

# Motorsport

2/2016 revue

## DTM 2016

AUDI x BMW x MERCEDES



100 let Indy 500 Africa Eco Race Volvo & závody cestovních vozů  
Domácí rally Gabriela Jílková a Jakub Rejlek v Audi TT Cup Formule E

Milí čtenáři,

ať si to uvědomujeme nebo ne, všichni jsme v zajetí - počasí. U trati si přejeme sluníčko a teplíčko, ale dobře víme, že není atraktivnějších závodů, než když se slunce střídá s deštěm, větrem, sněhem. Co obout? Kdy přezout? Riskovat? Takové závody jsou hned jiné než masa těch ostatních. A v mnoha disciplínách motoristického sportu jiná je zatím i sezóna 2016.

Přeji vám, ať při čtení a prohlížení magazínu přijdete na jiné myšlenky, než jsou nepříjemnosti všedních dnů.

S úctou

Prokop Siwek, šéfredaktor



foto: Petr Skřivánek

Prvky pdf magazínu:



odkaz na YouTube video

slovo  
web/facebook

odkaz na web/facebook

**zpět na obsah**

obsah magazínu

Photobook

Aktuality

Indianapolis 500

Africa Eco Race

Volvo ve WTCC

Formule E

DTM Preview

Češi v Audi TT cup

Srovnání WTCC, BTCC a TCR

Videodojezd

## Obálka:

Jakub Krafek, Pavel Šimek, Africa Eco Race

# 2/2016

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, Eliška Šmídová, Martina Siwek Macáková, David Bareš, Petr Fitz, Miroslav Kryl, Petr Skřivánek, Milan Pešta, Daniel Klimeš, Lukáš Máslo a další.



Německý závodník Tim Zimmermann si spletl závodní okruh Oschersleben s rychlostní zkouškou, Volkswagen Polo TCR s Polem WRC a sám sebe se Sebastianem Ogierem...

foto:Jakub Krafek

Neukazuje se!  
V tomto případě neměl Martin Straka na výběr. Akce v průběhu MS cestovních vozů na Slovakiaringu byla tak intenzivní, že kolega Jan Žgravčák pomocný prst potřeboval...

foto:Jan Pořízek



# V NĚMECKU VEDE AUDI

Letošní ročník šampionátu ADAC GT Masters je nabitý třicítkou nejnovějších strojů GT3 a vévodí jim speciál Audi R8 týmu Land Motorsport.

Lídři tabulky - australský GT šampion a tovární pilot Audi Christopher Mies a americký odrosteneček Porsche Connor de Philippi sice nevyhráli ani jeden závod, ale v obou víkendech na Oscherslebenu a na Sachsenringu pokaždé skončili na předních pozicích.

V čele nejčastěji kroužil Mercedes AMG úřadujících šampiónů Lucy Ludwiga a Sebastiana Asche. Dvojice vyhrála dva závody a o jedno jisté vítězství se připravila banální chybou při restartu druhého závodu na Oscherslebenu. Na čelo tabulky ztrácí 6 bodů.

**Text a foto**

Jakub Krafek



Na Hungaroringu odstarovalo domácí okruhové mistrovství a ESET V4 cup. Mezi startujícími se objevilo několik nových vozů GT3 (Lamborghini Huracan, BMW M6). Ve sprintech GT3 vyhráli Kubas a Konopka, v endurance Filip Sládečka.

Oba závody znovuzrozeného poháru Škoda Octavía Cup opanoval po tlaku Tomáše Pekaře domácí Gabor Tim.

foto:ESET V4 cup/Ondřej Laušman

[zpět na obsah](#)



# CIHELNA

JE  
JEN  
JEDNA

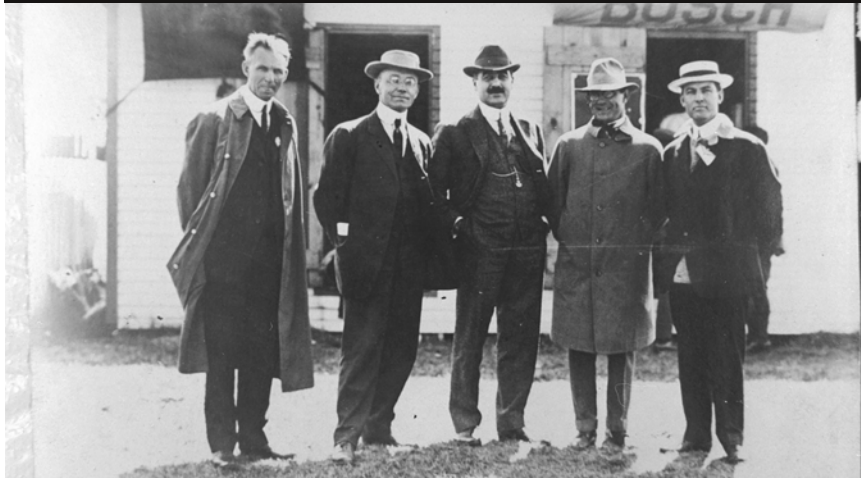
Je jí čtyřkilometrový okruh v srdci amerického státu Indiana zvaný Indianapolis Speedway. Tradiční pětisetkilometrový závod letos slaví velkou stovku a za tu dobu se v průběhu jeho konání odehrálo plno hrdinských vítězství, dramatických událostí a politických bitev. Na naší časové ose naleznete všechny průlomové a zajímavé momenty.

**Text:** Jakub Krafek

**Foto:** Indycar

# Indy 500

Parta stojící za zrodem Indy: Henry Ford (nezúčastněný), Arthur Newby, Frank Wheeler, Carl Fisher a James Allison



1911

První závod na 500 mil se konal strategicky ve svátek Memorial day. Farmáři z Indiany si v těchto dnech užívali dvoutýdenní volno, takže jim v účasti na pětistovce nic nebránilo. Na pole position stál Lewis Strang, jelikož jeho přihláška poštou přišla jako první. Vítěz Ray Harroun kvůli hrozící diskvalifikaci za absenci spolujezdce mechanika na svůj speciál před startem namontoval zpětné zrcátko, poprvé v historii automobilových závodů. Posledních 100 mil za unaveného Harrouna odkroužil střídač Cyrus Patsche. Následující rok už byli spolujezdci povinni.

# Indy 500

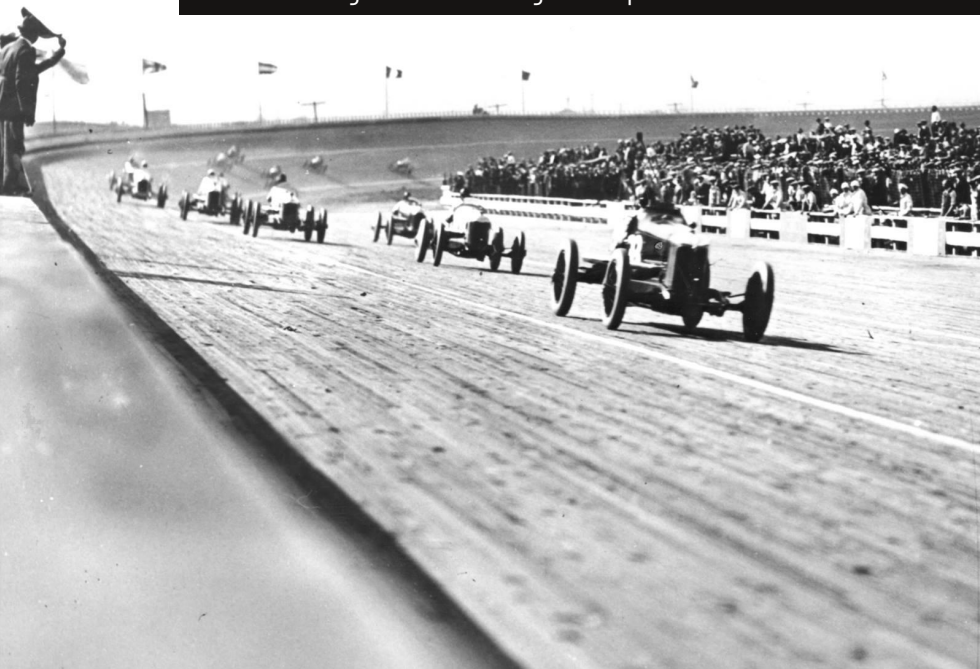
1913

V Indy zvítězil první Evropan s evropským vozem. Francouz Jules Goux (Peugeot) odkroužil 500 mil jako první pilot bez vystřídání se šesti zastávkami v boxech, při kterých se pokaždé posilnil šampaňským. V následujícím ročníku byla pro piloty konzumace alkoholu v průběhu závodu zakázána.



1924

Do Indy odstartovaly speciály s přeplňovanými motory. Závod, který byl chicagskou stanicí WGN vysílán v živých rádiových vstupech, vyhrála dvojice LL Corum a Joe Boyer na Duesenbergu s kompresorem.



Vítěz Pete DePaolo (Duesenberg) překonal průměrnou rychlost 100 mil/h (101.1)

1925

Závodní dráhu koupil bývalý účastník pětistovky a válečný veterán Eddie Rickenbacher.

1927

# Indy 500

1931

Clessie Cummins nasadil Duesenberg poháněný naftovým motorem. Jako první v historii odjel závod na jednu nádrž. Závod vyhrál Louis Schneider (Stevens Miller).



1930

Indy kvůli převaze amerických konstruktérů Miller a Duesenberg s kompresory trpí nedostatkem výrobců, nelíbí se to ani Rickenbacherovi. Proto byla představena nová pravidla vyžadující sériové atmosférické 5.5l motory. Do závodu se vrátila hromada amerických i evropských značek, ale pětistovku opět vyhrál speciál Miller, který byl ovšem poháněný přes přední nápravu.



1932

Utržené kolo havarovaného závodáku se odkutělo až do ulic Indianapolisu, kde zabilo malého chlapce hrajícího si před domem.

1934

Po doctorské prohlídce byl jednookému diabetikovi Howdy Wilcoxovi na poslední chvíli před závodem zakázán start. Ostatní piloti započali protest a hrozilo, že závod neodstartuje. Protest nakonec rozpustili a odstartovali.

1935

V pravidlech se poprvé objevila povinnost závodit v helmě. Na ovál byla nainstalována zelená a žlutá světla upozorňující na nehodu.

1936

Vítěz Louis Meyer (Stevens Miller) se po vítězném závědě osvěžil mlékem, z aktu se stala tradice.

1938

Přijetí evropských technických regulí znamenalo opětovnou možnost používat přeplňované motory.

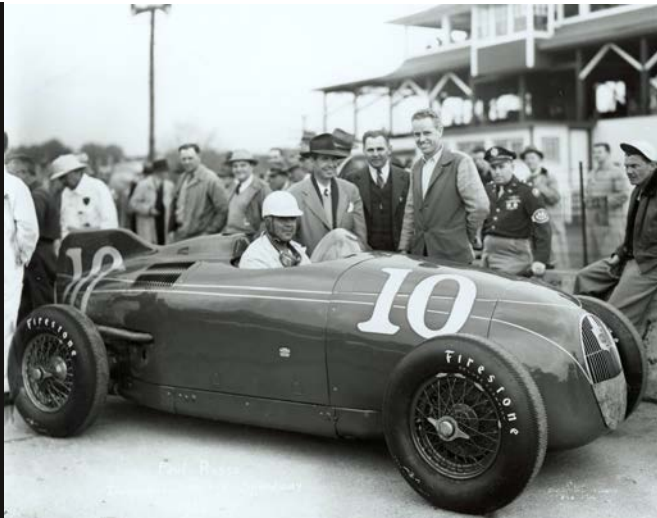
1940

Většina cihlového povrchu byla v tuto chvíli pokryta asfaltem.

# Indy 500

1946

Po čtyřletém tichu způsobeném válkou se do Indy vrátily zvuky závodních motorů. Rickenbacker na konci roku 1945 okruh prodal Tonymu Hulmanovi. První závod po válce vyhrál George Robison (Adams Sparks). Spektakulární stroj přivezl Paul Russo. Jeho speciál Fageol poháněly dva motory Offenhauser; jeden byl napojen na přední, druhý na zadní nápravu. Russo se se svým výtvořem kvalifikoval na druhém místě.



1948

Bill Devore se do závodu kvalifikoval na šestikolce Kurtis se dvěma poháněnými nápravami.



Na pole position se postavil Freddie Agabashian s turbodieselovým Kurtisem. Osmnáct míst za ním do závodu poprvé a zatím naposledy odstartoval monopost značky Ferrari. Za volantem seděl Alberto Ascari.

1952

# Indy 500

1956

Americká Automobilová Asociace, dosavadní organizátor závodu, kvůli tragickým událostem v Le Mans upustila od činnosti v automobilovém sportu. Pořádání Indy 500 převzala organizace USAC.

1965

Jimmy Clark zvítězil s Lotusem s motorem uprostřed. Následující rok už majorita závodníků přechází na stejnou koncepci, což znamená konec roadsterů v Indy.



1966

Padesátý ročník závodu.

1967



Andy Grataneli do závodu nasadil Pratt & Whitney, čtyřkolku poháněnou turbínou. Parnelli Jones s vozem vedl majoritu závodu a čtyři kola před cílem odstoupil pro závadu na ložisku převodovky. Grataneli se ale nevzdal a turbínové speciály nasadil i následující rok. Organizátoři nakonec jedinečné koncepci vítězství v Indy nedopřáli – pro sezónu 1968 byla pravidla nastavena v neprospěch turbínových vozů.

# Indy 500

1973

Výkony některých monopostů dosahovaly hranice tisíce koní. Speciály byly po masakru v prvním kole závodu pro další rok zpomaleny menšími nádržemi, limitem spotřeby a menšími křídly.

1978

Smrt osmi pořadatelů USAC při letadlové havárii odstartovala separaci na týmy USAC a týmy asociace jezdců CART. Týmy CART vedené Rogerem Penskem nebyly spokojené s technickými pravidly šampionátu, ale do budoucna počítaly s USAC jako s hlavním organizátorem.

1979

Ostrá roztržka mezi USAC a CART vedla k definitivnímu oddělení dvou táborů. Každý měl vlastní mistrovský kalendář, pouze Indianapolis 500 se jel jako společný závod. USAC se snažil týmy CART z Indy vystrnadit zákazem startu a když u soudu neuspěl, válka se přesunula na okruh. Technické podvody, přepisování pravidel ze dne na den, díky čemuž bylo plno startujících diskvalifikováno a následně opět připuštěno byly na denním pořádku.

Konflikt se uklidnil až o dva roky později a od té doby platilo, že CART pořádal svoji sérii závodů, přičemž USAC spravoval pouze Indy 500, který byl součástí CART kalendáře.



1981

Vítěz závodu Bobby Unser byl penalizací připraven o třetí triumf v Indy. Maršálové Bobbymu trest udělili za získání pozic v průběhu výjezdu z boxů, kdy ostatní vozy kroužily volným tempem po trati a Unser je po spodní části okruhu – boxovým výjezdu – předjel. Vítězem byl vyhlášen Mario Andretti. Unser se odvolal a po pěti měsících strávených v soudních síních byl vítězný pohár znovu jeho.

# Indy 500

1995

Tony George, který byl od roku 1989 ředitelem okruhu, nespokojen s finanční náročností a ubýváním oválů v CART, založil konkurenční sérii Indy Racing League. Ta měla mimo jiné zajistit návrat domácích matadorů z hliněných oválů a jiných národních disciplín do Indianapolis 500.

1996

Závod se poprvé jel v rámci seriálu Indy Racing League. Vozy týmů CART měly povoleno startovat, ale kvalifikovat se jich mohlo maximálně 8, což vedlo k bojkotu. CART nakonec ve stejný termín uspořádal vlastní konkurenční pětiset mílový závod v Michiganu.



1997

Závod byl po dvou neúspěšných pokusech o odstartování kvůli dešti zpožděn o dva dny.

2002

Indy 500 opět nabralo na obrátkách, do IRL začaly přestupovat velké týmy z CART. Třeba Rogera Penskeho mimo jiné přimělo vybrat si Indy Racing League z důvodu omezení tabákové reklamy - s Marlbořem mohl startovat buďto pouze v CART, nebo pouze v Indy 500. Odpověď byla jednoznačná.

# Indy 500

2016

Letošní ročník 500 mil v Indianapolis odstartuje v neděli 29. května v 18:12 našeho času. Závod bude živě vysílat český televizní kanál Nova Sport 2.

O komentář se postarají specialisté Martin Straka a Michal Beran. Připravena bude i soutěž o věcné ceny, mezi nimiž bude highlightem košile Tomáše Engeho z působení v Indycar týmu Panther racing.





## HAVÁRIE

I přes zdánlivou neetičnost k Indy 500 neodmyslitelně patří nehody. Počátkem prvního ročníku v průběhu dalších let při nich ztratil životy nezpocet pilotů a ohrožení života je jedním z koloritů Indy. Na obrázku je incident z roku 1995, který pilot Stan Fox přežil.

## TŘI DEFINICE INDY 500

Foto: Indycar

### JEDINEČNÉ KONSTRUKCE

Někteří soutěžící k Indy 500 přistupovali stylem bud' - anebo. Kenny Hamilton se v roce 1982 pokoušel kvalifikovat s výtvozem na obrázku. Problémem bylo, že šasi navrhl konstruktér zemědělských letadel, aniž by předem přičichl základním konceptům tehdejších monopostů.



### MLÉKO

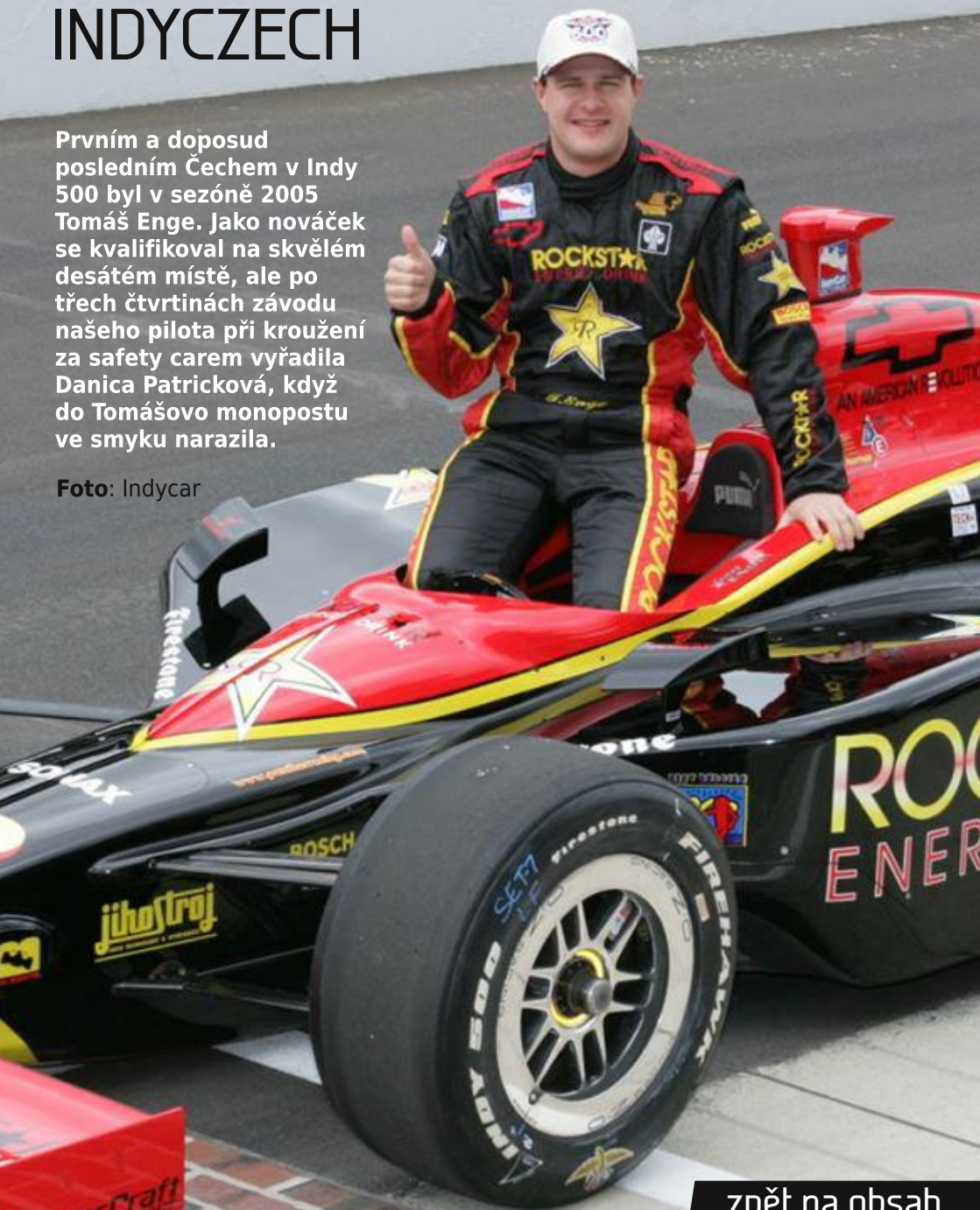
Začalo to osvěžením Louise Meyera po vítězném ročníku 1936 a jako marketingový krok pokračovalo v následujících letech. Záleželo na tom, kdo si promo zajistil - chvíli se pila i obyčejná, avšak značková ledová voda. Za rebelu byl v roce 1993 Emerson Fittipaldi, který se jako majitel citrusových sadů ve vítězné aleji napil pomerančového džusu.



## INDYCZECH

Prvním a doposud posledním Čechem v Indy 500 byl v sezóně 2005 Tomáš Enge. Jako nováček se kvalifikoval na skvělém desátém místě, ale po třech čtvrtinách závodu našeho pilota při kroužení za safety carem vyřadila Danica Patricková, když do Tomášovo monopostu ve smyku narazila.

Foto: Indycar



# THE RACE TO DAKAR 2016

**Text** Prokop Siwek  
**Foto** Eliška Šmídová,  
Africa Eco Race

Jean-Louis Schlesser o cestě do opravdového Dakaru



# Africa Eco Race

Redakce magazínu Motorsport revue měla tu čest v březnu 2016 uspořádat první prezentaci pouštního závodu Africa Eco Race ve Střední Evropě. Do pražské Malostranské besedy dorazil ředitel závodu, francouzský automobilový závodník a konstruktér Jean-Louis Schlesser, mimo jiné dakarský vítěz z let 1999 a 2000.

Podpořit jej přijel Tomáš Tomeček se svou Tátrou a presscarem, slovenský motorkář Ján Zaťko se závodní motorkou a doprovodnou dodávkou, a také bývalý dakarista Ivo Kaštan se svou motorkou. „Chceme jít i nadále ve stopách Thierryho Sabina, zakladatele Rally Dakar,“ uvedl Schlesser. „Stále závodíme v nádherném prostředí afrických pouští a hor, zakládáme si na kamarádských vztazích mezi závodníky, a hlavně, cíl našeho závodu leží v opravdovém Dakaru,“ dodal. Také proto zní nový slogan a a nedílná část názvu závodu: „The Race To Dakar“.

Africa Eco Race se jezdí na klasické dakarské trati každoročně od přesunu původní Rally Dakar do Jižní Ameriky v roce 2008. Přejímky i slavnostní start se odehrávají v atraktivním Monaku, odkud se závodníci i s technikou trajektem přeplaví do Maroka, a v podstatě ihned po vylodění startují do první etapy. V Maroku se potýkají s náročnými horskými terény, na které navazují kamenité pouště Západní Sahary, aby přes písčité duny Mauretánie dorazili k legendárnímu Růžovému jezeru v senegalském Dakaru. Pořadatelé si zakládají na tom, aby všichni účastníci měli co největší šanci závod dokončit, byť s případnými penalizacemi. Zde se neodstupuje kvůli zapadnutí v dunách nebo technice, pomoc pro každého se totiž vždy najde. Nepadají vyloučení, nepodávají se protesty, atmosféra je zcela jiná než jinde, postaru „sabinovská“.





Slovo Eco v názvu africké soutěže správně evokuje ekologii, v rámci možností motoristického sportu šetrný přístup pořadatelů k přírodě a krajině, kterou Africa Race projíždí. Na rozdíl od jihoamerické varianty proto staví bivaky daleko od civilizace a také start a cíl speciálů často umísťují rovnou k bivakům. Odpadají tak zbytečně dlouhé přejezdy, na kterých často dochází k nehodám z únavy. V Jižní Americe se letos závodilo na necelé polovině z více než 9000 km, v Africe se odjel srovnatelný počet ostrých kilometrů, přejezdů ale nebyly ani 2000 km. Všichni motorističtí závodníci dobře vědí, že zásadním limitem jejich sportu je jeho vysoká finanční náročnost. „V tomto ohledu jsme o třetinu až polovinu levnější než Jižní Amerika,“ upozorňuje Schlessler. „Výhodu máme také v menším časovém posunu, díky čemuž se

naše zpravodajství a záběry do Evropy dostávají již odpoledne nebo brzy v podvečer.“

Často diskutovaným tématem bývá také bezpečnost. Proto se závod vyhýbá nestabilnímu Mali. V ostatních zemích, kterými závod v současnosti projíždí, si ale závodníci ani ti, kdo se o ně starají, nemohou stěžovat. Bivaky hlídá armáda, problémy obvykle nevznikají ani při přejezdu hranic. Vozidla všech účastníků jsou povinně vybavena satelitním trackovacím systémem.

Motorsport revue (Marek Neubauer a Prokop Siwek) je oficiálním zástupcem Africa Eco Race v České a Slovenské republice, neváhejte nás kontaktovat. Více informací hledejte také na [www.africarace-live.com](http://www.africarace-live.com).

# Africa Eco Race

Souhrnné informace k ročníku 2017:

Africa Eco Race - The Race To Dakar 2017, 9. ročník

Termín: 30. prosince 2016 - 14. ledna 2017

Přihlášky: 15. dubna - 15. listopadu 2016

Přejímky: 30. prosince 2016 v místě slavnostního startu (Monako).

Závod: 12 etap, 1 volný den, 6500 km.

Bezpečnost: 3x vrtulník, 2x letadlo, 20 lékařů, sester a chiropraktiků, 6x Tango, 2x sběrný kamion, 1 nemocnice, satelitní trackovací systém v každém vozidle.

TV dosah: 38 zemí, 7 jazyků, 20 miliónů diváků.




[zpět na obsah](#)

# RACERBIL

Text: Jakub Krafek

Foto: Jan Pořízek



Ještě předloni marketing Volva plánoval novou kampaň a hrozil odchodem z motorsportu. Padaly věty typu „Motorsport neodpovídá image naší značky“. „Naše image zakládá na úsporných motorech a na bezpečnosti, což je v rozporu s automobilovými závody“. „Jakmile vyprší všechny kontrakty, ze závodění vystoupíme“. Možná to byl pouze výkřik do prázdna, možná šéfa marketingu Vissera lidé okolo donutili změnit názor a strategii, která by vymazala jedinou tovární účast švédské automobilky z mapy světového motorsportu. Letos se totiž Volvo vrátilo na světové okruhy.

Už ve svém prvním velkém kroku na světové okruhy se Volvo uvedlo celkem skvěle. Pomineme-li sezónu 1983, hned o rok později, v prvním závodě ME cestovních vozů na Monze, měla létající cihla nesoucí označení 240 Turbo nakročeno k vítězství. Thomas Lindstrom kroužil pohodlně ve vedení, dokud vůz nepředal belgickému gentlemanovi Valentinu Simonsovi. Valentin veškeré naděje pohřbil tempem svátečního řidiče (čti o 8s/kolo pomalejší než špička).

O pár měsíců později značka vyhrála na Zolderu první závod evropského šampionátu.

1985 byl v ME rok Volva. Dvěstěčtyřicítka si pod taktovku vzal Eggenberger a krom několika doublů cihly vyjely pět vítězství v řadě. Pár Gianfranco Brancatelli a Thomas Lindstrom střídající se v jedné z nich

pak na konci sezóny brali titul pilotů.

Volvo se tvaru závodní cihly nezbavilo ani na počátku svého programu v BTCC. Hranatý model 850 estate pro sezónu 1994 vyvíjela stáj Toma Walkinshawa (paradoxně, soupeř Volva v ETCC osmdesátých let). Walkinshaw přišel ke kombíku jako slepý k houslím. V přípravné fázi nebyl sedan k dispozici a nikdo si nemohl dovolit program jen tak pozastavit. Designér tedy své návrhy musel stavět na bázi kombíku a management ucítil marketingovou štikou. Dlouhá rovná střecha měla navíc lepší aerodynamické vlastnosti než sedan, takže, ač neplánovaně, Rickard Rydell a Jan Lammers pravidelně usedávali do kokpitu velikosti klece na lvy.

"Sedan nebyl k dispozici. Designér své návrhy musel stavět na bázi kombíku a management ucítil marketingovou štikou"

foto: Volvo



A že Rickard Rydell lev byl. S nástupem křidel v roce 1995 karosérie kombi neměla využití, takže kombík v Británii jezdil pouze jeden rok, bez zisku pódiového umístění (později byl jeden kus prodán do Austrálie, kde s ním Tony Scott dojel jednou na bedně). Okřídlený 850 sedan dominoval první třetině sezóny 1995 a vypadalo to, že si Rydell jede pro titul. Jenže jakýkoliv mělo Volvo na začátku sezóny náskok, soupeři v průběhu sezóny zrychlili, a stáj Toma Walkinshawa nedokázala včas

zareagovat.

Po dalších letech strávených ve stínu čtyřkolky Audi A4 a Laguny z dílen Williamsu konečně vytoužený titul pro švédské duo Rydell & Volvo přišel. Bylo to s modelem S40 v sezóně 1998, která je považována za tu nejvyrovnanější v historii éry superturisma. Aby těch úspěchů nebylo málo, čerstvě korunovaný šampion Rydell spolu s novozélandskou legendou Jimem Richardsem vyhrál v tom samém modelu 1000km závod v Bathurstu.



foto: Jan Pořízek

Současná kampaň v MS zatím pokulhává (hlavně díky početným diskvalifikacím, ať už za příliš nízkou výšku vozu, nebo za neodpovídající průměr restriktoru sání), a problémy jsou hlavně odrazem nekušenosti se speciálem specifikace TC1. Předchozí účast ve WTCC s modelem C30 byla založena spíše na bázi „pojedeme a uvidíme co dál“ a moc dat se z ní vytěžit nedá. Velkou výhodou toho současného je, že vedle dalších dvou angažmá ve

V8 Supercars a STCC se Polestar může naplno soustředit pouze na WTCC. Zatímco v Austrálii se o chod týmu stará Garry Rogers Motorsport a Volvo pouze dodává motory, ve švédském mistráku letos o S60 bude pečovat ladič West Coast Racing.

Velkou neznámou je nasazení třetího vozu, který je s ohledem na mistrovské ambice nezbytný. Že by nedávný start Scotta McLaughlina v STCC napověděl?



## JAK NAUČILI CIHLU LÉTAT

foto: Volvo

Mohutné sedany se naučily porážet soupeře hlavně díky technologii vstřikování vody do sání, ale slovo měla i továrna se svými prohnáním kroky v homologaci. Volvo postavilo 500 kusů modelu 240 Turbo evolution se spoilery, velkým turbem a se vstřikováním vody. Po homologaci většinu z nich přestavěla zpátky na běžnou 240 Turbo a prodala je. Jakmile se to mezinárodní federace sportu v průběhu sezóny 1985 dozvěděla, začala slídit po Evropě a hledat

nějaký kousek, díky kterému by mohla skutečnost prověřit. Volvo samozřejmě seznam majitelů neposkytlo, takže sportovní autorita zavelela: homologace vašeho speciálu skončí prvního září, čtyři závody před koncem sezóny. V ohrožení byl titul a značka byla nucena konat. Záhadným způsobem se podařilo objevit pár majitelů „evolution“ verze ve Švédsku i přesto, že vozy defacto neexistovaly a FISA předčasný konec homologace stáhla..

# DOMA NENÍ DOMA

Domácí scéna je vždy považována za tu nejpřívětivější. V případě Volva je to spíše opak. Za patnáct let působení v domácím velkém šampionátu cestovních vozů STCC (od roku 1996) se značce titul

povedl získat pouze třikrát, z toho dvakrát v době, kdy se tovární konkurence teprve formovala. Zvrat přišel v sezóně 2012, kdy klasické cestovní vozy nahradily siluety s trubkovým rámem. Od té doby si piloti s modelem S60 nenechali ani jednou titul ujít.



# ŠVÉDSKÁ TROJKA

Všechno jsou to modrá Volva? Špatně. Mezi každým ze třech exemplářů je tisícikilometrový rozdíl v technice a poli působnosti.



## Konstrukce

Trubkový rám Solution F

## Layout

Motor uprostřed, pohon vzadu

## Motor

V6, 3,5 litru

## Výkon

420 koní na brzdě

## Šampionát

Skandinávský šampionát cest.vozů

## Konstrukce

Samonosná karoserie

## Layout

Motor vpředu, pohon vpředu

## Motor

řadový čtyřválec, 1.6 litru

## Výkon

400 koní na brzdě

## Šampionát

MS cestovních vozů



## Konstrukce

Samonosná karoserie

## Layout

Motor vpředu, pohon vzadu

## Motor

V8, 5 litrů

## Výkon

650 koní na brzdě

## Šampionát

V8 Supercars (Austrálie)





## KONEC DOMINANCE RENAULTU

Text Pavel Šimek  
Foto Formula E

Paříž byla definitivním potvrzením, že Renault už není favoritem šampionátu. Přitom první tři závody sezóny byly pod jeho taktovkou, tedy především Sebastiena Buemiho.

# Formule E

Buemi v prvním závodě získal maximální počet bodů, za poleposition, vítězství a nejrychlejší kolo. V krátké historii šampionátu je jediným, komu se to podařilo.

Pouze v Malajsii Švýcar zaváhal a dojel dvanáctý. Bez bodu ovšem nezůstal, opět vyjel nejrychlejší kolo a poleposition. Třetí závod vyhrál také. Od té doby jeho největší rival Brazilec di Grassi s týmem Audi ABT viděl šachovnicovou vlajku v cíli jako první čtyřikrát. Jen v Mexiku mu bylo vítězství odepřeno diskvalifikací za nedodržení minimálního limitu váhy vozu. Jinak z jeho strany jsme letos ještě neviděli žádné větší zaváhání.

„Na začátku sezóny Renault dominoval, ale my jsme odváděli svoji práci tvrdě a podařilo se nám je dohnat,“ řekl při tiskové konferenci v Paříži. Buemi a di Grassi spolu nebojují jen ve Formuli E, ale i ve vytrvalostní sérii WEC, kde di Grassi závodí ve službách továrního Audi, jeho rival hájí japonskou Toyotu.

Na začátku sezóny se opravdu nezdálo, že by někdo mohl Buemiho zastavit. První závod byl pro ABT

zdrucující porážkou. Tempo a náskok vývoje Renaultu se zdály nedostižné. Nyní čekáme naopak na odpověď ze strany Renaultu, zda bude schopen držet krok s ABTem. K nynějšímu úspěchu mu pomáhají konzistentní výsledky.

Nicki Shields, kterou můžete vidět dělat oficiální rozhovory během přenosů, je důvěryhodnou insiderkou FE. V posledním čísle magazínu Current E vyjádřila: „V evropských závodech může hra patřit komukoliv. Počasí a profil tratě udělají vyrovnanější podmínky. V Mexiku a Long Beach se jezdci mnohem více zaměřovali sami na sebe. V Londýně mnohem více záleží na tom, co dělají ostatní jezdci.“

Máme před sebou ještě čtyři závody během tří podniků. V Berlíně a potažmo i v Moskvě se dá očekávat menší náskok di Grassiho. Buemi musí udržet nervy na uzdě a zajíždět konzistentně, protože situace není nijak nezvratitelná. Mezi oběma jezdci je pouhých 11 bodů. V Londýně očekáváme podobnou bitvu jako loni.



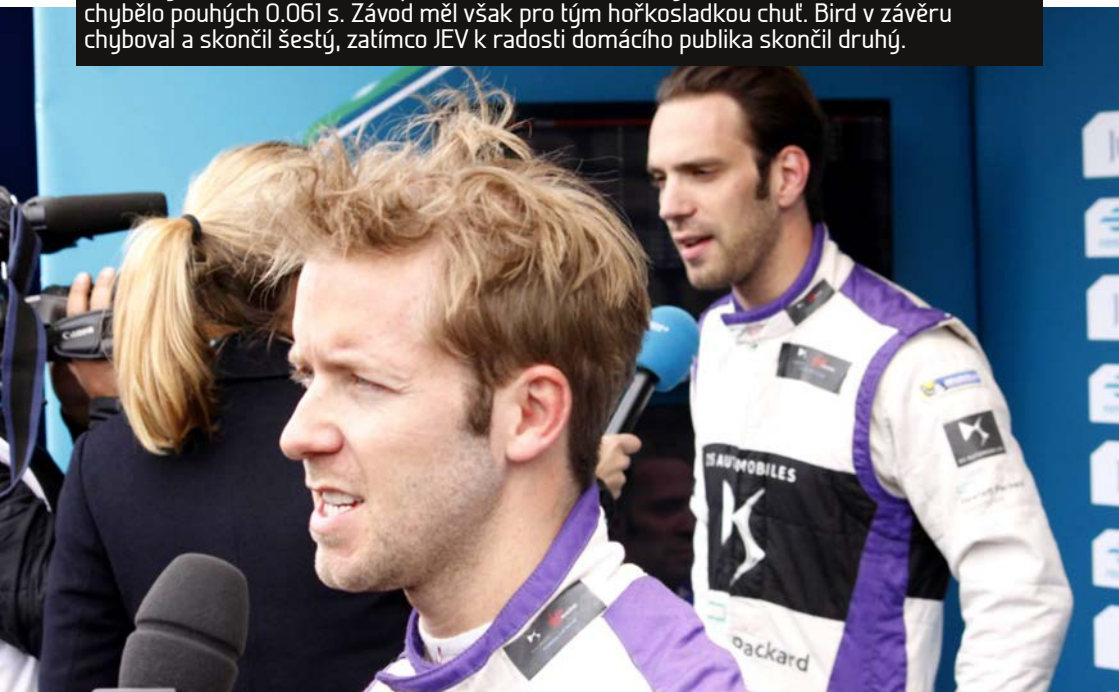


Pravděpodobně nebude čtvrtou ženou v kokpitu při ePrix, ale i tak se Margot Laffite svezla přímo na pařížském okruhu se zapůjčeným náhradním vozem přímo od FIA. To jméno vám není povědomé náhodou. Je dcerou slavného francouzského závodníka F1 (1974 - 1986) Jacquese Laffita. Oba pracují pro televizní stanici Canal+, kde se zabývají motorsportem.

**Text a foto**  
Pavel Šimek

## FOTOSTŘÍPKY Z PAŘÍŽE

Sam Bird podruhé v řadě vyhrál kvalifikaci s DS Virgin Racingem. Jeho týmový kolega Jean-Eric Vergne silnou formu vozu potvrdil třetím místem, když na druhého di Grassiho mu chybělo pouhých 0.061 s. Závod měl však pro tým hořkosladkou chuť. Bird v závěru chyboval a skončil šestý, zatímco JEV k radosti domácího publika skončil druhý.



# Formule E



I přestože se ePrix přestěhovala z Monaka do Paříže, monacký kníže Albert II. na Formuli E nezanavřel a přijel se osobně podívat. Ve startovním poli je jeho favoritem monacký tým Venturi, který spoluzaložil i hollywoodský herec Leonardo di Caprio.



Obhájce titulu Nelson Piquet jr. si prochází hroznou sezónou. Jeho čínský tým vsadil na vlastní konstrukci pohonné jednotky v podobě elektromotoru na každé kolo a jednostupňové převodovky.

Nico Prost před domácím publikem příliš nezazářil. Sice se dostal do závěrečné části kvalifikace tzv. superpole, v ní ale zajel ještě horší část než v základní kvalifikační skupině. Z pátého místa na startu zvládl dojet čtvrtý, přičemž jeho týmový kolega Buemi startující až osmý dokázal vystoupat na bronzovou příčku.



[zpět na obsah](#)



# FAVORIT: NEZNÁMÝ

**Text a foto** Jakub Krafek

**Přesně v polovině loňské sezóny začal šampion Pascal Wehrlein poprvé mluvit o možnosti zisku mistrovského titulu. A to i přesto, že po devíti závodech se na vítězném stupínku vystříдалo sedm různých pilotů. Do konce sezóny se počet vítězů téměř zdvojnásobil a podobná bilance je očekávána i letos.**

Jelikož Wehrlein si touto dobou užívá post na pozici pilota formule 1, o titul se popere ostatních čtyřiaadvacet, které mladý Němec nepřekonal na bázi dominance, ale stylem projevujícím se v několika posledních sezónách DTM pravidelně – stylem konsistence. Většina, nebo spíše úplně všichni piloti loňskou sezónou projeli jako na horské dráze – nahoru, dolů, hlavou vzhůru a zase od začátku. Wehrlein byl mezi těmi, co i v těch nejtísnivějších chvílích dokázali ze svého coupé vymačkat co to šlo.

Nejtísnivější chvíle se dají

definovat hlavně jako případ, kdy vy a vaše značka obdržíte konstantní závaží jako handicap za to, že jste rychlí. Dobrá, pomohli i ostatní v rámci týmové režie, ale ta je v DTM přeci jako doma. Zapomeneme-li na loňskou pozávodní hysterii v Rakousku, kterou způsobilo pravděpodobně pouze nešťastné načasování nekontrolovaných emocí Wolfganga Ullricha a jezdecké chyby Tima Scheidera, rada starších z každého tábora přesouvala osudy a výsledky svých pilotů tak, jak je už dlouhá léta zvykem.

"Rada starších z každého tábora přesouvala osudy a výsledky svých pilotů tak, jak je už dlouhá léta zvykem."



V rámci současných zmražených technických regulí udává krok Audi. Piloti této značky brali úvod loňské sezóny útokem a jejich dominanci v jejím průběhu občas hlavně díky menšímu váhovému handicapu pravidleně narušovalo BMW a Mercedes. Velkým neduhem byly tzv. blokové výsledky, kdy díky přiděleným hmotnostem v jednotlivých závodech obsadila několik předních příček jedna značka (třeba v Zandvoortu obsadili prvních 6 pozic pouze piloti BMW).

Pro letošní rok se systém závaží mění. Na rozdíl od loňského konceptu založeného na výsledcích závodů bude realizován na základě sčítání sektorových časů jednotlivých pilotů z kvalifikace.

Netknuté budou stále samotné

závodní speciály, jejichž specifikace by v zájmu šetření financí měla platit až do sezóny 2018.

Jedna malá změna přes zimu přesto proběhla. Zatímco Audi a BMW se drží starých modelů, Mercedes se rozhodl pro marketingový krok a svůj závodník v rámci pravidel přestavěl do vizuální podoby odrážející aktuální silniční protějšek. Tento krok může inženýrům a pilotům značky v samotné sezóně přivodit nemalý bohlav, což přiznal i vedoucí Ulrich Fritz. Sladění staré aerodynamiky a nové podoby karoserie si totiž bude žádat část pozornosti celého týmu, zatímco konkurence se starými modely se takovými problémy nebude muset zabývat.



DTM

# KALENDÁŘ DTM 2016

Foto Jakub Krafek



7 - 8 květen  
21 - 22 květen  
4 - 5 červen  
25 - 26 červen  
16 - 17 červenec  
20 - 21 srpen  
10 - 11 září  
24 - 25 září  
15 - 18 říjen

Hockenheimring  
Zeltweg  
Lausitzring  
Norisring  
Zandvoort  
Moscow Raceway  
Nurburgring  
Hungaroring  
Hockenheimring

Německo  
Rakousko  
Německo  
Německo  
Holandsko  
Rusko  
Německo  
Maďarsko  
Německo

DTM

# AUDI

AUDI RS5 DTM

Tituly od r.2012: 1  
Vítězství od r.2012: 16

## Team Abt Sportsline/Abt

vedoucí: Hans-Jurgen Abt

piloti:

- #5 Mattias Ekstrom (Švédsko)
- #17 Miguel Molina (Španělsko)
- #48 Edoardo Mortara (Itálie)
- #51 Nico Muller (Švýcarsko)



foto: DTM

## Team Phoenix

vedoucí: Ernst Moser

piloti:

- #10 Timo Scheider (Německo)
- #99 Mike Rockenfeller (Německo)

## Team Rosberg

vedoucí: Arno Zensen

piloti:

- #27 Adrien Tambay (Francie)
- #53 Jamie Green (Velká Británie)

foto: DTM



# BMW

## BMW M4 DTM

Tituly od r.2012: 3  
Vítězství od r.2012: 18

### Team MTEK

vedoucí: Ernest Knoors  
piloti:  
#7 Bruno Spengler (Kanada)  
#18 Augusto Farfus (Brazílie)

### Team RMG

vedoucí: Stefan Reinhold  
piloti:  
#11 Marco Wittmann (Německo)  
#16 Timo Glock (Německo)

### Team Schnitzer

vedoucí: Charly Lamm  
piloti:  
#13 Ant.Felix da Costa (Portugalsko)  
#100 Martin Tomczyk (Německo)

### Team RBM

vedoucí: Bart Mampaey  
piloti:  
#31 Tom Blomqvist (Velká Británie)  
#36 Maxime Martin (Belgie)





foto: DTM

# MERCEDES

## MERCEDES AMG C63 DTM

Tituly od r.2012: 1  
Vítězství od r.2012: 14

### Team ART

vedoucí: Sebastien Philippe  
piloti:  
#2 Gary Paffett (Velká Británie)  
#34 Esteban Ocon (Francie)

### Team Mücke

vedoucí: Peter Mücke  
piloti:  
#8 Christian Vietoris (Německo)  
#22 Lucas Auer (Rakousko)

### Team HWA I/II

vedoucí: Ulrich Fritz  
piloti:  
#3 Paul di Resta (Velká Británie)  
#6 Robert Wickens (Kanada)  
#12 Daniel Juncadella (Španělsko)  
#84 Maximilian Gotz (Německo)



foto: DTM

kfzteile24



# TT

Text a foto  
Jakub Krafek

Seriál DTM bude letos na vybraných podnicích druhým rokem doprovázet značkový pohár Audi TT cup a na Hockenheimu do splešené předokolky usednou hned dva Češi. Závodnice Gabriela Jílková i novinář Jakub Rejlek od nás dostali stejnou trojici otázek...

A photograph of a female racing driver, Gabriela Jílková, standing in a pit lane. She is wearing a white and red racing suit with various sponsor logos, including 'IPB', 'MAGNETI MARELLI', and 'LUBR'. She is holding a black racing helmet. In the foreground, there is a large stack of tires, some of which are wrapped in white plastic. The background shows a blurred outdoor setting, likely a racetrack.

## GABRIELA JÍLKOVÁ

foto: Martin Straka

### **Jak se vůbec člověk dostane ke startu v pohárovém závodě Audi TT?**

Bylo to hodně složité. Přihlásilo se okolo 200 závodníků z celého světa a do dalšího kola postupovalo pouze 20. Rozhodovalo se podle různých disciplín, jako jsou schopnosti jízdy s civilním autem na okruhu, parkování, zvládnutí krizových situací nebo korigování smyku. Druhé kolo probíhalo na italském okruhu Vallelunga. Tam jsme odjeli celkem tři testovací jízdy a byli zkoušeni v rozhovorech před kamerou. Podle výsledků se rozhodovalo, kdo dostane možnost zúčastnit se ostrých závodů, a já byla mezi nimi.

### **Na co se v rámci víkendu na Hockenheimu nejvíce těšíš?**

Těším se, že budu moci porovnat síly v pohárových autech, což jsou vždy nejvíce vyrovnané závody. Každý má stejné podmínky a tak záleží jen na dovednostech. Bude to můj první závod v cestovním autě, takže je to pro mě něco zcela nového, a proto i velká vyzva. Hodně teď jezdím na simulátoru, abych se s vlastnostmi auta více sžila a nasbírala zkušenosti.

### **Víš, že se na trati utkáš s novinářem Jakubem Rejlkem? Co na to říkáš?**

Vím, že se spolu utkáme. Moc se na to těším. Historicky první dva Češi v Audi TT Cupu hned při prvním závodě sezóny je super událost. Oba startujeme jako hosti a s TTčkem to bude pro oba první okruhový závod. Celý víkend bude hodně napínavý, a už se na něj nemůžu dočkat.

## JAKUB REJLEK

### **Jak se vůbec člověk dostane ke startu v pohárovém závodě Audi TT?**

V mém případě je to pozvánka od Audi ČR, které mi nabídlo jedno místo. Pro novináře jsou v každém závodě připraveny 2 auta. Výhodou je, že v Čechách jsem jeden z mála vlastníků závodní licence FIA International B a aktivně závodím. Musel jsem však projít testy, kde bylo 60 novinářů z celého světa a podařilo se mi vyjet místo v prvním závodě.

### **Na co se v rámci víkendu na Hockenheimu nejvíce těšíš?**

Na Hockenheim se těším celkově. Je to nejlepší víkend DTM, protože se tam jede i MS v rallycrossu. Nejvíce se ale těším na tvrdé souboje. Na pohárovém závodění je nejlepší, že auta jedou stejně a jezdec musí bojovat, jede se nárazník na nárazník a to mi jde a baví mě to. Na druhou stranu jsem na Hockenheimu nikdy nejezdil, takže budu mít drobný handicap.

### **Víš, že se na trati utkáš se závodnicí Gabrielou Jílkovou? Co na to říkáš?**

Jsem rád, že tam budeme dva z ČR. Gábina je závodnický profík, já amatér, ale těším se a budu se snažit být rychlejší a být co nejvýše. Navíc je to ženská a žádný chlap nechce skončit až za ženou. Tak uvidíme. Všechno ale bude v kamarádském duchu, doufám.



## NENÍ JAKO CESTÁK

Všechny vypadají skoro stejně - mají benzínové turbomotory, aerodynamické prvky, pohon na přední kola a jejich piloti si na trati občas neberou servítky. Až po nahlédnutí pod slupku každého z nich se objeví ta jedinečná tvář, která hlavně pro soutěžící hraje hlavní roli. Jako předlohu jsme si vzali tři hony. Jednu z WTCC, druhou z BTCC a třetí z TCRC.

**Text** Jakub Krafek

**Foto** Jan Pořízek





## VĚC KONSTRUKCE

foto: BTCC Media

Zatímco speciál z mistrovství světa pobere všechno, co do něj JAS Engineering v rámci pravidel a snahy o zrychlení nahází, Civic z britských okruhů vyvíjený pro kategorii NGTC týmem Dynamics má striktně omezenou dietu. Téměř všechny komponenty kromě motoru a karosérie jsou předepsané organizátorem série, což signifikantně snižuje finanční požadavky na vývoj a provoz závodního vozu a srovnává startovní pole dohromady.

I přes všechny ty předepsané díly je pole velmi rozmanité – týmy mají volnou ruku ve vývoji aerodynamiky a vlastního motoru, a pokud by i to bylo pro rozpočet moc, TOCA nabízí k pronájmu jednotky od firmy

Swindon. Pro představu – swindoňácké motory používá skoro polovina startovního pole.

Menší nevýhodou NGTC je nemožnost využít plný potenciál závodních vozů, což zdůraznil hlavně Jason Plato ve svých dobách u MG. Plato i tým věděli, kde jsou pomalí a co je třeba změnit, ale nutnost používání předepsaných dílů jim to prostě nedovolila. Další věcí je, že pro některé automobilky je NGTC trnem v oku – jsou to automobily, které v karosérii s jejich značkou vozí ve vysokoprofilovém šampionátu cizí komponenty a motory. Jeden z výrobců kdysi dokonce po týmech požadoval odstranění značkových emblémů a přejmenování samotných speciálů.



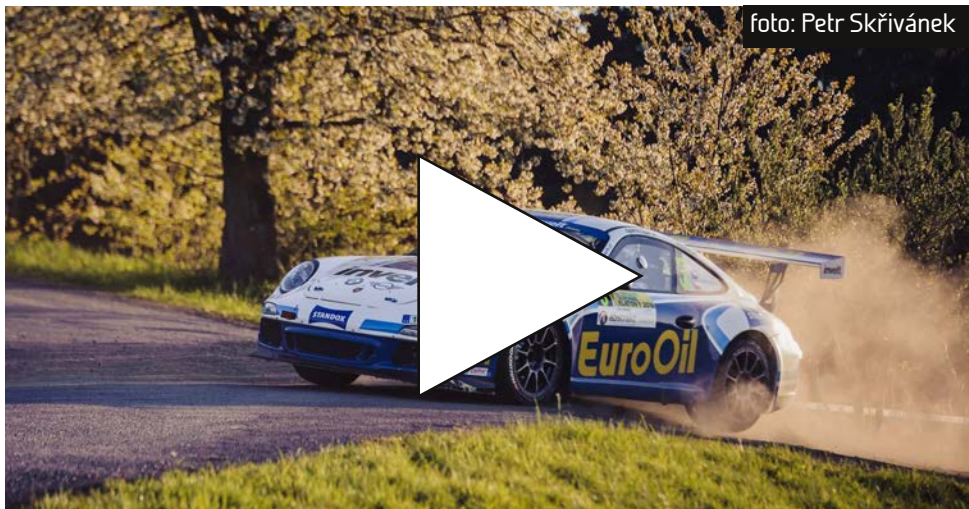
## VĚC KONCEPTU

foto: Jan Pořízek

Dva zdánliví soupeři na trhu mezinárodních závodů - WTCC a TCR, zas až takoví soupeři nejsou. Mistrovství světa staví na svém statusu šampionátu pro přímou účast továrních týmů a startovní pole doplňuje o soukromníky, kteří na provoz speciálů kategorie TC1 mají finance a jsou ochotni podstoupit boje proti automobilkám. Naproti tomu TCR je ryzím konceptem pro soukromé týmy a zákazníky automobilek, které speciály pro tuto kategorii vyvíjejí a staví. Pro SEAT, Opel a Volkswagen je TCR možnost, jak se uvést ve světě motorsportu a napřímo

vydělat nějaké to Euro. Nejsou to totiž pouze samotné závodní speciály, z jejichž prodeje peníze jdou, ale i všechno ostatní, co souvisí s jejich údržbou - náhradní díly, repase motorů apod. Vedle toho jsou tu malí italská ladiči jako Romeo Ferraris (Alfa Romeo) nebo Top Run (Subaru), kteří dostaly od organizátorů pozhennání a vyvíjejí speciály na vlastní pěst s minimálním rozpočtem nebo s podporou lokálního importéra. Právě v tomto případě by mělo zařadovat BoP a umožnit menším konstruktérům prohnat vozy z dílen automobilek, zatím se tak nestalo.

foto: Petr Skřivánek



## ZLATÉ ČASY ČESKÉ RALLY

Na Rallye Šumava 2016 startovalo 79 posádek, což je nejvíc od roku 2006, kdy jich přijelo ještě o osm víc. Věřme, že je na dlouho zapomenut rok 2014, kdy se v Klatovech sešlo chudé pole 33 účastníků, a všichni jsme měli velké obavy o osud nadcházející sezóny. Letos máme našlápnuto mnohem lépe.

Česká rally se zřejmě pohybuje v několikaletých cyklech. Vysoce atraktivní startovní listina i nasazení posádek při Šumavě nápadně připomnělo některá předchozí období, která jsme brali za zlaté časy českého rallysportu. Jsou zpět? Posuďte sami.

## JEAN LOUIS SCHLESSER V PRAZE



foto: Eliška Šmídová