i z tohoto důvodu lepší mít 24 Hours of Le Mans - jak se o tom začíná mluvit - opravdu jako poslední závod sezóny? Ostatně po světě je dost renomovaných okruhů, na kterých se dá v období prosinec – březen závodit. Podle mě je ta myšlenka velmi dobrá.**

Ale ono už to tak přece je. Le Mans je vrcholem, ať je kalendář postavený jakkoli...

**Samozřejmě, že je červnový závod na La Sarthe vrcholem dění, nejen na scéně Sports Cars, ať je uprostřed sezóny, nebo by byl na jejím samém konci. 24 HEURES DU**

MANS je něco magického jako Wimbledon (přestože se hrají čtyři Grand Slamy) nebo Tour de France (přestože se jedou tři Grand Tour). Le Mans není Le Mans jen svojí délkou, tradicí závodu nebo návštěvností. Na Le Mans jsou nádherné už jenom ty kvalifikační tréninky v délce šesti hodin, což je stejná doba jako délka jiných závodů World Endurance Championship.

Tady není moc co dodat, řekls to za mě. Jsem moc rád, že rok od roku roste skupina fanoušků, kteří to mají stejně jako my dva.

**Měl jsi možnost trochu víc si při Test Day popovídat s Honzou Charouzem? Jak je v týmu u Sébastiena Loeba zatím spokojen? Je mně ale zcela jasné, že „zajíci se počítají až po lovu“, takže je naprosto zřejmé, že míra spokojenosti bude přímo závislá na výsledku v Le Mans... Každopádně ale pódiové umístění v posledním závodě European Le Mans Series v italské Imole je výborným počinem a povzbuzením pro celý tým před závodem na La Sarthe.**

Samozřejmě, že jsem se s Honzou sešel. Rád. Největší starosti zatím měli s pneumatikami Michelin. Ale jsem si jistý, že jakmile se tato starost stane minulostí, má Honza s kolegy šanci uspět. Jak v Le Mans, tak v dalších závodech. Zatím při testu Sébastien Loeb osobně nebyl, o závodním víkendů na La Sarthe bude. Stejně jako Janův otec Antonín.

**Letos se v rámci 24 Hours of Le Mans poje-  
de opět po krátké odmlce Le Mans Classic  
vozů skupiny C z let 1982-92. Na startu bu-  
dou Porsche 956 (Rothmans), Porsche 962  
(Jägermeister, Leyton House, Blaupunkt,  
Kenwood, FAT turbo, Primagaz), Lancia  
LC2 (Martini), Mazda 767B, Mercedes C11,  
Nissan R90CK, Aston Martin AMR1 (Mobil  
1), Jaguar XJR12, XJR 14 (v livrejích Silk  
Cut) a XJR 16 (Bud Light), Gebhardt C91  
(Momo), Lola T711, Cheetah G606 a několik  
vozů Spice SE 86, 88 a 89. To bude v sobotu  
dopoledne pastva pro oči a duši, že ano?**

Tak o skupině C se ani nebavme, cha! Ze všech éř sportscars je mi tahle nejbližší. Jasně, je to dané také tím, že jsem v dětském, mládeneckém věku, tuhle krásu zažil. Zblízka při Intersériích v Mostě a při MS v Brně. Kdybych byl starší a podobně poznal 60. či 70. léta, třeba by to bylo jiné. Ovšem to nic nemění na jistotě, že Group C Racing je fantazií. Ale je dobré připomenout, že v 80. letech, kdy Céčka žila naplno, byly vynikající i další skupiny - v cestáckých skupina A a v rally Group B. Ale pojďme zpátky ke skupině C. Je skvělé, že právě tato éra naplní letošní Závod legend. Nejen pro prestiž té doby či krásu neuvěřitelných aut, ale také proto, že mladší fanoušci uvidí, co to skupina C vůbec je.

**Martine, děkuji za krásné povídání a tvůj čas, ať jsi byl doma nebo na cestách. Sou-**

**hlasíš s tím, že letos je největším favoritem Toyota TS040 - Hybrid, ale vyhrát může praktický každý ze šestice stabilních účastníků šampionátu FIA WEC? Já osobně bych to těm „klukům japonskejm“ od Kolína i docela přál. A to přesto, že Porsche asi navždy zůstane, i díky filmu Le Mans, moje srdcovka.**

Poté, co jsem byl v Le Mans osobně na testovací dni, potvrdil jsem si, že stáj Toyota je největším favoritem. Bylo to znát od začátku sezony WEC a živě se mi to jen potvrdilo. Teď se ale ukáže v samotném závodě. Ten je nevyzpytatelný. Ovšem přiznávám, že bych to přál i Porsche. I proto, že právě s touto značkou mám Mans spojené od dětství. Každopádně to bude bitva s velkým B a už se jí nemůžu dočkat. Také děkuju, Luboši a přeju krásný týden v duchu 24h Le Mans.



# Západ slunce pro

# AUDI?

Německý speciál R18 e-tron letos ještě nevyhrál ani jeden závod a v testu byl až na třetím místě za oběma Toyotami.

Text: Jakub Krafek, foto: Audi, Carlo Bingen



**N**ení to zas tak dávno, kdy se žádný z pilotů Audi po závodě nevyhříval na nejvyšším stupínku. Byl to rok 2009 a první dvě místa tenkrát obsadil domácí Peugeot. A to přitom na začátku sezóny, v březnovém Sebringu, Audi R15 Peugeot porazilo. Od té doby ale čtyři kruhy hltají triumfy na La Sarthe jak na běžícím pásu. Jenže letos se ještě nedostavil ani náznak možného vítězství a Audi má z rychlosti Toyoty, svého největšího rivala, nahnáno. Sama jezdecká sestava je jedna hvězda za druhou s úspěchy v mezinárodním motorsportu (DTM, Super GT, GT3), samozřejmě s pravidelnými starty v MS vytrvalostních závodů. Vzhledem k dosavadním letošním výsledkům Audi určitě není favoritem číslo jedna, ale na druhou stranu nevíte, co se v Le Mans stane... vzpomeňte si na závod v roce 2010 - čtyři ultrarychlé Peugeoty ujížděly audinám mílovými kroky, aby nakonec v závodě ani jeden z nich nedokončil. Letos Audi podobně experimentuje s výkonem, hybridní systém R-osmnáctky nebude poskytovat tolik využitelné energie jako u soupeřů, a měla by se tím pádem zvýšit spolehlivost.

*info box***AUDI R18 E-TRON QUATTRO****Vítězství v LM:** 12**Motor:** V6 turbodiesel**Hybrid:** motor generator unit**st. č. posádka**

1. Lucas di Grassi / Loic Duval / Tom Kristensen
2. Marcel Fassler / Andre Lotterer / Benoit Treluyer
3. Felipe Albuquerque / Marco Bonanomi / Oliver Jarvis



# Zrod nové LEGENDY

*Porsche se sice vrátilo na La Sarthe, ale je ve stejné kondici, ve které okruh v sezóně 1998 opustilo?*

*Text: Jakub Krafek, foto: Porsche, Carlo Bingen*



**V**ítězný double se asi v konkurenci dvou zkušenějších týmů bude po šestnácti letech s naprosto odlišnou technikou obhajovat obtížně, ale o bednu by se alespoň jeden z vozů poprat mohl. Ovšem bitva to bude velmi obtížná. I přes pozici ne-favorita závodu lze očekávat, že se o voze bude hodně mluvit, přece jen je to nástupce modelů 917, 935, 956 a 962, které na francouzském asfaltu dohromady nasbíraly dvanáct prvenství. Další tři v devadesátých letech přivezly prototypy zkonstruované za pomoci konstruktéra Toma Walkinshawa, a ojedinělý vůz kategorie GT1, která se tehdy ve světě moc neohřála. Porsche jako jediný ze tří továrních týmů používá kombinovaný hybridní výkon. Zaprvé - klasický motor generator unit, který sbírá energii z brždění, a zadruhé - generátor poháněný výfukovými plyny.

*info box***PORSCHE 919 HYBRID****Vítězství v LM:** 16**Motor:** V4 turbo - benzín**Hybrid:** exhaust generator + motor generator unit**st. č. posádka****14.** Roamin Dumas / Neel Jani / Marc Lieb**20.** Timo Bernhard / Mark Webber / Brendon Hartley



# Full ATTACK



*Japonská Toyota považuje vítězství v Le Mans za důležitější než celkové prvenství v MS vytrvalostních závodů, a vypadá to, že letos má k tomu vysněnému vrcholu blíže než kdy jindy.*

*Text: Jakub Krafek,  
foto: Toyota, Carlo Bingen*



**T**isíc koní dělá z TS040 nejvýkonnější vůz na trati, otázkou však zůstává, jestli bude všech tisíc koní spolehlivých až do konce závodu a budou poslušně klusat po celou dobu závodu. Toyota narozdíl od německých rivalů používá atmosférický motor, takže se optimální výkon pohybuje v mnohem vyšší sféře otáček. Ani to by pro aspiranty na vítězství neměl být problém, TS040 absolvovala čtyři vytrvalostní testy, které motor dokonale prověřily. I třetí tovární LMPčko má hybridní systém odlišný od soupeřů. Toyota používá dvě jednotky - motor generator unit, energii tedy generují obě nápravy.

*info box***TOYOTA TS040****Motor:** V8 benzín**Hybrid:** 2x motor generator unit**st. č. posádka****7.** Alexander Wurz / Stephane Sarrazin / Kazuki Nakajima**8.** Anthony Davidson / Nicolas Lapierre / Sebastien Buemi



# LE MANS

## 2,4 hodiny

Pilot se žene nocí po Mulsanne straight. Vidět je jen část okruhu, která je osvětlována předními reflektory. Po šikaně následuje další rovinka, poskytující dost času na to, aby pilot poslepu nahmatal plechovku s limonádou a posilnil se do noční bitvy. Pilot jsem já, redaktor Motorsport revue, a prožívám thrill podobný tomu plnohodnotně čtyřiašedesátihodinovému...

Text a screenshot: Jakub Krafek



**A**no, je řeč o Le Mans - třeba u vás v obýváku. A nemusíte ani podepisovat smlouvu s některým z týmů, natož oplývat výsledky z F1, WE, nebo nadtým bankovním účtem. Stačí jen průměrný počítač, dostatečně velký monitor, volant a pedály k PC. A samozřejmě parta nadšených kamarádů, kteří se do toho bláznovství dají s vámi.

Pokud se ale bláznovství převrhne v čistý entuziasmus, jako například v závodní lize Onlineracing.eu, jde už tak trochu do tuhého. Hlavně pokud závodíte proti bývalým závodním pilotům, jako Jaroslav Honzík, nebo současným, jakým jsou Tomáš Stráňava nebo Matěj Homola. No a pak tu jsou i mediální hvězdy, jako třeba Jan Žgravčák, komentátor F1 a závodů na Slovakiaringu. V takové společnosti se člověk hned cítí jako na takovém malém Le Mans. S atmosférou na velkém LM si toto „malé“ klání nezádá. Před závodem probíhají testy, a piloti zkouší různá nastavení. Mám zvolit spíš menší přitlak a delší převodovku, nebo větší přitlak a kratší převodovku? Co tlumiče? Nebudu někde dřít o asfalt? Doublestintovat medium pneumatiky, nebo pokaždé měnit softy? Z hlav za monitorem se kouří, výsledek závodu je důležitý o to víc, že je to finále virtuální Le Mans série a boduje se koeficientem 2. V samotném závodě pak nervozita a stres, ale zároveň i neskutečná zábava prověří přípravu i talent při jízdě v noci a proplétáním se mezi pomalejšími vozy GTE, které mohou závod dokonce rozhodnout. Je na pilotovi, jestli zvolí agresivní a nebezpečný

přístup při předjíždění pomalejších vozů. V případě kontaktu pak ale riskuje poškození vozu a dodatečnou penalizaci. Při bezpečném přístupu a čekání na vhodnější místo zase pilot ztrácí velmi drahý čas.

I přesto, že se jede jenom skrz obrazovky monitoru, je atmosféra virtuálního závodění s tím reálným téměř zaměnitelná, je to vlastně to samé, s tím rozdílem, že necítíte přetížení a neplatíte galaktické částky za údržbu vozu a vedení týmu. Řídíte závodní vůz? Řídíte... Cítíte to blaho? Cítíte...



# SOUTĚŽ

o 2x 2 vstupenky  
na motoristickou slavnost  
**LEGENDY**



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

## VYHLÁŠENÍ VÝHERCŮ

**VÝHERCI** se stávají odběratelé s e-mailly [adorda@dorda.cz](mailto:adorda@dorda.cz)  
a [jaromir.maly@seznam.cz](mailto:jaromir.maly@seznam.cz). **Ozvěte se nám na e-mail [info@msrevue.cz](mailto:info@msrevue.cz)**  
**do středy 11. června 9.00 a vstupenky vám pošleme poštou.** Po tomto  
termínu je třeba si na stejném emailu domluvit osobní převzetí v Praze.  
Výhercům gratulujeme!

**Motorsport**  
revue

**Jsme časopis pro fanoušky motorsportu!**