

Motorsport 4/2015 *revue*



NOVÝ ČESKÝ TRUCKRACING TEAM



MACAU GP



NEJLEPŠÍ MEXICO



LEGENDY RALLY

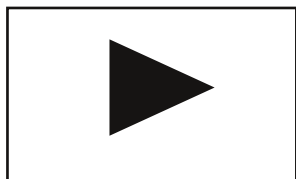
Milí čtenáři,

jak jste si jistě všimli, nejsme fotbalisti, a tak nás nečeká pár měsíců odpočinku, ale pojedeme pořád dál. Motoristická sezóna totiž nezná pauzy. Počasí nás zatím drží, takže se vesele testuje a ladí na další sezónu. Jako už tradičně na podzim zbývá dost prostoru pro všelijaká setkání, ať už zkušených mistrů volantů, či nadšenců, kteří rádi využijí volné tratě ke svezení. A dál pokračují i některé šampionáty. I když třeba na druhé straně zeměkoule, internet je mocný a my můžeme být virtuálně při tom. Sledujte naše stránky a facebook, kde každý týden zveřejňujeme přehled streamů, na kterých lze aktuální závody zdarma sledovat. Na mediální výsluní se momentálně derou např. elektrické formule, ve kterých závodí pěkná řádka pilotů známých z opravdu velkých seriálů. Těm dokonce sezóna před měsícem teprve začala! Již nyní vám můžeme slíbit, že se eformulím v příštích měsících budeme věnovat podrobněji, a pozveme vás i na společný výlet na závod do Berlína.

Příjemné čtení. Užívejte si motorsport!

Prokop Siwek, šéfredaktor

Prvky pdf magazínu:



odkaz na YouTube video



odkaz na web

[zpět na obsah](#)

obsah magazínu

Photobook

Nový český truck racing team

Frankie Vojtišek a Jiří Stránský. Noví partáci, které by jsme měli v příští sezóně vidat za volanty závodních trucků v šampionátu ME.



Desetiletka

Aktuality

Macau Grand Prix

Formule? Cestáky? GTčka? Macau má všechno, a od nás se dozvíte ještě pár informací ze všech tří scén navíc.



Legends rally

Formule 1

Epizody z historie

Dojezd

Obálka:

Prokop Siwek, TCR, Studio Colombo, Pavel Weiser

4/2015

Redakce a dopisovatelé: Prokop Siwek, Jakub Krafek, Marek Neubauer, Vladimír Dolejš, Tomáš Fomas Rychlý, Vojta Drak Konopištský, Pavel Šimek, Martin Mazuch, Tomáš Čapek, Pavel Weiser, Vít Javořík, Jaromír Beneš, Jan Pořízek, Šárka Chomiaková, Martina Siwek Macáková, David Bareš, Petr Fitz, Miroslav Kryl, Karolina Kolesárová a další.



Piloti týmu Duck Racing znají Most jako své boty. Jenže tohle byl tak trochu jiný Most...

Foto:Jakub Krafek

Vodník si našel kamaráda k dobytí Evropy. Zatímco Frankie vyhlíží zlaté časy, Jiří Stránský se dělí o své první pocity z kročení bílého lva.

Foto:Prokop Siwek



[zpět na obsah](#)



VODNÍK

ZAUČUJE NOVÉHO PARTÁKA

Vojtíšek, Matějovský, Koloc, Landa, Lacko, Vršecký. Čeští jezdci vždy patřili k hlavním hvězdám evropského šampionátu tahačů. Legendou je mezi nimi František Frankie Vojtíšek, který závodí už od roku 1987. Těšit se na něj můžeme i v příští sezóně - v novém týmu s novým partákem.

Text a foto: Prokop Siwek

Vojtíška si pamatujeme za volantem vozů značky Liaz a Renault, od roku 2012 závodí s tahačem MAN. Dvě sezóny byl jeho týmovým kolegou maďarský závodník Norbert Kiss. Od příští sezóny by se měl v závodech mistrovství Evropy s druhým truckem nové stáje proháňet český jezdec Jiří Stránský, který se okruhovému závodění věnuje deset let. Spolupráci s populárním Frankiem odstartovali v pondělí 16. listopadu na mosteckém okruhu, kde Stránský tahač poprvé otestoval. „Je to parádní svezení, auto se chová jako motokára,“ pochvaloval si nové závodní náradí. Na trati stabilně zajížděl časy sedm vteřin za těmi nejlepšími, které

tahače v současné době v Mostě dosahují. „Hned na poprvé mu to jde výborně,“ uznale pokyvoval hlavou jeho mentor Vojtíšek. „Jezdí plynule, auto má plně pod kontrolou. Teď bude posouvat brzdné body a časy půjdou rychle dolů,“ prorokuje matador evropského truckracingu další vývoj Stránského seznamování se s tahačem o výkonu téměř 1200 koňských sil a kroučícím momentu okolo 5500 Nm. Projekt nové české stáje pro ME tahačů je koncipován jako dlouhodobý, s výhledem až na pět sezón. Prvním společným startem by měl být závod na rakouském Red Bull Ringu koncem dubna 2016.

Historie motorsportu má za sebou více než 100 let. My vybíráme ty nejzajímavější a nejzásadnější okamžiky, které proběhly v listopadu o nějaké to desetiletí zpět.

1955

Robert Ritchie, pilot RAF sloužící v Hong Kongu, si ve svém volnu odskočil zazávodit na Macau GP a s vozem Austin Healey vyhrál. Stirling Moss mezitím ve Velké Británii o sekundu překonal rekord okruhu Oulton Park při testování monopostu BRM.

1965

Souboj Fordu a Ferrari na frontě sportovních vozů pokračoval v Kyalami. Sutcliffe a Ireland (Ford) ještě 5 minut před koncem 9h závodu vedli, ale pokles tlaku oleje a opotřebované ložisko kola je donutilo zpomalit a poddat se dvojici Piper/Attwood ve Ferrari.

1975

Zatímco tisku se představil Ligier Matra JS5 se svým obrovským airboxem, britské rally dominovaly klasické Escorty. Podnik vyhrál Timo Makkinen.

1985

První mistrovskou GP Austrálie, jedoucí se v ulicích Adelaide, vyhrál Keke Rosberg. Australská GP byla zároveň posledním startem Nikiho Laudy ve F1. Rakušan vedl dvě kola, dokud ho nezahlavily brzdy.

1995

Toyota dostala po podvodu s restriktorem sání ve WRC roční zákaz sportovních aktivit. Mnohem horší zprávy však přišly z Austrálie. Mika Hakkinen po havárii v tréninku na Grand Prix o vlásek unikl smrti. Z trochu radostnějšího soudku - Jeff Gordon (NASCAR) a Colin McRae (WRC) vybojovali svoje první velké tituly.

2005

Šampion WRC 2001 Richard Burns zemřel po boji s rakovinou. Tomáš Enge na Sepangu vybojoval pódium pro český A1GP tým a Andy Priaulx v Macau získal první titul v novodobém WTCC.



Foto: Škoda Motorsport

RALLY AUSTRALIA 2005

Colin McRae po neúspěšné výměně spojky odstupuje tři rychlostní zkoušky před cílem ze třetího místa v soutěži. Poslední šance na posazení Fabie WRC na stupně vítězů tak mizí. David Richards se posléze snaží zachránit působení českého továrního týmu ve WRC.



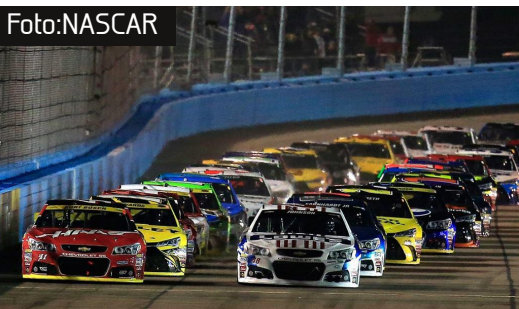
Foto:Jakub Krafek

Premiérovou rally soutěž na mosteckém autodromu vyhrál Antonín Tlusták s novou Fábii R5. Rally měla sice jen čtyři rychlostní zkoušky, ale byla divácky velmi přátelská - přesun z jedné RZ na druhou trval do pěti minut. O kuriozitě dne se postarala posádka Štochl/Vacková, která své Subaru Impreza utopila v jednom z jezírek obklopujících trať polygonu.

Velké finále v Miami

Na okruhu Homestead se o víkendu pojede rozhodující závod série NASCAR. Šampionem se stane ze čtyř adeptů ten, kdo skončí na lepším místě. Do rozhodujícího závodu se krom loňského šampiona Kevina Harvicka kvalifikoval i Martin Truex jr, Jeff Gordon (letos jede svou poslední sezónu) a Kyle Busch (přestože v prvních jedenácti závodech kvůli zranění nestartoval). Zatímco letos všichni vyhráli alespoň jeden závod, loni se do finále bez jediné výhry dostal Ryan Newman a celou sérii málem vyhrál.

Foto:NASCAR



Piquet vládne Brazílii

Syn trojnásobného šampiona Nelsona Piqueta, Pedro, si dominantním způsobem podmaňuje brazilskou Formuli 3. Není se čemu divit. Mistrem byl už loni, a tak všechny tratě i monopost zvládá na jedničku. S jedním problémem se mladík však potýká - zatím se mu nedaří prorazit mimo svou domovinu, tedy alespoň co se angažmá týče. Světovou celebritou se stal po letošní havárii v domácím Porsche cupu, jejíž video obletelo celý svět. To by se mělo změnit už příští rok, kdy usedne v ME F3 do monopostu týmu Van Amersfoort

Foto:F3 Brazil



Konec Whincupiády

Po závodě na novozélandském okruhu Pukekohe je jasné, že australská série V8 Supercars bude mít po čtyřech letech panování Jamieho Whincupa nového šampióna. Největší šanci má Mark Winterbottom, který jako loajální pilot značky Ford čeká na titul už přes deset let. Na Novém Zélandu měl na pozici Winterbottoma útočit ještě zkušenější veterán - Craig Lowndes. Jenže defekt pneumatiky a následné seznámení s tvrdostí bariéry připravili Lowndese o vítězství ve druhém krátkém závodě. První místo po jeho havárii převzal kolega Winterbottoma, David Reynolds. David je oproti svým dvěma rivalům zelenáč, ale to

mu od útoku na mistrovský titul zdaleka nebrání. Předposlední zastávka se koná tento víkend na Phillip Islandu.



Foto:V8 Supercars

Hned tři piloti v aktivním věku ohlásili konec profesionální kariéry. V případě Rinalda Capella (obr) je to sice odchod do důchodu oprávněný, jenže Dindo je stále dost fit, takže by učitě zvládl minimálně dalších pět let. Jeho kariéra byla spojena převážně s vozy značky Audi, a v jednom z nich dojel na pódiu i svůj poslední závod. Konec ohlásila i Sussie Wolfová a Alex Wurz. Zatímco Sussie se ve Formuli 1 dostala pouze k testování, Alex má zasebou 69 velkých cen a podíl na vítězství Toyoty v MS vytrvalostních závodů.

Foto:Italian GT



MACAU VOLÁ

Foto:CGPM



Tradiční podnik v Hongkongských ulicích prověří závodníky na frontách formulových, cestovních i sportovních vozů. Než pouliční režba začne naplno, podíváme se na některé, co s Macaem souvisí přímo, i nepřímo.

Text: Jakub Krafek

Formule 3

Letošní ročník formulové GP má dva horké adepty na vítězství. Zatímco čerstvý mistr evropy Formule 3 Felix Rosenqvist bude obhajovat loňské vítězství, z DTM si do Asie odskočí španěl Daniel Juncadella. Na skvělou bitvu je zaděláno pouze pokud stádo zbývajících, převážně mladých pilotů, nechá všechny adepty v klidu závodit pod zelenou vlajkou. Po katastrofických událostech letošních závodů ve Spa a na Monze opět přichází úzká a velmi rychlá trať s

možnostmi slipstreamování. Právě málo zkušeností s jízdou ve slipstreamu a bránění pozice na rovince v průběhu sezóny zapříčinilo plno pošramocených monopostů a psychiky. Jedním z důvodů je chybějící laťka na současném žebříčku sérií. Národní Formule 3, nebo její ekvivalent chybí ve všech evropských sportovních vyspělých zemích, a snahy o vylepšení situace se chopili zatím pouze pořadatelé ve Velké Británii (viz černý rámeček na další straně).

BRITSKÁ NÁHRADA FORMULE 3

Jonathan Palmer a jeho společnost MSV jednoduše vzala současný monopost Tatuus určený pro F4, lehce upravili aerodynamiku a osadili ho dvoulitrovým motorem Cosworth. Výsledkem je formule až o čtyři sekundy rychlejší než standardní monopost FIA F4.

Název vozu a šampionátu sice nese pojmenování Formule 4, ale o ryzí F4 se nejedná. Organizátor MSV má jednoduše pouze jako jediný v Británii výsadní právo název F4 používat (proto se oficiální britská F4 podle pravidel FIA organizovaná klubem MSA nazývá MSA Formula).



Foto:MSV

GT

Velkou novinkou bude v Macau světový pohár GT. Tovární týmy do speciálů asijských zákazníků posadí svá největší esa. Nic náhodě neponechává Audi - v Hong Kongu nasadí Rasta a Mortaru, horké karty přihodil i McLaren (Estre, Parente).

Světový pohár v Macau bude pouze ochutnávkou před příštím rokem. Klub ACO (pořadatel Le Mans) se rozhodl zorganizovat nový seriál pro vozy GT3. Úspěch další série pro GT3 je však na přeplněné evropské GT mapě velmi diskutabilní. Mnohem zajímavější je nová březnová šestihodinovka v Austinu. Závod je výsledkem spolupráce Stephana Ratela a organizátorů SCCA World Challenge. Na trati by se mělo objevit kolem šedesátky vozů včetně týmů z Evropy.

STARTOVNÍ LISTINA

MERCEDES

Maro Engel
Renger van der Zande

MCLAREN

Andre Couto
Kevin Estre
Alvaro Parente

PORSCHE

Vutthikorn Inthraphuvasak
Earl Bamber
Dylan Derdaele

ASTON MARTIN

Darryl O'Young
Stefan Mucke
Richard Lyons

AUDI

Rene Rast
Marchy Lee
Edoardo Mortara

Cestovní vozy

Sbohem pouličnímu okruhu dalo počínaje letošní sezónou MS. V rámci Guia race cestovních vozů se představí nový šampionát soukromých týmů TCR, ve kterém má místa na předních příčkách rezervován Seat. O titul si to rozdají Stefano Comini (Target Competition Seat), Jordi Gene a Pepe Oriola (oba Craft Bamboo Seat). Model Leon Racer byl v prvním roce k dominanci v TCR předurčen. Přece jen speciál vycházející z pohárového vozu, vyvíjený sportovní divizí Seatu a ostře ozkoušený sezónu předem v podobě pohárového vozu, má mnohem větší šance na vítězství, než konstrukce vyvíjené soukromými dílnami (jakkoli je JAS oficiálním konstruktérem závodáků Honda v Evropě, Civic stále nemá odkrouženo to co Leon, Španěle

mají navíc výhodu velkého množství dat od zákazníků v různých šampionátech). Subaru (z garáže Top Run) a Ford (konstruktér Onyx) je příkladem toho, že ani BoP a špičkoví piloti (v případě Subaru Alain Menu) nepomohou ke konkurenceschopnosti, pokud je vůz ještě několik kroků před vývojovým optimem.

Přesto se peněženky týmových bosů marketingovému oddělení dalších konstruktérů (JAS, Volkswagen a Opel) otevírají a objednávky přichází. 2l turbo kategorie TCR totiž v Evropě pomalu začíná zapouštět kořeny. Po zimě se můžeme těšit na německý, belgický, nebo italský šampionát. Cestovní vozy se zkrátka pomalu vrací ke kořenům jednotné formule. Snad se s příchodem nové Octavie Cup velmi podobné specifikace dočkáme i u nás.



Padesátá léta v Macau.
Současnou trať po celé délce
obklopují svodidla a budovy.
Foto:Daimler AG

LEGENDY FRČÍ, ale bacha na ně



Retro už se nás nějakou dobu drží, a asi se hned tak nepustí. Platí to i v rally. Mimořádnou oblibu si získaly všemožné přehlídky dobových závodních aut, o zájmu o selfie s jezdce slavné minulosti ani nemluvě. U techniky platí, že není všechno zlato, co se třpytí, u osobností je to naopak. Přesvědčit se můžete o víkendu 21.-22. listopadu, kdy se bude po autodromu v Sosnové pohybovat hvězdný Markku Alén.

Text: Prokop Siwek **Foto:** Pavel Weiser



Aléna stejně jako loni Juho Kankkunena na české Setkání mistrů přivezl Ctirad Hájek se svým týmem. Oba Finové patří mezi největší legendy světového rallysportu, závodili s těmi nejsilnějšími auty, vyhráli nespočet množství soutěží a rychlostních zkoušek, jejich renomé je nezpochybnitelné, stejně tak jezdecký um i po těch letech. Mnozí jsme je zažili v akci na zahraničních podnicích typu Rally Legend, a skvělou jízdu můžeme jistě očekávat i od Aléna o víkendu v Sosnové.

Neodpustím si ale mírné rýpnutí do vozů, jež jejich majitelé s oblibou řadí mezi legendy. Málokterý je něčím víc, než pouhou replikou, nápodobou. Často se jedná o prapodivné herky s bůhvíjakými vnitřnostmi, které jsou nakaširované jak poběhlce ve výběhu. Ty pravé legendy se dají najít spíše v muzeích, než v kalupu na současných erzetách. I když, jsou zde výjimky. Jezděte s nimi opatrně, ať mají jednou co obdivovat i naše děti.





NEJLEPŠÍ MEXIKO

Foto: Studio Colombo

Niki Lauda často vyvolá rozruch svými výroky, které vypouští do médií. Tentokrát však spíš všem nasadil brouka do hlavy.

Text: Pavel Šimek

Trojnásobný mistr světa F1 totiž prohlásil, že uplynulá VC Mexika byla nejlepším podnikem F1, jaký byl kdy uspořádán.

Na mně osobně z obrazovky atmosféra působila jako z italské Monzy, možná ještě dvakrát silněji. Korunovačným klenotem tohoto okruhu je bývalý baseballový stadion, kterým se trať klikatila. Největšími hrdiny však byli přítomní fanoušci, ti vykouzlili neskutečnou atmosféru! Pokaždé, když projel jejich domácí matador Sergio Peréz, proměnil se stadion ve vřavu nadšených fandů, jako kdyby právě jejich hráč na stadionu odpálil homerun. V prostoru stadionu Perézovi ještě navíc dali oba jezdcí Tora Rossa možnost předjetí přímo, před publikem.

Skvělou atmosféru potom dokončily stupně vítězů, které se konaly přímo u stadionu, takže předávání pohárů vidělo obrovské množství diváků a

F1 dostala neopakovatelný šmrnc, když vozy zastavily na stadionu místo klasického parc fermé. Diváci pak provolávali Rosbergovo jméno, jakoby byl odjakživa Mexičanem. A to závod nebyl ani tak napínavý jako ten v USA. I přesto se fanoušci bavili.

Všechny z nás to přivádí k myšlence, že návrat do těchto zemí je tou správnou cestou F1. Loňský návrat Rakouska měl být pouze záskokem. Jenže závod se organizačně velmi povedl a přitáhl velké množství fandů, že Ecclestone neodolal a F1 se tu jela i letos. Čína, Turecko, Abú Dhabí, Bahrajn, Singapur. Naleštěná zář reflektorů před malým počtem fanoušků, nebo pouze show pro bohaté šejky. Mexiko je to, co dělá formuli 1 královnou motorsportu a právě takové destinace by měla F1 navštěvovat, pak by se totiž nedalo mluvit o krizi.

JAK SI PEUGEOT VYPROSIL DALŠÍ SEZÓNU MS



Foto:Peugeot Sport

Mistrovství světa vytrvalostních závodů na začátku devadesátých let pomalu umíralo, a když už to vypadalo, že bude rozepsaná čtyřicetiletá historie šampionátu uložena do archivu, přišel Peugeot a řekl: "Tak takhle teda ne".

Text: Jakub Krafek

Miliony dolarů, hodiny testování a vývoje modelu 905 by rázem přišly vniveč. Na stejné lodi jako Peugeot byli Japonci - Toyota a Mazda (přestože Mazda nenasazovala tak úplně konstrukci svojí vlastní výroby - bylo to šasi Jaguara z dílen Toma Walkinshawa osazené motorem Judd). FIA nakonec povolila a šampionát se v ořezané podobě konal, odpadla většina zámořských závodů (chvíli se dokonce uvažovalo, že by se MS v rámci podniků v Japonsku a v Mexiku spojilo s místními šampionáty JSPC, respektive IMSA) a v kalendáři zůstal pouze závod 1000km Suzuka. Dalším háčkem bylo Le Mans. Francouzská čtyřřadvacetihodinovka

byla součástí šampionátu, ke kterému se upsala sotva desítka startujících. A jelikož nikdo další s vozem osazeným 3.5l atmosférem, který vyžadovala pravidla MS, neexistoval nebo neměl peníze, muselo se přistoupit k vyjímce. Byl povolen start aut se starými turbomotory. Dovážení turbo speciálů na rychlost nových atmosférických prototypů nepřípadalo v úvahu, proto dostaly pouze menší nádrž. Tovární týmy v čele s Peugeotem tak dosáhly svého. Jeden další rok MS. Krom prvního závodu v Monze všechny vyhrál Peugeot, a touto dominancí francouzské značky se MS na dvě dekády odmlčelo.

VIDEO

MACAU GP 1990 MSC x HAK

Kluci si to v monopostech rozdávali už od mládí a vůbec nebyla nouze o klasické momenty kolize v při slipstreamovacích srandičkách...ve Formuli 1, kde si to posléze několikrát rozdávali o titul, je ta sranda už přešla.



VÍTE ŽE?

Prvním člověkem, který se kdy svezl v revolučním turbodieselu Audi R10, byl samotný šéf sportovního oddělení Audi, Wolfgang Ulrich. V prosinci 2005 před slavnostním představením v Paříži si párkrát objel parkoviště před továrnou v Ingolstadtu.

Foto:Audi AG

