

Motorsport revue

5/2014 Trochu jiný magazín o motoristickém sportu

WTCC x BTCC

Komu zvoní hrana

Za světovou rally

bez přípravy

Sedlčany

mají své kouzlo

Jan ČERNÝ

**Na lyže teď radši
moc nelezu**



Úvodník

Někteří mluví, někteří činí. I když je to něco stojí. Za takovými jsou ale vidět výsledky. O nich je tento magazín.

Příjemné čtení přeje

Prokop Siwek, šéfredaktor

Ovládání časopisu

V časopise se pohybujte šípkami na klávesnici nebo šípkami 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

Na lyže teď moc nelezu

Co je třeba k útoku na titul mistra Evropy?



4

Desítka s Honzou Černým

Deset faktů, stručně a jasně.



5

Bez přípravy na MS

Řízek vyrazil do Polska poněkud nalehko.



6

Sedlčany mají kouzlo

Reportáž z rallycrossových závodů.



7

Legends v anglickém parku

Taková akce se u nás ještě nekonala.



8

Pozvánka na testování

Pomozte s testováním Peugeotu 208 R2!



9

Brno Grand Prix Revival

Historie na brněnském autodromu.



10

Komu zvoní hrana

Jak to, že je BTCC atraktivnější než WTCC?



11

Dragstery v Bechyni

Monstra a dětské atrakce na jednom místě.

Redakce a dopisovatelé a fotografové:

Prokop Siwek, Jakub Krafek, Vladimír Dolejš, Jaromír Beneš, David Bareš, Jarda Řízek Řezáč, Martina Siwek Macáková, Roman Tura Turovský, Jan Pořízek, Petr Šulčík ad.

Grafická úprava:

Tomáš Fomas Rychlý

Vydání 5/2014, červenec 2014, Česká republika.

Obsah
Motorsport
revue

Jan ČERNÝ

Na lyže teď radši
moc nelezu

Příbramský závodník rally Jan Černý je ve 24 letech dvojnásobným mistrem Evropy a dohromady čtyřnásobným mistrem v ČR v kategorii vozů s jednou poháněnou nápravou. Letos bojuje o titul juniorského mistra Evropy.

Text: Prokop Siwek, foto: Jan Černý Racing



Honzo, zajímá tě ještě něco jiného než rally?

Rád cestuju, ale mimo závody jsem už dlouho nikde nebyl. Miluju vodní sporty jako vodní lyžování, ale vodu vídám asi tak jako naposledy v Belgii, kde jsme se byli podívat u moře. Rád lyžuju. V autě jezdím rychle, ale na lyžích snad ještě víc. Ale poté, co se v poslední době na lyžích děje motoristickým závodníkům, tak na ně moc nelezu a dva roky jsem lyžovat nebyl. Priorita je pro mě rally, chci získat titul mistra evropského juniorského mistrovství, a tak nemůžu zbytečně riskovat.

Takže, tvůj letošní program? Ukázal ses už ve třech šampionátech.

Dřív jsem jezdil určitě více závodů do roka. Letos jsme začali na Jänner rallye, kde jsme jeli se subaru od Vojty Štajfa. Bylo to proto, že mám Jänner rád a s Vojtou jsme se o tom bavili už dlouho, letos se to konečně podařilo. Startovali jsme také na mistrovství světa v Portugalsku. Naším hlavním programem je ale juniorský šampionát mistrovství Evropy. V Lotyšsku jsme vyhráli, v Irsku také. Jenže, na Azorských ostrovech a v Belgii se nám vůbec nedařilo, dvakrát jsme nabourali. Jak to vypadalo po dvou závodech jednoznačně, tak jsem to teď docela zkomplikoval.

Co s tím?

V rámci přípravy a rozjetí se po nehodě pojedeme Pačejov. Proto budeme i dvakrát testovat, poprvé před Pačejovem a podruhé před Barum rally. V letech 2009-11 jsem jel snad 20 závodů ročně, to bylo super. Ty závody a ostré kilometry mi samozřejmě chybí. Je to proto, že

jsem to dělali na nějaké úrovni, teď to děláme zase na jiné a ta stojí obrovské peníze.

Dají se ostré kilometry nějak nahradit?

Nejlépe právě testováním, jenže pořád to stojí obrovské peníze. Simulátory a podobně mají jenom minimální přínos.

Kdo tě poprvé posadil do závodního auta? Nebo sis sám sedl rovnou za volant?

Táta jezdil rally, vrchy, okruhy, takže to bylo v podstatě přes něj. Začal jsem s malou buginou v první třídě, pokračoval jsem rallycrossem, závody do vrchu, okruhy, ale celou dobu jsem chtěl do rally, což se mi splnilo v 16 letech. Měl jsem to štěstí, že už odmala mě na místě spolujezdce vezla spousta závodníků. Třeba Jindra Štolfa, se kterým táta spolupracoval. Pamatuju si hodně zážitků, kdy jsem se opravdu hodně bál, a taky si pamatuju, jak jsem si říkal, že jednou bych takhle chtěl taky umět jezdit.

Na jakém typu tratě rád testuješ, trénuješ?

Nejradši mám rychlou šotolinu, to nám i nejvíc jde. A taky rychlý asfalt. Naopak si myslím, že mám rezervy v pomalých místech na asfaltu i na šotolině. Tam, kde se jede na dvojku, trojku.

Lze tohle natrénovat u nás?

Samozřejmě. Je to tom jezdit, jezdit, zkoušet a vymýšlet.

Za redakci Motorsport revue ti přeji co nejvíce natrénovaných kilometrů a úspěch v boji o vy-toužený titul.





Jan

ČERNÝ

Text a foto: Prokop Siwek

**Nejradši
mám
rychlou
šotolinu**



1. Určující moment pro motorsport?

Můj táta byl závodník a nechtěl, abych se poflakoval někde na ulici, takže se mi snažil vymyslet nějaký sport. Rally mě chytlo hned od mala, v podstatě jsem se naučil chodit a jeli jsme se dívat na závody.

2. Oblíbená soutěž?

Každá soutěž na rychlé šotolině.

3. Nejdramatičtější moment?

Spíš bych to nazval poslední nehezký moment. Závěrečná rychlostní zkouška letos v Belgii.

4. Nejveselejší moment?

Každý vyhraný závod, každá vyhraná vložka, kde do toho člověk dá všechno.

5. Co ti udělalo největší radost?

Věcí, které člověka těší a opravdu si je pak užívá, těch zase tak moc není. Chce to pracovat na tom, aby takových momentů bylo víc...

6. Tvůj vzor?

Vzorů mám spoustu. V soubojích Loeb – Grönholm jsem fandil Grönholmovi, to byl vždycky můj hero. Ale ten Loeb je prostě neskutečný. A v poslední době se mi samozřejmě líbí Ogier.

7. Nejlepší vůz, který jsi řídil?

Peugeot 208 R2. A Škoda Fabia S2000, s ní to pro mě byl největší zážitek, co se týče závodního auta.

8. Nejhorší vůz, který jsi řídil?

MG ZR 160, Rally Elpa 2009. Naštěstí nám na první vložce praskla poloosa.

9. Velký koníček mimo rally?

Motorsport!

10. S čím jezdíš v práci a s čím v civilu?

V práci s Peugeotem 208 R2, v civilu s Peugeotem 208.

info box**JAN ČERNÝ**

Narozen: 6.6. 1990 v Příbrami

Kariéra: rallycross (2001-5), rally (od 2006)

Úspěchy: rallycross - mistr ČR (2005), rally – 2x mistr Evropy 2WD (2010 a 2012), 3x mistr ČR 2WD (2010, 2012-13), mistr ČR 2WD ve sprintrally (2011), vítěz Poháru mládeže (2006), 2. místo ČR 2WD (2011), 7. místo ve WRC Academy (2011); 2014: 2x 1. místo v závodech ERC Junior (Rally Liepaja, Circuit of Ireland)

Spolujezdec: Pavel Kohout

Vůz: Peugeot 208 R2 (od 2013)



ZA SVĚTOVOU RALLY

Mám další zářez na pažbě. Tentokrát byl však neplánovaný a nepřipravený. Konstatuji, že jen blázen jedoucí na Rajd Polski nemá zimní výbavu, avšak rally je to pěkná a nelze jinak, než ji každému doporučit.

bez přípravy

Text: Jaroslav Řízek Řezáč, foto: Jaroslav Řízek Řezáč a Tomáš Svoboda

Zatímco většina českých fanoušků podrobila právě proběhnuvší soutěž u našich severních sousedů důkladné přípravě, já se ve stejné době chystal taktéž za polskou rally. Nikoliv však za tou světovou, ale na sever do města Swiecie, kde stojí největší celulózo-papírenský kombinát Polska. Tedy za prací. Cestou tam jsem se ještě sešel s obchodním manažerem, se kterým jsem absolvoval cestu od Wroclavi do Konina. Řekl mi jen, že pojedeme po vedlejších silnicích, abychom se vyhnuli hlavním, po kterých se pohybují kamiony. „Drž se mě“. To byla jeho poslední slova, a pak to vypuklo. Hnal svou stopadesátikoňovou Octavii tak, že můj Yeti na uskákanych úzkých komunikacích nezřídka dosahoval rychlosti nad 150 km/h. Pod 120 takřka nespádl. Nechápal jsem jeho počínání, avšak rozkaz je rozkaz. Díky dvaceti koním navíc jsem se ho nejen stačil držet, ale při předjíždějí i tlačil před sebou. Po příjezdu jsem se ptal, jestli se náhodou nezbláznil. „Chtěl jsem přijet včas“, byla jeho odpověď. „Kdybychom jeli po trase, kterou mi vytyčil TomTom, tak jsme tu byli o půl hodiny dříve a bez té splašené jízdy“: odvětil jsem. Zasmál se a dodal, že už mu zbývají jen 4 body z dvaceti do vyautování, kdy přijde o řidičák. Zřejmě si z toho nic nedělá. V každém případě to byla rychlostní zkouška v délce dvě stě kilometrů. Adrenalin v krvi po celou dobu ve vysoké hladině. Naštěstí zbytek trasy do Swiecie už se mnou nejel. Hladina adrenalinu se vrátila k normálu a já v pohodě za slunečného, pondělního podvečera dorazil do cíle.

Víkend? Pojedu na Rajd Polski

Celý zbytek týdne až do pátku jsem na volant nesáhl. Do práce i z práce mě vozil kolega. Během týdne se začaly formovat úvahy, co bude o víkendu. Podle průběhu ostatních prací to vypadalo, že nebudeme mít o víkendu do čeho píchnout. Dohodlo se, že dvanáctá v pátek rozhodne. Rozhodla. Víkend se vypouští. Mí polští kolegové pojedou domů a já spáchám neplánovanou cestu 250 kilometrů na východ do Mikolajek za Rajdem Polskim.

Ve tři končíme, jedeme do hotelu a balíme. Tam v klidu vykonám důležité potřeby, dám sprchu a sbalím svých pět švestek. Sandály, mikinu, náhradní ponožky, trička a trenky, hygienu. Víc jsem toho opravdu neměl. Žádná bunda, spacák nebo karimatka, natož pláštěnka či deštník. Jaksi jsem s variantou Rajdu nepočítal. Kontaktuji svého přítele Tomíka, abych věděl, kam se mám dostavit, nastavuji navigaci a vyrážím. U pumpy si ještě nakoupím potřebné zásoby, abych nepadl hlady a žízni.

Noční manévry

O deváté večer, ještě za světla, parkuji na určeném místě. Parta kamarádů z CRF a AK Rallyfans je však ještě daleko na poslední páteční RZ, takže mi nezbyvá než čekat. Mezitím si nachystám spaní sklopením opěradla přední sedačky. „Lůžko“ doplním o dva polštářky a o jednu deku typu Larisa. Je krásně teplo, ale čistá obloha nevěstí nic dobrého.

O půlnoci, kdy se přivalí banda přátel, na kterou čekám, začínají manévry. Mišan má plán, že se nechce-

me nechat zavřít na erzetě, takže musíme z erzety ven a objet to asi 2 kilometry a dostat se k RZ boční cestou. Jak řečeno, tak uděláno. Parkujeme na louce a ostatní začínají ve spěchu stavět stany a vařit večere. Já nestavím nic, jen pozoruji, jak dramaticky klesá teplota. V této chvíli jsem udělal fatální chybu, kdy jsem nechal Yetiho zaparkovaného hned vedle stanů.

Zůstáváme na druhý průjezd

Kolem třetí ráno mě probudí krutá zima. Ač navlečený v džínách, tričku, mikině a přikrytý Larisou, klepu kosu a drkotám zuby. Pustil bych si motor, abych se zahřál, ale bohužel stojím u zmíněných stanů a ohleduplnost mi nedovolí nastartovat. Zkouším se skrčit do klubíčka a dýchám si pod deku. Na chvílku to pomohlo, ale o půl čtvrté ráno projíždí okolo dědek na kole se psem a řve: „Kdo vám tady dovolil kempovat...“ Ostatní mu nerozumím. Za čtvrt hodiny jede zpět a opět řve. Pak mizí v dálí a já se znovu pokouším zabrat. Sluníčko už vychází a huř asi nebude. Nebylo. O půl šesté projede zmíněný dědek okolo ještě jednou a jeho průjezd tentokrát zaregistrují i další kempující okamžitě však usínám a o půl osmé na mě klepe Dus, abych koukal vstát, že prý se jde na rally. A opravdu už vidím odcházející české prapory. No, opravdu se mi moc nechtělo. Říkám si, že oni to přece beze mě nezačnou, a pomalu se sbírám přes ranní hygienu a pak se svými oblíbenými schůdky na sezení a stání ve třetí řadě valím své noci ztuhlé tělo směrem k plánovanému místu u skoku. Místa je tam ještě habaděj, a tak zaparkovat schůdky nebyl žádný

problém. Někteří dospávali včerejší únavu, jiní hledali nejvýhodnější pozici na stromech, a všeobecně se čekalo. Slunce hrálo, pivo teklo a plán byl jasný. Po první rundě se přesouváme. S postupem času začal brát plán za své a k rozhodnutí zůstat na místě i pro druhé kolo nebylo daleko. Nebylo. Jen první kolo skončilo, všichni popadali do a okolo stanů, spali a nabírali bronz.

To, co se prostě musí řešit

Největším problémem starších lidí při táboření v přírodě je pohodlný záchod. Ten se samozřejmě široko daleko nevyskytoval, a protože jsem nechtěl večer trpět nevěda, co se bude dít, vyrazil jsem od RZ do Mikolajek s úmyslem vyhledat pumpu s čistou toaletou.

Opouštím „ležení“ a posléze přijedu k policejnímu zátarasu. Nesměle vystoupím a ptám se, jestli mě pustí směr Mikolajky. Pokynou mi a propustí mě ven. Přibližně dvacetikilometrová cesta má proměnlivý povrch. Šotolinu střídají kočičí hlavy, kamenitý podklad, asphalt, spousta děr. Cesta jak udělaná pro SUV. Ta jsou také ostatními uživateli cesty brzděna, a tak až těsně před Mikolajkami, kde se cesta rozšíří, mohou všechna SUV v koloně předjet celý vláček. Popisovat uskutečnění svých potřeb nebudu, avšak zadařilo se a spokojen jsem se vydal na zpáteční cestu.

Ta probíhala mnohem snadněji, neboť daným směrem nikdo nejel. A je tu opět policejní zátaras. Tentokrát to nejsem já, kdo vystupuje z vozu, ale policajt. Ukazuje mi, že bez označení, které je na instruktážní

ceduli, mě dovnitř nepustí. Já totiž nemám rallypas a příslušné nálepky. Otáčím svého oře pokořen, ale příslušně nabuzen. Přece se zpátky musím dostat přes ten kopec! Rozhodnutí dostat se tam za každou cenu padlo rychle, a tak se vracím pomalu zpět a hledám nějakou cestu odbočující příslušným směrem.

Český fanoušek vřdycky zvítězil!

Je tady! Vydávám se po znatelné polní cestě vzhůru, až se dostávám na louku s neposekanou trávou asi metr vysokou. Ani z Yetiho není nikam vidět, ale jsou tu vyjeté koleje, tak je sleduji. Vypadá to dobře a koleje postupně berou směr zpátky k silnici až k prudkému sešupu do lesa. Pro jistotu zastavuji a jdu cestu dál prozkoumat pěšky. Ta ústí do lesa, kde už nepokračuje, jen si ji tady někdo proklestil křovinami a dokonce musel ohnout malý stromek uprostřed. „Tak to ne, tudy Yetiho nepoženu“. Obracím se zpět nahoru, tentokrát bez vyjetých kolejí. Ty si razím sám. Sleduji okolní les a snažím se ho objet. Najednou! Rup, rup! Přešel jsem nějaký neviditelný příčný příkop, ale za ním se mi otvírá spásný pohled na regulérní polní cestu. Nasadím směr dolů k silnici a asi po minutě jsem tam. Policajte, máš smůlu. Na českého fanouška si nepřijdeš!

Mžení se mění v déšť...

A je tu druhé kolo, kam se přesouváme dále proti trati na velmi rychlý skok. Komicky působí cedule 50 a konec 50 ve směru jezdců. V průběhu se dohadujeme, jestli pojedeme na servis do Mikolajek a na noční

super speciálku nebo rovnou na nedělní první ranní. Já starý a líný pardál tvrdím, že to nemá cenu. Radši pojedu rovnou na RZ. Dusova posádka s Janou Tomíkem nakonec podlehnou, zvláště když si vyslechnou, že Mikolajki jsou zasekané.

Jedeme rovnou na spaní. Cestou začíná lejt, a proto zastavíme u pumpy, kde se normálně najíme. Dusovci se chtějí vykoupat, ale jistá polská dáma rozbila výplň sprchy a bylo po sprchování. Na místě parkujeme na fotbalovém hřišti. Tentokrát je můj plán odsunout auto dál od stanů pro případ, že si budu muset v noci zatopit, dopředu naplněn. Neoponechávám nic náhodě. O desáté už mě přemáhá únava a jdu spát. Další události už nevnímám.

Ráno mě Dus opět budí. Tentokrát zamračená obloha zabránila pádu teploty blízko k nule, jak tomu bylo minulou noc, a já ráno vstávám sice osvěžený, ale do zakaboněného dne. Déšť hrozí každou chvíli spustit a já mám pouze bavlněnou mikinu. Sedáme všichni do Yetiho a razíme na erzetu. Parkujeme na místě k tomu určenému a až při návratu zjišťuji, že zde pořadatelé udělali přechod přes trať nejen pro pěší, ale i pro auta. Nicméně na místo je to jen pár metrů. Pak ale čekáme a čekáme a čekáme na první auto. Mezitím už mží a mžení se pomalu mění v déšť. Mikina mě moc nechrání. Jsem rozhodnutý vydržet na všechna „wrca“. Jana sedící vedle mě ještě dodává: „Já chci vidět ještě Mini“. Čekám tedy až do Mini a pak nekompromisně odcházím do auta. Startuji a zahřívám prostor. Pouštím i ohřev sedačky a pomalu rozmrzám. Po chvíli se přihřítí Jana. Už toho má také

dost. Motor běží a my sledujeme trať z auta. Vedle nás stepuje skupinka zmrzlých fandů a ohřívají si ruce o kapotu tiše předoucího Yetiho. Čekáme jen, až se vrátí Dus s Tomíkem. Ti vydrží na místě asi ještě půl hodiny. Pak je zavážím zpět k jejich autu. Loučíme se. Rajd Polski pro mne letos skončil. Zpáteční cesta vede polskou krajinou po cestách, kudy mě vede TomTom. Je mi jedno kudy, hlavně že vede k cíli. Celou cestu topím a prohřívám své staré údy.

Radši se zimní výbavou

Mám další zářez na pažbě. Tentokrát byl však neplánovaný a nepřipravený. Konstatuji, že jen blázen jedoucí na Rajd Polski nemá zimní výbavu, avšak rally je to pěkná a nelze jinak, než ji každému doporučit.



SEDLČANY

mají své kouzlo

Rallycross má v českých zemích dlouhou tradici. Spoluzakládal ho taky pan Jan Macháček, který už má 67 let, ale pořád se nebojí brát zatáčky po třech kolech. Jenže, jeho milovaný sport se už nějakou dobu tluče v krizi. Zajeli jsme se podívat do Sedlčan, jak to tedy vypadá.

Text: Prokop Sivek, foto: Jaromír Beneš, David Bareš



Sedlčanská kotlina má své kouzlo a atmosféru, to se musí nechat. Už při parkování má člověk tendenci nasávat zvuky a pachy, které neklamně svědčí o tom, že se už jezdí. Areál má dobře vytyčené divácké zóny, odkud lze příjemně přehlédnout v podstatě celou trať. Fanoušci se cítí bezpečně, mohou měnit stanoviště i v průběhu rozjetých rozjížděk ještě jednodušeji, než třeba při rally, kde je třeba se vyhýbat zastávkami a podobně.

Chybělo něco?

Sluníčko bylo, diváci byli, prach byl, občerstvení bylo a startovka byla na české poměry ucházející. Dlužno dodat, že také díky účasti rakouských a maďarských jezdců. Závodily i legendy včetně pana Macháčka a rozdrážděné kartcrossové vosy, v jejichž závodě jsme viděli dopad na boudu. Velkým zážitkem pro všechny zúčastněné bylo finále kartcrossu. Na jeho start se totiž vměstnalo 14 strojů! To bylo v rámci celého víkendu opravdu ojedinělé číslo.

Snad víc aut

Pořadatelé měli co dělat, aby ve většině skupin vůbec naplnili nějaký systém rozjížděk. Udělejte taky drama ze šesti přihlášených aut, to už můžete jet rovnou finále. V tom nejhorším případě ze dvou aut a jednoho, co už jede jen na čtyřku. Zajímavým nápadem je měření sil napříč třídami, v takové situaci proč ne. Divákům to ale asi tolik

nevadilo, bylo se na co dívat i tak. Stejně tak procházka depem byla fajn, a opět mi připomněla, jak obyčejná a uvolněná atmosféra při takových závodech vládne. Na rozdíl od rally nebo okruhů, kde je kolikrát problém se do servisky nebo boxů vůbec dostat, a když už, tak se stejně není možné k závodničkám pořádně přiblížit.

Amplióni

Rallycross v Sedlčanech nám také ukázal některé své zaběhané standardy. Amplióny naplno v pauzách i při rozjíždkách, z nich vyhrávají buď Kabáti, Tři sestry nebo Landa. Ale povětšinou se na věži překřikují mistři žoviálních klišé Ráca s Mácou, kteří jsou kouzelní také v tom, jak se dokážou smát svým vtipům ještě dříve, než je vysloví. Věta zpravidla začíná: „Dovolte mi, cheche, říci, cheche...“ a pokračuje buďto oznámením, že v někom bouchly saze, nebo že rozjíždka skončila vítězstvím o prsa nějaké ženy (podle toho, jak těsné to bylo), případně úvahou nad tím, zda se na něco nepodívat do análů. Naštěstí jsou všichni ti človíčky na trati i kolem ní takoví srdíčkáři, že jim nevadí, že se po téměř celý den spolu nemohou bavit, protože se prostě přes ty dva amplióny neslyší. Mě teda brněla hlava a po cestě domů jsme se v autě spontánně dohodli, že pojedeme bez rádia...

Nad věci asi ne

Každý má jiný vkus, na rally jsou také komentované zóny a nejsem sám, kdo se jim vyhýbá. Snad

si to nikdo nevezme osobně. Ozvu se zase, až přidáte umělý smích a potlesk... Vlastně, něco bych přece jen rád zmínil, a to tentokrát myslím vážně. Mrzelo mě nepokryté fandění některým jezdci a snižování jiných. Cizinci tomu sice asi nerozuměli, ale stejně. A druhá věc - když se na startu řadí 14 nervózních kartcrossových bugin a moc se je nedaří odstartovat, tak si myslím, že není nutné všeobecný stres hrotit opakovaným křikem „Tohle nemůže dopadnout dobře, tohle nemůže dopadnout dobře“. Chápu emoce a napětí, ale desetkrát za sebou?

Přijed'te taky

Naštěstí vše dopadlo dobře, kartcrossy vyhrál závodník s krásným jménem Vlasta Burian, v rallycrossových kategoriích domácí fans potěšili Roman Častoral, Josef Šusta a Jakub Bittman. Škoda, že jsme neměli zastoupení v Supercars, poměrně snadné vítězství tak bral Alois Höller před Maxem Pucherem, který předvedl exSandellovu fiestu. A naše redakce si udělala hezké výjezdni setkání. Přijed'te se do Sedlčan podívat taky, nejbližší příležitost je o víkendu 19.-20. července.







LEGENDY **v anglickém parku**

Text: Prokop Siwek,
Foto: David Bareš,
Prokop Siwek

Na motoristických výstavách mi obyčejně vadilo, že jsou uzavřené do malého prostoru a vystavené krasavce si není možné ani obejít dokola. A už vůbec nelze slyšet jejich nastartované motory, natož je vidět v jízdě. Proto mi velikou radost udělal první ročník motovýstavy Legendy v areálu Bohnické léčebny.



Tradiční akcí uvnitř krásného parku léčebny je už dávno hudební a divadelní festival Mezi ploty. Jenže loni na jaře se neuskutečnil. Areál ožil až na podzim, kdy se do něj sjely první exponáty v rámci nultého ročníku Legend. Nápad se ujal a produkce během následujícího roku narostla do obřích rozměrů. Legendy dostaly nový termín v půlce června a přilákaly desítky nadšenců, kteří přivezli stovky automobilů, motocyklů a dalších vozítek všemožného stáří i značek. Obdivovat je přišlo přes 18 000 návštěvníků!

Bez autosalonových prodejců

Jmenovat zúčastněné značky nebo modely, to asi nemá smysl. Bylo jich hodně, ale mnohé také chyběly. Nejednalo se o vyčerpávající přehlídku minulé nebo současné motoristické produkce, spíše o výběr toho zajímavého a krásného. Který může být příště zase úplně jiný. Na své si přišli milovníci sportovních i cestovních verzí automobilů. Motorek bylo přece jen o poznání méně. Příjemné bylo, že před vystavenými vozy většinou neposkakovali typičtí autosalonoví okravatovaní prodejci, kteří by se snažili návštěvníky přesvědčit, že si hned zítra mají takové auto koupit. Spíše jste měli šanci narazit na hrdého majitele, který si s vámi rád o svém miláčkově popovídal.

Auta i jejich lidé

Vystavovat auta v anglickém parku o rozloze 64 hektarů je skvělý nápad. Pořadatelé si dali adekvátní

práci i s jejich aranžmá. Fotografům muselo dělat radost i slunečné počasí. Ale nebylo to jen o autech, ale třeba také o výstavách tématických fotografií a obrazů, promítání filmů, představení zajímavých projektů. Sběratelé podpisů ocenili přítomnost řady hvězd motorsportu v čele s mistrem světa v rally Stigem Blomquistem a nestárnoucím škodovkářem Johnym Hauglandem. Z nejznámějších českých závodníků se sluší jmenovat aspoň otce a syna Engeovy, Jaroslava Hoška, Svatopluka Kvaizara, Ladislava Křečka, Václava Pecha, Martiny Vršeckého a Kolomého. Co jsem měl možnost vidět a slyšet, všichni byli unešení!

Exponáty v pohybu

Bonusem byla uzavřená a zabezpečená trať vedoucí ze spodního cípu areálu až do jeho horní části. Diváci na ní měli možnost vidět a slyšet mnohé exponáty v akci, dokonce bych řekl, že ve velmi slušném nasazení! Samozřejmě s již zmíněnými hvězdami za volanty. Například Vašek Pech měl co dělat, aby v poslední jízdě ukrotil svého miníka, když mu do cesty vběhl zbloudilý pejsek... Zde bych si dovil malý povzdech nad tím, že se akce vůbec nezúčastnila Škoda Motorsport. Jakou ještě lepší příležitost k prezentaci svých úspěchů domácím příznivcům si představují? Tak snad příští rok. A vůbec, nechejme se překvapit, koho všechno příští rok organizátoři okolo Lubora Kose pozvou.









Jedinečná příležitost

TERMÍN KONÁNÍ:

7. 8. 2014 – testování před Rally Agropa Pačejov, (uzávěrka přihlášek 28. 7. 2014)

25. nebo 26. 8. 2014 – testování před Barum Rally Zlín, (uzávěrka přihlášek 14. 7. 2014)

MÍSTO KONÁNÍ:

Příbramsko/Sedlčansko – konkrétní místo bude z bezpečnostních důvodů sděleno před akcí pouze účastníkům

PROGRAM:

9.30 sraz na určeném místě (svoz z Prahy zajištěn)

Seznámení s posádkou a technickým zázemím týmu Černý Racing

Testování – jednotlivé jízdy pro účastníky testování

Oběd

Testování – jednotlivé jízdy pro účastníky testování

16.00 ukončení

POPIS:

- Maximální počet účastníků na jedno testování je 10 osob, vybráno bude prvních 10 přihlášených
- Každý účastník pojedí 2x2,4km na uzavřeném úseku
- V průběhu dne je zajištěn catering (nápoje, oběd)
- V rámci možností náhled a konzultace s mechaniky týmu a posádkou v průběhu testování, fotografování je samozřejmostí
- Dárková taška a DVD s výstupy pro každého účastníka
- O skupinu se bude starat liaison po celý den

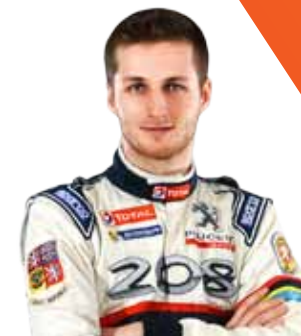
Motorsport
revue

S M T T
SPORT | MANAGEMENT | THINK TANK

ČERNÝ
RACING

pro rallyové fajnšmekry

Jan Černý, Mistr ČR, Mistr Evropy, 2014 účastník ERC



OSTRÉ TESTOVACÍ KILOMETRY
jako spolujezdec Jana Černého v jeho
závodním speciálu **Peugeot 208 R2**

Cena 6950 Kč/osobu



REZERVACE NA neubauer@msrevue.cz

(uveďte kontaktní údaje všech účastníků)

Brno Grand Prix Revival

Revival znamená obnovu či oživení. V roce 2010 se ujala myšlenka obnovit slavné závody a vznikly Rallye Berounka Revival a Rallye Praha Revival. Jednoho dne jsem někde četl o chystané akci Brno Grand Prix Revival a termín jsem si ihned napsal do kalendáře.

Text a foto: Jaromír Beneš, www.beos-photo.com

POPRVÉ



Časový harmonogram byl doslova nabitý a bez prodlev, a pohled do startovních listin sliboval skvělou podívanou. To se splnilo do posledního písmenka a divákům se představilo více než 200 závodních strojů z minulého století. Nejstarším byl čtyřválcový motocykl Torpedo z r. 1909! Za víkend navštívilo závody 16 500 diváků, kteří za zajímavou cenu 200,- Kč měli přístup na tribuny i do depa a jistě byli spokojeni.

Německý pohár

Zajímavé byly závody německého poháru HAIGO, a to jak historických formulí, tak i cestovních vozů. Bojů o vteřinky se zúčastnily především staré dobré Lady či novější Samary, nechyběla ani legendární Škoda 130 RS a urputně o pořadí bojovaly i Fiaty 126p, tedy Maluchy.

Téměř 30 účastníků se postavilo na start FIA Lurani Trophy a oba závody potvrdily očekávání z tréninků. Bývalá formule Junior fungovala jako odrazový můstek mnoha pilotů, kteří mířili do F1, např. Jim Clark, John Surtees, Mike Spence, Denis Hulme, Jochen Rindt či Mike Hailwood. Formule mající obsah do 1 100 ccm jsou výkonově podobné, a závody, jezdící se již od roku 1996 pod záštitou FIA, byly proto velice zajímavé. Převažovaly především vozy Lotus, Lola, Brabham či Cooper a vítězství si odnesl v obou závodech Ital Pierre Tonetti s Brabhamem BT6.

Maserati po Fangiovi

Formule 1 z 80. let byly určitě největším lákadlem, ale stejně krásné vozy byly k vidění v obou kategoriích HGPCA - to jsou vozy Grand Prix vyrobené do roku 1961, resp. do roku 1966. Výjimkou nebyla auta vyrobená ve třicátých letech minulého století. V kategorii „do roku 1961“ diváci mohli obdivovat známé značky jako Aston Martin DBR4, Ferrari 500/625, Maserati 6CM z r. 1936, Maserati 250F nebo Cooper. Na startu stál mj. i speciál Alta F2 či nejstarší vůz ERA R9B, který přitom nebyl nejpomalejší. Historicky velice zajímavé bylo Maserati 250F z r. 1954, s nímž údajně jezdil i J. M. Fangio a v Brně s ním oba závody s přehledem vyhrál Španěl G. Fierro.

Šedesátníci s doutníky

V kategorii „do roku 1996“ převažovaly „doutníky“ z dílny konstruktérské legendy Colina Chapmana, tedy formule Lotus, které doplnily především vozy Cooper. Pohled na trať byl úžasný - souboje kolo na kolo a krásný zvuk motorů. Úchvatný byl pohled na průjezdy zatáčkami, vozy se neustále smýkaly po trati, korekce nedotáčivých smyků se střídaly se smyky přetáčivými, kdy jezdci „utíkal“ zadek. Nádherné a obdivuhodné především v souvislosti s věkem jezdců. Podle informací průměrný věk pilotů formulí „do 61“ a „do 66“ překročil 60 let, na jízdě to rozhodně znát nebylo.

Třilitrové formule

Velice očekávaný byl start třilitrových monopostů formule 1, na Masarykově okruhu se představilo 11 speciálů. Nejstarším vozem byl Lotus 76/1 z roku 1974, který však ve výsledcích překonal o 11 let mladší Minardi M/85. Oba závody vyhrál Brit James Steve Hartley s monopostem F1 Arrows A4, který zajel nejrychlejší čas 1:55,235 a to je zhruba o dvě desetiny rychleji, než činí absolutní rekord Masarykova okruhu pro kategorii MotoGP. Čas byl pouze o necelých 12 vteřin pomalejší, než oficiální rekord Masarykova okruhu vytvořený monopostem AutoGP v roce 2010. Skvělý výkon! Druhé a třetí místo v obou závodech obsadili S. Fish s vozem Ensign N180 a G. Thornton s Lotusem 91/5. Jen škoda, že se ve startovní listině nenacházely žádné formule špičkových týmů Ferrari či McLaren a chyběly i některé další značky z této doby, např. March, Brabham či Renault. I tak byly monoposty Tyrell 012, Hesketh 308E, Arrows A4, Hill GH2, Ensign N180, Minardi M/85, Williams FW08C a lotusy skutečnou ozdobou celého víkendu.

Sportáky a cestáky

BrnoGP Revival nebylo jen o formulích, v závodech historických sportovních aut potvrdila výkonnost silná Lola T70 MK38, která proháněla v Le Mans speciály Porsche. V hodinovém závodě bylo co sledovat, stejně jako v dalším závodě cestovních a GT vozů do roku 1966. Nadupané vozy Jaguar

E, Ford Mustang, Bizzarini 5300 GT nebo slavná AC Cobra, které mají obsah motorů mezi 3 800 - 5 400 cm³ se ale musely v závodě sklonit před malým, ale hbitým Lotusem Elan s obsahem 1 600 cm³. Nádherné průjezdy zatáčkami předváděly oba vozy Austin Mini Cooper S, jen těžko lze popsat jejich „smykoklouzení“ zatáčkou.

V paddocku přitahoval návštěvníky italský vůz Cisitalia D46, který si na sklonku 40. let koupil československý jezdec Antonín Komár. Tento vůz se představil na Masarykově okruhu čtyřikrát a letos jsme ho zřejmě v Brně viděli naposledy, protože po závodě cestoval k novému majiteli do USA. Pozornost přitahoval i jeden ze dvou exemplářů závodního vozu Škoda 1100 OHC, typ 968. V akci jej po mnoha letech představilo přímo muzeum Škoda Auto.

Přijely i osobnosti

Čestným hostem byl Jim Redman, super hvězda šedesátých let, šestinásobný mistr světa a první jezdec, který jednomu dni vyhrál všechny tři závody! Velmi zajímavé byly i ukázkové jízdy historických motorek. V nedělní jízdě se na start vedle sebe postavili Jim Redman, Rakušan Rudolf Thalhammer (vítěz VC ČSSR 1961), mnohonásobný československý šampion Peter Baláž, šampion ČSSR a v exilu v USA a Kanadě Frank Mrázek i současný jezdec MotoGP Karel Abraham. Návštěvníci mohli sledovat také ukázkovou jízdu řady tuzemských formulí, velice zajímavá byla kategorie

Formulí 3 i se slavnou Škodou 1100 OHC.

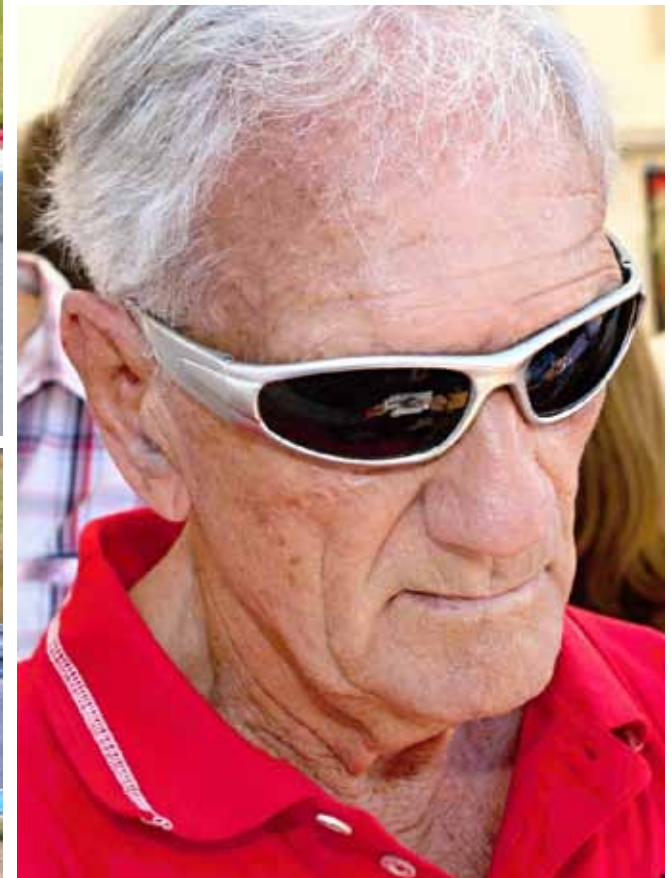
Spolu s historickými stroji, které se po mnoha letech vrátily v plné parádě na Masarykův okruh, přijela i řada slavných jezdců. BrnoGP Revival má za sebou velice povedenou premiéru, což je patrné z řady ohlasů a lze jen věřit, že to byl začátek nové vznikající tradice.











Komu zvoní HRANA

Letošní modernizovaná regule v MS cestovních vozů (WTCC) měla přinést větší atraktivnost a ještě větší popularizaci šampionátu. Očekávání ale nebylo naplněno. Naopak na britských ostrovech (BTCC) se stejně jako před dvaceti lety rozjíždí neuvěřitelná show.

Text: Jakub Krafek, foto: FIA WTCC, MSA BTCC



Jedinou podmínkou pro uvedení nových pravidel WTCC bylo naplnění startovního roštu minimálním počtem čtrnácti vozů. Nakonec jich startuje mnohem více, ale to je snad jediný úspěch, na který se modernizací pravidel dosáhlo. Ideální obrázek = rychlejší a agresivnější vozy předvádí nervy drásající souboje kolo co kolo, a mezi konstruktéry (minimálně mezi Hondou a Citroënem) to jiskří.

Krise v MS

Obrázek je ale naprosto jiný: Citroëny mají natesováno, sbírají zlato po zlatě, a Honda ještě ani jednou nevyhrála. Poměry a kombinace mechanického a aerodynamického přítlaku se zdají být tak nešťastné, že si s tím ani po několika podnicích nedokážou piloti poradit, a nejsou schopní si připravit ideální podmínky pro předjíždění.

Jaké je řešení?

Někteří jsou dokonce tak nespokojení, že přemýšlí o přestupu do jiného šampionátu. Vyplatí se spíše počkat, nebo odejít jak nejdříve to bude možné? Letošní sezóna je přestupná. Všichni se s novými pravidly teprve seznamují a organizátoři stále hledají tu správnou cestu. Co když ale žádnou správnou cestu nenajdou? Závody propadly co se týče atraktivnosti, a vozy jsou tak drahé, že od startů odrazují potencionální soukromé piloty. Jakou cestou WTCC půjde, ukáže až příští sezóna. Ale právě příští rok bude představen nový seriál cestovních

vozů TC3, dostupný i pro soukromé týmy, který by měl pár závodů odjet i v rámci některých víkendů formule 1. Vše tedy ukáže čas.

Británie opět kvete

Když před dvaceti lety nastal převrat v britském mistrovství cestovních vozů, naprosto nikdo nečekal, že se nakonec dotkne celého světa. Světlo tehdy spatřila nová formule - Superturismo. Původně to mělo být pouze „omlazení“ týkající se pouze Velké Británie, jenže FIA tento projekt převzala pod svá křídla a atraktivní dvoulitrové sedany rozprášila po šampionátech po celém světě. Podobné omlazení se za kanálem děje i nyní. Formule se jmenuje NGTC, a poprvé od dob super-turisma zažívá BTCC opět naprostý boom. Svahy a tribuny o závodních víkendech jsou naplněné k prasknutí, stejně tak startovní rošt, který čítá po každé kolem třiceti vozů. Jak to, že to jde v rámci národního šampionátu (i když v zemi, která je kolébkou motorsportu), a na mezinárodní scéně ne? Do infoboxu jsme vám vypsali pár informací, podle kterých si můžete udělat obrázek, kterým směrem se okruhový motorsport pravděpodobně ubírá.

info box

**WTCC**

– **MISTROVSTVÍ SVĚTA CESTOVNÍCH VOZŮ, SAMOZVANÝ VRCHOL ZÁVODŮ UPRAVENÝCH SÉRIOVÝCH AUTOMOBILŮ**

První sezóna: 2005

Současný koncept: globální motory 1.6 turbo (možnost jednoduchého přestupu výrobců z rally a opačně), atraktivní okřídlené cestovní vozy, tovární a soukromé týmy

Značky: 4 (Citroën, Honda, Chevrolet, Lada), počet doposud startujících: 17

Počet národností: 12

Okruhy: Světové okruhy v Evropě, Asii a Americe, 2 závody za víkend s přímými přenosy (Eurosport)

Stars: Yvan Muller, Gianni Morbidelli, Tiago Monteiro, James Thompson, Gabriele Tarquini

BTCC

– **NÁRODNÍ ŠAMPIONÁT VE VELKÉ BRITÁNII, POVAŽOVANÝ ZA JEDEN Z NEJSTARŠÍCH V EVROPĚ, V PRŮBĚHU LET ZAŽIL NĚKOLIK KRIZÍ, KTERÉ BYLY VŽDY ZAŽEHNÁNY**

První sezóna: 1958

Současný koncept: motory 2.0 turbo vyvinuté týmem, nebo dodávané od dealera šampionátu, menší výdaje za stavbu a údržbu, závody rodinných cestovních vozů, většinou soukromé týmy

Značky: 11 (Vauxhall, Chevrolet, Honda, BMW, Volkswagen, Audi, Proton, Ford, Toyota, Mercedes, MG), počet doposud startujících: 31

Počet národností: 5 (Velká Británie, Irsko, Itálie, USA, Švýcarsko)

Okruhy: Světové a národní okruhy ve Velké Británii, 3 závody za víkend s přímými přenosy (ITV4)

Stars: Fabrizio Giovanardi, Matt Neal, Jason Plato, Alain Menu, Marc Hynes

BTCC





DRAGSTERY *v Bechyni*

Na přelomu května a června 2014 se na bechyňském letišti uskutečnila ojedinělá sportovní akce - oficiální závod 5th Grand National Drag Race Bechyně.

Text a foto: Jaromír Beneš,
www.beos-photo.com



Grand National Drag Race Bechyně je velký mezinárodní závod německého poháru dragsterových aut a motorek různých kategorií. Sjela se na něj celá řada dragsterových automobilových i motocyklových týmů především z Německa, Rakouska a Švýcarska. Ale ani čeští závodníci se neztratili. Dragster EuroGames je synonymem pro největší akci svého druhu v Čechách.

Dragstery

Co to vlastně je za vozidla? Dragstery jsou speciální automobily nebo motocykly uzpůsobené k závodům s pevným startem na krátké trati - obvykle se pořádají na vzdálenost ¼ míle, což je 402 m. Konstrukce vozidel umožňuje vyvinout během několika sekund co nejvyšší rychlost. Výkony motorů se pohybují ve stovkách kilowatt a přenést na dráhu je umožňují pro dragstery typické velké pneumatiky ze speciálních směsí. Zrychlení z 0 na 100 km trvá lehce přes 1 sekundu a u nejsilnějších strojů dosahuje přetížení až 5G!

Dragstery jsou samozřejmě rozděleny podle výkonů a dalších parametrů do několika kategorií. U motorek např. Super Street Bikes, Street Outlaws, Super Twin Top Gas, Funny Bikes, Junior Dragster či Modified Street Twin, a u automobilů např. PRO-ET, SuperPro ET, Super Gas, Super Comp či Competition Eliminátor.

Penetrace

Bechyňské letiště nabízí největší dragsterovou dráhu v České republice na ¼ míle

s dojezdem více jak 1000 m. Betonové panely lemuji speciálně upravenou trať, každý závodní pruh je široký 9 m. Dráha je betonová s penetrovaným povrchem, bez kterého by dragstery měly značné problémy s přenesením neskutečné síly motorů na trať. Kompletní měření času zajistila M.S.T.O. s velkou světelnou výsledkovou tabulí.

Zelená – start!

Startovní listina byla nabitá řadou vynikajících vozů a jezdců, očekávání ze skvělých závodů se potvrdilo. Napětí se postupně zvyšovalo, kvalifikační jízdy už mnohé naznačily a nedělní eliminační jízdy začaly postupně vyřazovat piloty. Diváci s napětím sledovali přípravy na startu včetně mohutného protočení zadních pneumatik na místě, které před příjezdem auta pořadatelé polili vodou. Bylo nutné dostat pneumatiky do provozní teploty, aby lépe lepily, při čemž auta i motocykly mizely v oblacích dýmu. Vzduchem se nese charakteristický pach spálených pneumatik a poletují jejich malé kousíčky. Motory řvou v nejvyšších výkonech i otáčkách, piloti sledují startovací stromeček, kde se postupně rozsvěcují světla. Na zelenou se protočí kola a vozy se mihnou kolem diváků, které ovane proud horkého vzduchu, vůně benzínu a spálených gum. Tlak na nervovou soustavu pilotů a snaha o co nejkratší reakční čas s sebou nese i několik ulitých startů, které znamenají jediné – vyřazení ze závodu, odjezd do depa a balení.

Špunty nebo sluchátka?

Mohu doplnit ještě jednu zajímavost. Už při první návštěvě v roce 2012 jsem věděl, že zvuk nadupaných strojů bude impozantní. Skutečně byl a po pěti jízdách jsem se vydal pro špunty do uší. To jsem však netušil, že přijdou podstatně hlučnější vozy, kdy se při startu těchto speciálů chvěla země a já jsem rychle pochopil důležitost sluchátek. Letos jsem byl vybaven rovnou.

Mezi nejhlučnější vozy v závodě patřil vínový vůz z kategorie Nostalgie Top Alkohol Funny car. Setkání s pilotem Karl–Heinzem Kleiderem po dvou letech bylo srdečné, chvíli jsme si o autu povídali. Základem jeho dragsteru je Ford Thunderbird a motor si tým postavil sám. Má objem cca 10,4 litrů s výkonem cca 2800 koní zrychlí z nuly na 100 km/hod za 1 sekundu a na 250 km/hod za 3,9 sekundy. Při optimálních podmínkách je vůz schopný ¼ míle zvládnout pod 7 sekund a dosáhnout rychlosti cca 350 km/hod.

S motorem ze stíhačky

Zaslouženou pozornost si získal Donald Pottier a jeho Jet Dragster Funny Car nazvaný Fire King 2, který lidé obdivovali a fotili už v depu. Pohled na proudový motor General Electric J85, který byl montován i do americké stíhačky F5 Tiger, se nenaskytne často. Pottierův dragster váží 750 kg, jako palivo používá kerosin a na ¼ míle ho spotřebuje 110 litrů. Při neuvěřitelném zrychlení dosahuje přetížení až 5G. Tuto raketu je také nut-

né zastavit a o to se starají čtyři kotoučové brzdy a dva padáky. Při brždění dosahuje údajně dokonce mínus 8G!!!

Donald Pottier předvedl dragster Fire King II v sobotu odpoledne a při noční show. Po natankování se spustila turbína a za vozem se vyvalil bílý dým. Najednou se ozvala dělová rána, z dragsteru vyšlehl plamen. Při postupném popojíždění na start se pravidelně ozývaly detonace a šlehal plameny. Po startu Jet dragster vypálil, z proudového motoru šlehal plamen a dosáhl rychlosti 320 km/hod. Donald Pottier předvedl Jet dragster v rámci noční show, kdy šlehající plameny byly skutečně velice efektní. Obě vystoupení byla úspěšná a oceněná dlouhým potleskem.

Motorové záchodky a jiné atrakce

Letošní závody byly opět nabitě, plné akce. Doprovodný program za závody rozhodně nezaostal, vydařila se i večerní show. Predátoři objednali i počasí, dali si záležet na kvalitním zázemí včetně různých stánků, občerstvení ve velkokapacitních stanech. Vyhlídkové lety pro diváky zajistil vrtulník. Skvělým nápadem bylo spojit závody s oslavou Dětského dne. Děti si mohly užít spoustu atrakcí převážně sportovního charakteru. Čekala na ně třeba nafukovací překážková dráha Alcatraz s ohromným bachařem, skákací hrad s Bořkem stavitelem, velké fronty se tvořily u překážkové dráhy tvořené obřími balóny ve stylu populární soutěže Wipe Out. Bungee trampolína vystřelovala

odvážlivce nahoru, elektrický býk je zase posílal rychle dolů, jezdilo se na motokárách, šlapadlech, simulátoru F1 a zábavná byla také jízda na motorových záchodcích s říditky. Bylo možné nechat se svézt bojovým vozidlem Iveco LMV či legendárním americkým školním autobusem, prohlédnout si vojenskou ženijní techniku včetně mašiny na odstraňování min či malého pyrotechnického robota. Narvané parkoviště, tisíce lidí a především zářící oči nejmenších svědčí o tom, že se akce jednoznačně vydařila a lze ji každému fandovi motorsportu jen doporučit. Věříme, že příští ročník bude ještě lepší a již se na něj všichni těšíme.









