Motorsport revue

3/2016

LE MANS

PORSCHE
AUDI
TOYOTA

úvod

Milí čtenáři,

ti, kdo nežijí automobilovými závody celý rok, jimi žijí alespoň jeden víkend v něm. Le Mans totiž dokáže zaujmout i toho "tuctového" fanouška sportu, který se jinak rychlým kolům obloukem vyhýbá.

Jak už je zvykem, před velkým podnikem vám přinášíme to nejdůležitější, aniž bychom vám pomotali hlavy krkolomnými termíny a nic neříkajícími zápletkami. K tomu pravidelně přihazujeme i pár zajímavých historických okamžiků.

Co se změnilo, je grafika magazínu. Číslo od čísla pracujeme na tom, aby byla čistší, přehlednější a vizuálně přátelštější.

Užívejte si čtení a bezesný víkend s Le Mans.

Jakub Krafek, vedoucí vydání

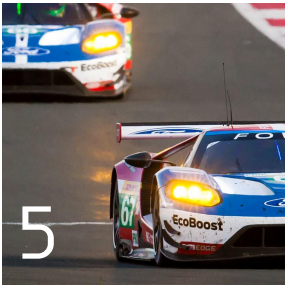
Obálka:
©Vít Javořík

3/2016

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.

© 2016 Motorsport revue s.r.o. Jakékoliv užití obsahu včetně převzetí článků je bez souhlasu zakázáno.

obsah



1 FOTOSTŘÍPKY
2 LE MANS 24H Jakub Krafek
3 FORMULE E Pavel Šimek
4 PORSCHE 936 Jakub Krafek
5 FORD GT @ LE MANS Jakub Krafek
6 IMSA Jakub Krafek
7 DOMÁCÍ SCÉNA Jakub Krafek
8 RALLY ČESKÝ KRUMLOV Prokop Siwek

miniatury: 1,2 ©Vít Javořík; 3 ©Pavel Šimek; 4 ©Porsche; 5 ©Ford Motor Company; 6 ©General Motors; 7 ©Škoda Octavia Cup; 8 ©Pavel Weiser

FOTOSTŘÍPKY

©Vít Javořík

Bratři, jak se patří. Dries Vanthoor ve finální fázi střídání upoutává bezpečnostní síťku a definitivně tak předává ve 3h závodě na Silverstone Audi R8 svému bratrovi Laurensovi, několikanásobnému šampiónovi šampionátu GT vozů.

67 000 diváků si první červencový víkend nenechalo ujít Motorsport Festival Lausitzring, ve kterém se po dlouhé době dohromady předvedly dvě německé vrcholné série DTM a ADAC GT Masters. Zatímco oba závody DTM probíhaly celkem v poklidu, piloti GT si nedarovali ani centimetr tratě, a to zejména v nedělním závodě plném karambolů. Na čele tabulek figurují Robert Wickens (DTM) a Christopher Mies s Connorem de Phillippim (GT).

©Jakub Krafek

FOTOSTŘÍPKY

Mezi favority na domácí půdě v závodě elektrických formulí ulicemi Berlína patřil Daniel Abt. Atmosféru si doopravdy užíval, zatímco jeho kolega di Grassi na autogramiádě neustále zíval. Své fanoušky odměnil druhým místem!

©Pavel Šimek

Aintree a Wellington. Místa motoristickým fandům věrně známá. Zde spojená do jednoho na nové sekci okruhu Silverstone - výjezd ze zatáčky Aintree na rovinku Wellington.

©Vít Javořík

FOTOSTŘÍPKY

©Pavel Šimek

Los, který v Berlíně přinesl smůlu lídrovi šampionátu FE di Grassimu. První část kvalifikace je pro jezdce neoblíbená, protože trať ještě není pořádně vyhřátá a pogumovaná od soupeřů.

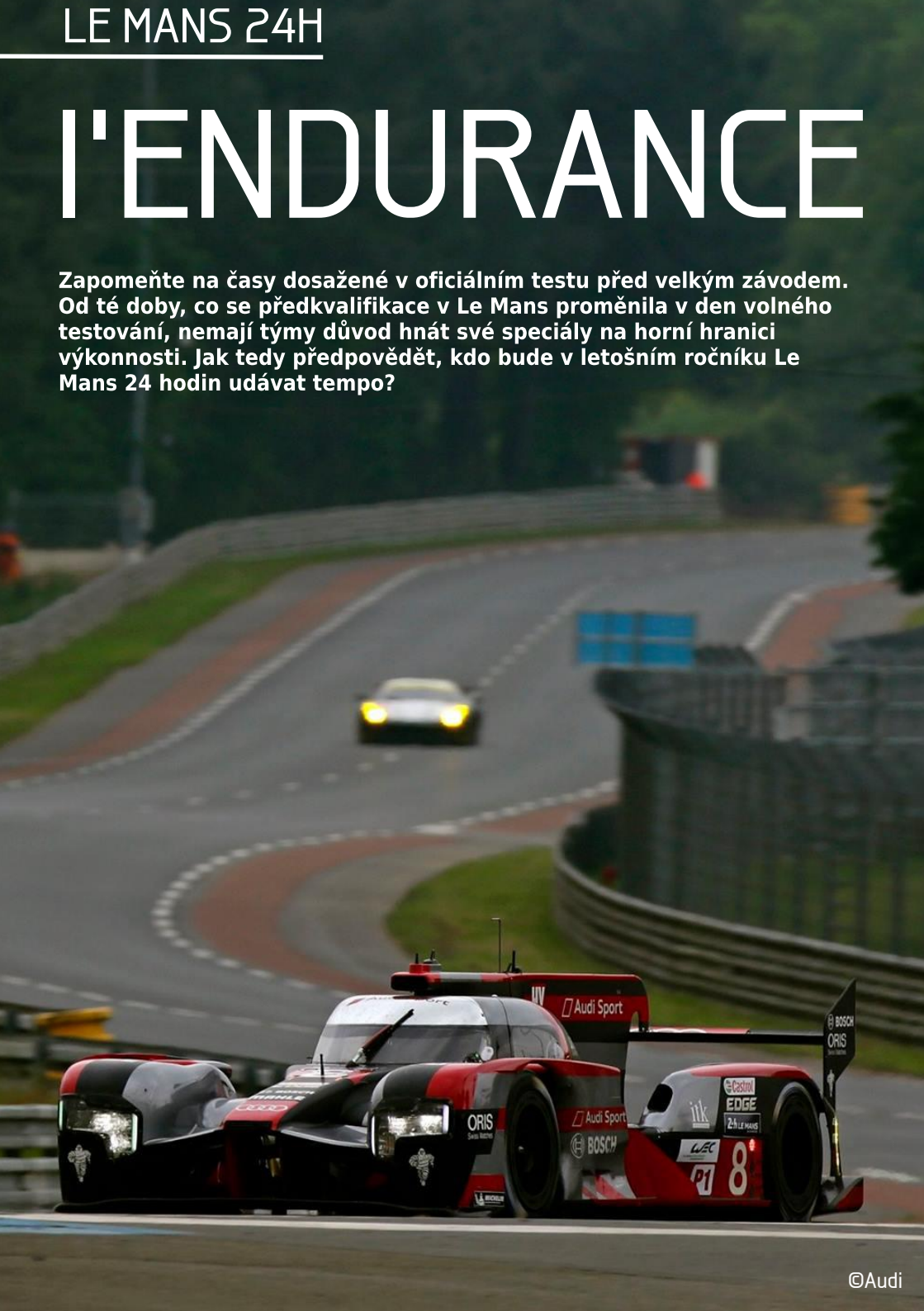
Německá veteránka Claudia Hurtgenová na Lausitzringu vyzkoušela durabilitu nového BMW M6 GT při katování zatáček. Z fotografie se můžete přesvědčit, že M6 bude asi vyžadovat delikátnější styl jízdy.

©Jakub Krafek

zpět na obsah

l'ENDURANCE

Zapomeňte na časy dosažené v oficiálním testu před velkým závodem. Od té doby, co se předkvalifikace v Le Mans proměnila v den volného testování, nemají týmy důvod hnát své speciály na horní hranici výkonnosti. Jak tedy předpovědět, kdo bude v letošním ročníku Le Mans 24 hodin udávat tempo?



©Audi

Nijak. Vítězství může shrábnout kterýkoliv ze šesti továrních hybridů LMP1 a vzhledem k událostem v letošním květnovém "přípravném" závodě ve Spa Francorchamps, kde všechny do jednoho potkaly technické potíže, do hry částečně vstupují i soukromé prototypy týmů Rebellion a ByKolles.

Na žádné z hybridních placek nezůstal od konce loňské sezóny kámen na kameni. Pernou zimu prožily především Audi a Toyota - obě značky vyrukovaly s kompletně novými speciály.

Audi v předešlých sezónách těžilo z propracované aerodynamiky a když je loni Porsche dohnalo a nasadilo laťku výše, návrháři z Ingolstadtu vypotili novou koncepci. Podle šéfinženýra značky Jorga Zandera je mnohem úspornější generovat přítlak ve spodních částech prototypu, a na této myšlence je celý koncept postaven. Nová R18 si tak zachovala hodnoty přítlaku svého předchůdce, ale výrazně se snížil aerodynamický odpor.

S nekonečnými přesčasy se přes zimu museli smířit návrháři a mechanici Toyoty. Pod vedením technického šéfa Pascala Vasselona museli připravit nový 2.6l V6 turbomotor. Původní atmosférické jednotky už byly v rámci úspornosti mezi současnou konkurencí za zenitem a sám Vasselon přiznal, že změna měla přijít mnohem dřív.

Jediný, kdo nasadil evoluci loňského modelu, je Porsche. Model 919 ve verzi pro "sprint 6h" závody od loňského Nurburgringu do konce sezóny vymetl všechna první místa suverénním způsobem, a tak nebyl důvod stavět nový vůz. Jako jediná nástraha se v záplavě nových komponentů ukázala baterie, která podkopla nohy posádce Lieb/Jani/Dumas ve Spa. Do Le Mans je tedy připravena prověřená loňská verze komponentu.

LE MANS 24H

PORSCHE 919
2.0 turbo V4

#1 Porsche Team - Timo Bernhard/Mark Webber/Brendon Hartley
#2 Porsche Team - Romain Dumas/Marc Lieb/Neel Jani

AUDI R18
4.0 turbodiesel V6

#7 Audi Sport Joest - Andre Lotterer/Benoit Treluyer/ Marcel Fassler
#8 Audi Sport Joest - Oliver Jarvis/Lucas di Grassi/Loic Duval

TOYOTA TS050
2.4 twin turbo V6

#5 Toyota Racing - Sebastien Buemi/Anthony Davidson/ Kazuki Nakajima
#6 Toyota Racing - Mike Conway/Stephane Sarrazin/ Kamui Kobayashi

všechny fotografie ©AdrenalMedia.com

LE MANS 24H

FORD GT (3.5l twin turbo V6)
#66 Ganassi - Pla/Mucke/Johnson
#67 Ganassi - Franchitti/Priaulx/Tincknell
#68 Ganassi - Hand/D.Muller/Bourdais
#69 Ganassi - Briscoe/Dixon/Westbrook

Renesanci bojů ze šedesátých let povedou týmy AF Corse a Chip Ganassi, nasazující Ferrari 488 Turbo, respektive Ford GT v divizi sériových GT vozů. Tato dvojice jako jediná připravila speciály postavené podle aktuálních technických regulí vyznačujících se volnější aerodynamikou.

Mazaným způsobem se na konkurenci oplývající nejnovějšími vozy snaží dosáhnout Aston Martin. Britská značka do letošní sezóny vstoupila pouze s updatovaným Vantage, ale do party si přizvala výrobce pneumatik Dunlop, aby pro šelmy s motorem vpředu vyvinul speciální směs pneumatik.

V GT by tedy logicky měla udávat tempo stará dvojka Ford a Ferrari s Astony navěšenými na zadním křídle. Vzhledem k současnému trendu jménem BoP však budou ve hře i konstruktéři jako Corvette a Porsche.

Nejobsazenější třídou na La Sarthe bude LMP2. O vítězství se utká celkem 23 posádek prototypů Ligier, ORECA, Gibson nebo BRE.

FERRARI 488 GTE (3.9l twin turbo V8)
#51 AF Corse - Bruni/Calado/Pier Guidi
#71 AF Corse - Rigon/Bird/Bertolini
#82 Risi C. - Fisichella/Vilander/Malucelli

ASTON MARTIN VANTAGE GTE (4.5l V8)
#95 AMR - Thiim/Sorensen/Turner
#97 AMR - Stanaway/Adam/Rees

CHEVROLET CORVETTE C7.R (5.5l V8)
#63 GM - Magnussen/Garcia/R.Taylor
#64 GM - Gavin/Milner/J.Taylor

PORSCHE 991 RSR (4l flat-6)
#77 Proton - Lietz/Christensen/Eng
#91 Porsche MS - Pilet/Estre/N.Tandy
#92 Porsche MS - Makowiecki/Bamber/Bergmeister

všechny fotografie ©AdrenalMedia.com

©AdrenalMedia.com

WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP

Le Mans je bezesporu nejslavnějším vytrvalostním závodem světa, ale v rámci MS vytrvalostních závodů je to jen jeden z osmi bodovaných závodů v kalendáři. První dva se odjely ve Velké Británii a v Belgii.

Zamotané události na Silverstonu a ve Spa možný průběh letošní sezóny vytrvalostního mistrovství světa nenaznačily. Ve Velké Británii si obě Porsche vybraly smůlu; loňská posádka šampiónů Marka Webbera, Brendona Hartleyho a Tima Bernhardta z pohodlného vedení dramaticky kolidovala s jedním z pomalejších vozů a druhý speciál v bitvě o vítězství zpomalil defekt. Na trati vyhrálo Audi, ale vůz kvůli nadměrně opotřebované podlaze neprošel finální technickou kontrolou a byl vyloučen.

Belgie přinesla další překvapení v podobě technických problémů a ve finále vyhrál ten, kdo strávil nejméně času opravami v boxech.

Infarktové chvíle to byly především pro tým Toyoty, jehož oba vozy nedokončily po závadě na motoru, jeden z nich si přitom v době poruchy jel pro vítězství. Vyřešit jakékoliv příčiny nespolehlivosti motoru by byl před Le Mans nesplnitelný úkon, ale technici nakonec zjistili, že na vině byla nadměrná zátěž působící v zatáčce Eau Rouge.

zpět na obsah

KDO Z KOHO

Formule E se blíží k rozuzlení celé druhé sezóny. Teprve druhá sezóna nového šampionátu nám slibuje před posledním podnikem v Londýně, kde se pojedou dva závody, skvělou podívanou, do které vstupují dva jezdci prakticky se stejným bodovým kontem.

©FIA Formula E

Letošním obhájcem titulu je Nelson Piquet jr. Už v předsezónních testech se však ukázalo, že jeho čínský tým nepostavil příliš dobré řešení vlastní pohonné jednotky. Sezóna je pro něj trápením, a až v posledních dvou podnicích dokázali s týmovým kolegou Turveyem zazářit alespoň v kvalifikaci.

Jeho loňský vyzývatel Švýcar Sébastien Buemi z týmu Renault e.DAMS ovládl začátek sezóny a prvních několik podniků se zdálo, že technologický náskok Renaultu nikdo nedožene a veškeré snahy o to jsou marné.

Do trojlístku loňských kandidátů o titul patřil ještě Brazilec Lucas di Grassi. Di Grassi se svým týmem Audi ABT Schaeffler však letos dokázal sesadit Renault a svést s ním rovnocenný boj. Nyní Buemiho od di Grassiho dělí jediný bod. ABT má pro změnu ztrátu jedenáct bodů na Renault.

Loňský dvojzávod v Londýně ukázal, jak velmi důležité jsou výkony ostatních jezdců a jejich chuť soupeřit. Zatímco Piquet, který byl nejméně favorizován, si v klidu jel svoji ligu osamocen a byl schopen vyhrát oba závody, jeho soupeři se museli potýkat s ostatními závodníky a prokousávat se polem.

Loni definitivně rozhodla poslední dvě kola. Jak to bude letos? Poslední závod v Berlíně vyhrál Buemi a di Grassi se musel spokojit s třetím místem. V Paříži zase triumfoval di Grassi. Oba jezdci, potažmo jejich týmy, jsou na konci sezóny výkonostně srovnané. Rozdíl mezi nimi dělá jezdec a to jak mu sedne trať. Z tohoto pohledu bych tak spíše tipoval di Grassiho, který loni dokázal zajet v Londýně lépe, a navíc Buemi, ač je špičkový jezdec, pod tlakem dělá chyby. Ty jsme mohli vidět právě vloni v posledním závodě, ale i letos, když se mu nevydařila kvalifikace a musel se probojovávat polem.

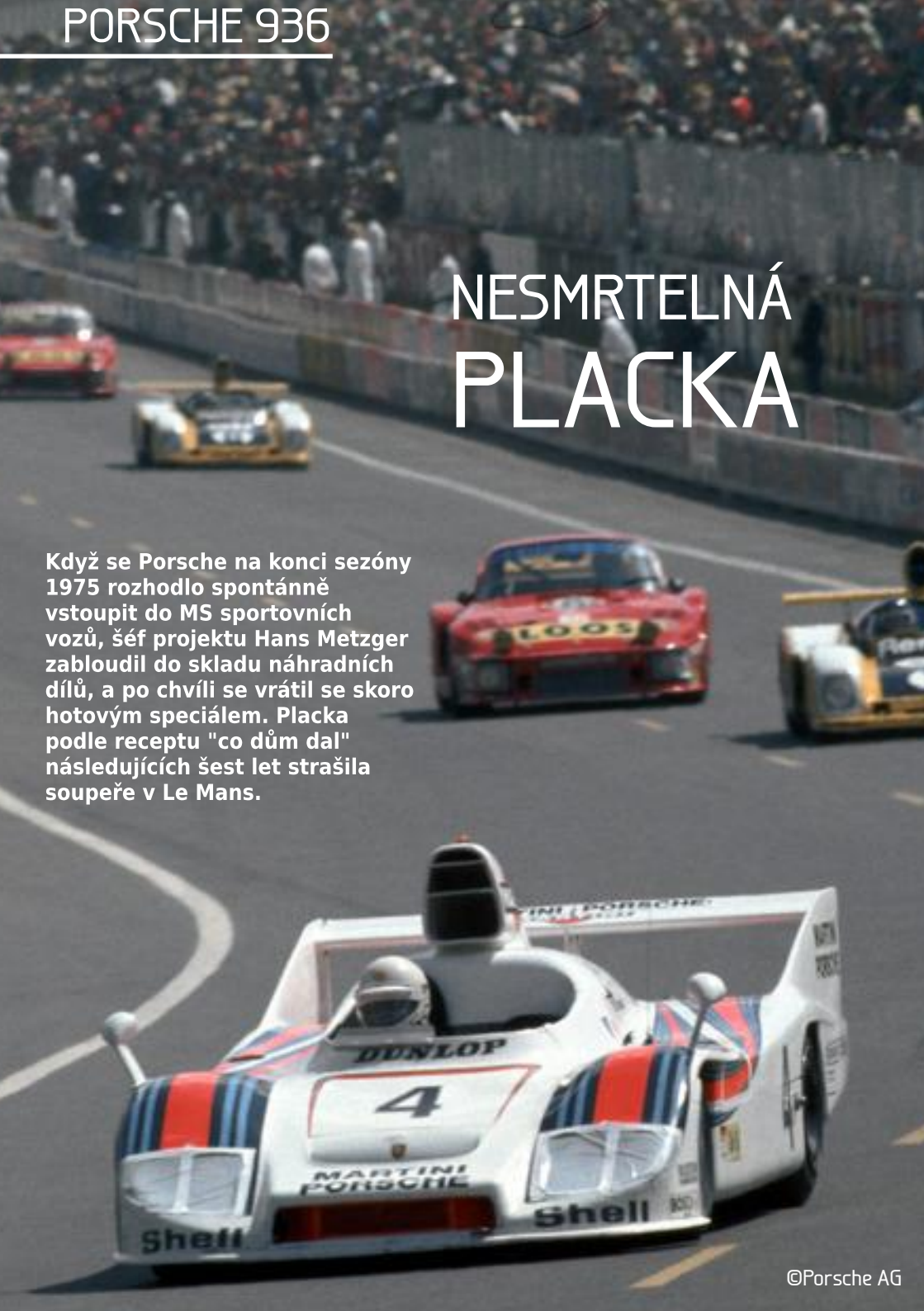
Na konečný verdikt tohoto souboje na nože se můžeme těšit už 2. a 3. července. Sledovat závod bude opět možné na oficiálním kanále YouTube Formule E.

©Pavel Šimek

zpět na obsah

NESMRTELNÁ PLACKA

Když se Porsche na konci sezóny 1975 rozhodlo spontánně vstoupit do MS sportovních vozů, šéf projektu Hans Metzger zabloudil do skladu náhradních dílů, a po chvíli se vrátil se skoro hotovým speciálem. Placka podle receptu "co dům dal" následujících šest let strašila soupeře v Le Mans.



©Porsche AG

PORSCHE 936

Byla to skládačka!

Porsche vstupem do MS sportovních vozů v sezóně 1976 vzbudilo rozruch - ještě rok předtím o seriál prototypů skupiny 6 neukázalo sebevětší zájem - stutgartského výrobce na scéně reprezentovaly soukromé týmy Joest a Kremer, jimž továrna sem tam podala pomocnou ruku zapůjčením mechaniků nebo testovací dráhy.

Navíc tu byl tovární program pro speciály Skupiny 5, kde měla dominovat silueta založená na modelu 911, pojmenovaný 935, jenže dokázalo by skoro gétěčko absolutně vyhrát Le Mans? Pravděpodobnost byla velmi malá, takže inženýři z Weissachu s posvěcením továrny začali pracovat na prototypu pro Sk.6.

Na jaře roku 1976 z dílny vyjel model 936 - jedinečná skládačka z prověřených dílů. Na trubkovém rámu Porsche 908 byla upevněna karoserie a podvozek 917 Can Am a pohon ze staré dobré pětilitrové 917. Uprostřed seděl tři roky starý plochý 2.1l turbomotor.

"Na jaře roku 1976 z dílny vyjel model 936 - jedinečná skládačka z prověřených dílů"

PORSCHE 936

Jako nejikoničtější se ukázala kombinace 936 s Jacky Ickxem - pokud placka vyhrála, jedním z jejich pilotů byl právě Belgičan. Rozverná 936 mu přivodila plno úsměvů i perných momentů.

©Porsche AG

1976 - 1977

Dva roky dominance, tedy skoro. V obou případech projelo vítězné Porsche cílem s náskokem jedenácti kol. Druhé prvenství už nebylo tak jednoznačné a vedení týmu muselo posadit Ickxa, jehož exemplář pro poruchu nedokončil, k posádce Barth - Haywood.

Dvojice na začátku závodu ztratila čas kvůli poruše vstřikování a Ickx jí měl pomoct postupovat vzhůru startovním polem.

Rovinka Mulsanne se v tomto ročníku ukázala jako rozhodující faktor - piloti turbo vozů na ní své motory nešetřili a unavené komponenty vypovídaly službu jeden za druhým. Ickx se tak celkem jednoduše dostal do vedení, ale i jeho vůz zpomalil 45 minut před koncem defekt jednoho z pístů motoru.

Vedoucí 936 posledních 30 minut s náskokem 17 kol strávila v garáži, aby Barth na pět válců z šesti vyjel odkroužit poslední dvě rundy a vítězně proťal cílovou pásku.

PORSCHE 936

1978 - 1979

Ickxovo Porsche v roce '78 skončilo na svodidlech, ironicky v Porsche Curves.

O rok později byl Belgičan diskvalifikován za nepovolenou pomoc zvenčí - v noci mu praskl řemen pohánějící vstřikování paliva a v autě neměl náhradní (většinou se minimálně jeden vozil). Mechanik mu ke trati součástku potají přivezl, ale pašování nakonec neuniklo bystrému oku jednoho z maršálů.

1980

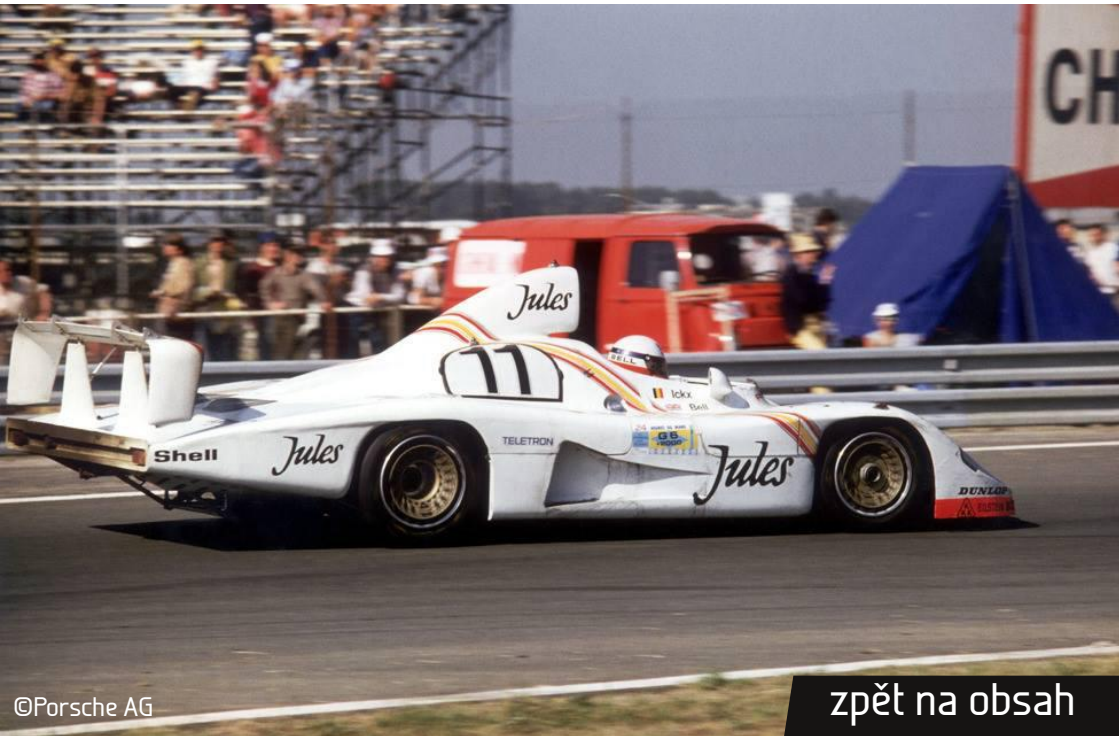
Porsche definitivně ukončilo projekt sportovních vozů pro Le Mans a plány 936 svěřilo do rukou soukromých týmů.

Reinhold Jost se rozhodl postavit vlastní 936 - nakonec se mu podařilo splašit pár továrních mechaniků, Jackyho Ickxe i podporu Martini.

Výtvor pod označením 908/80 byl rychlejší než konkurence, bohužel ho zdržela výměna řemene na trati (zase Ickx, tentokrát vezl náhradní), výměna převodovky a výkyvy počasí.

1981

S ohledem na velmi nízkou konkurenci a chuť zopakovat si celkové vítězství v Le Mans, Porsche vytáhlo z muzea jednu 936 a do ní posadilo další muzejní kousek - motor z předčasně ukončené kampaně Indycar. Vrátil se i Ickx a spolu s 936 vítězstvím uzavřeli šestiletou epizodu vzájemné symbiózy.



©Porsche AG

zpět na obsah

FORD GT @ LE MANS

Našla by se lepší příležitost, než padesátileté výročí rozdrcení konkurence na scéně vytrvalostních závodů? Ford se vrací na místo činu se startovními čísly 66, 67, 68 a 69, nesoucími odkaz na triumfální výkony v Le Mans. V éře klimaticky naprosto odlišné se pokusí navázat na příběhy staré půl století a po cestě si bude chtít smlsnout i na nějakém tom Ferrari.

©Ford Motor Company

FORD GT @ LE MANS

Pamětníci vědí, že cesta na vrchol od roku 1964 byla plná překážek, technických potíží, požárů a pohledů na koncovky maranellských výfukových potrubí. Úspěch přišel až o dva roky později. To už ve Fordu věděli, že Ferrari do Le Mans nenasazuje desítky speciálů pro nic za nic. Početní převaha znamenala obrovskou výhodu, a tak se na startu francouzské 24 hodinovky v ročníku 1966 objevilo hned 13 exemplářů Ford GT. Začaly se psát čtyři roky dominance, smutných úmrtí a jedinečných příběhů.

Hned první vítězný finiš se postaral o rozruch – vozy týmu Carrola Shelbyho dokončily závod na prvních dvou místech. Jako první cílem projela posádka Denny Hulme – Ken Miles, ale jako vítěz byl klasifikován sesterský vůz Bruce McLarena a Chrise Amona. Obě posádky projely cílem ve formaci a dělilo je pouze několik metrů, jenže den předtím McLaren s Amonem startovali ze zadních pozic startovního roštu a ogranizátoři jednoduše prohlásili, ujeli větší vzdálenost a náleží jim vítězství.

Podobný scénář se konal i v následující sezóně. Ze sedmi Fordů dokončily dva. Přestože se v jednu chvíli příznivci modrého oválu o své koně obávali (Mario Andretti, sžívajíce se s novými brzdovými destičkami, probrzdil před přemostěním Dunlop a skončil ve tvrdé hliněné bariéře. Roger McClusky a Jo Schlesser jeli těsně za ním a snažili se vyhnout nepořádku na trati, místo toho však ve hlíně skončili také = tři Fordy mimo hru v jedné minutě.). AJ Foyt a Dan Gurney si dojeli pro pohodlné vítězství. Gurney dokonce po závodě přiznal, že vedoucí náskok udržoval, aniž by plynový pedál sešlapával víc než do poloviny.

©Ford Motor Company

FORD GT @ LE MANS

©Ford Motor Company

Poslední dva vítězné roky se souboje o vítězství v Le Mans odehrávaly zejména s německou značkou Porsche. Závod 1968 Ford projel pod šachovnicí první po technických potížích velmi rychlých sporťáků z Weissachu, ale o rok později musela posádka GT40 Jacky Ickx/Jackie Oliver prvenství tvrdě vybojovat v duelu na závodní dráze. Byl to Ickx, kdo naplánovaným manévrem v posledním kole závodu na konci Mulsanne vykoukl ze slipstreamu a předjel Hanse Herrmanna, aby Fordu dovezl poslední ze série čtyř triumfů.

Padesát let poté a model stejného označení se potýká se stejnou konkurencí v éře, kde rychlost speciálu nehraje hlavní roli. Všech dvanáct současných es týmu Ganassi může zapomenout na závod pod půl plynem. Pojede se na sto procent a Ford se na výzvu připravil znamenitě – spolu se specialistou na karbonové konstrukce, firmou Multimatic, sestavili vůz kategorie GTLM s uhlíkovým monokokem a aerodynamikou koncipovanou podle nejaktuálnějších technických regulí, který je spíš takovým malým prototypem. Lednová Daytona byla debutem a zároveň dosavadním nejdelším závodem pro nové vozy - technické problémy neustále klepaly na dveře a penetrovaly elektroniku gétéček.

Od té doby uběhlo pět měsíců, jeden dvanáctihodinový, dva tříhodinové závody, několik sprintů a plno času na vývoj a vyléčení dětských nemocí, ale otázka, zdali se pojede podle scénáře z první poloviny šedesátých let, nebo z té druhé, bude zodpovězena až devatenáctého června odpoledne.

FORD GT @ LE MANS

"Otázka, zdali se pojede podle scénáře z první poloviny šedesátých let, nebo z té druhé, bude zodpovězena až devatenáctého června odpoledne."

©Ford Motor Company

Model MkII zajistil značce v roce 1966 první vítězství v Le Mans a pověstný triple. Za řidičem byl uložený sedmilitrový motor, který Ford používal i v NASCAR.

©Ford Motor Company

FORD GT @ LE MANS

©Ford Motor Company

MkIV byl nejradikálnějším modelem GT. V kompletně přepracované karoserii a šasi vezl stále stejný sedmilitrový motor a také díky propracované aerodynamice vůz vyhrál rok 1967. Jeho vývoj stál životy dvou špičkových amerických pilotů - Walta Hansgena a Kena Milese, kteří zahynuli v nehodách při testování.

Poslední dvě výhry GT obstaral paradoxně nejstarší model MkI. Počátkem sezóny 1968 byl předepsán objemový limit pro vozy účastnící se Le Mans a dosavadní sedmilitrový motor dostal stopku. John Wyer nasadil starší, ale updatované MkI s motorem 4.9l a vyhrál s ročnících '68 a '69.

©Ford Motor Company

zpět na obsah

DPi

LE MANS PO AMERICKU

Letošní sezóna je na americké scéně poslední pro dinosaury trubkové konstrukce kategorie DP. Na následující čtyřiadvacetihodinovce v Daytoně místo nich vedle stávajících LMP2 uvidíme zbrusu nové monokokové prototypy DPi založené na šasi LMP2 nové generace. Tím pádem se nabízí i červnový výlet do Le Mans, jenže ACO je proti...

©General Motors

Konzervativním pořadatelům francouzského vytrvalostního závodu vadí, že budou muset vynaložit úsilí navíc a kategorie LMP2 a DPi uměle srovnat. Přitom IMSA (pořadatel americké série) s BoP problém nemá a ve svých závodech ráda uvítá i čisté prototypy LMP2.

Největším problémem je pohonná jednotka. Zatímco všechny LMP2 od příští sezóny budou pohánět jednotné motory Gibson s elektronikou Cosworth, placky DPi budou ve svých útrobách vozit libovolné pohonné jednotky (v rámci technických regulí).

Mezi Amerikou a Francií už nějakou chvíli létá rušná korespondence, ale k definitivnímu řešení je stále daleko a názory na každé straně Atlantiku se spíše liší. V březnu Francouzi dokonce navrhli, že by vozy DPi mohly startovat v rámci kategorie soukromníků LMP1 a podpořily by tak současně velmi slabě obsazenou třídu.

Otázkou je, kolik výrobců plánuje pro první sezónu DPi postavit. Mluví se o Mazdě, Cadillacu a Hondě a je dost možné, že v Daytoně se objeví pouze hrst speciálů nejrychlejší kategorie. Záchrana může přijít v podobě starých uzavřených LMP2, které budou mít možnost startovat ještě jednu sezónu.

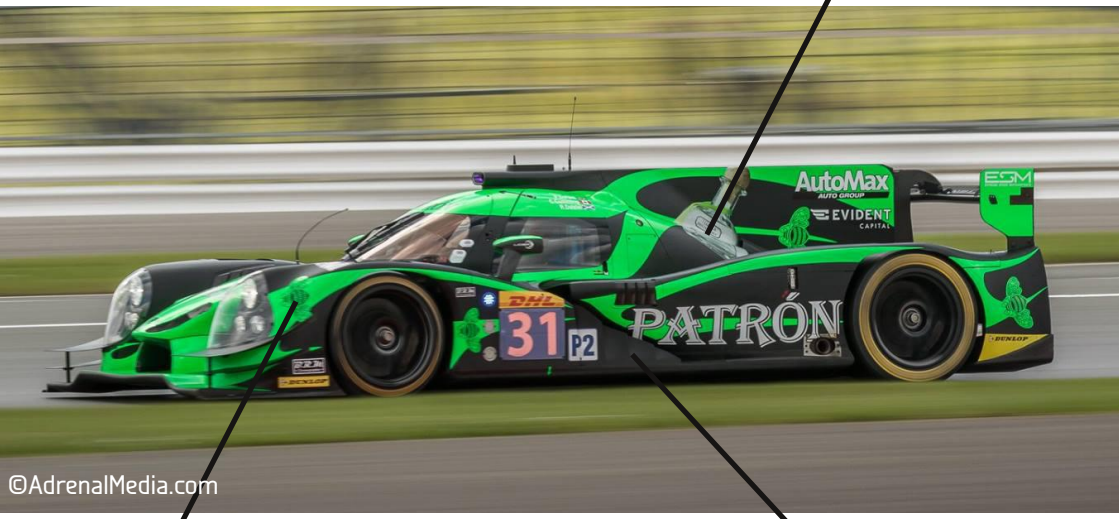
Přípravný program letos absolvuje Mazda. V závodě na okruhu Laguna Seca měla značka s prototypem LMP2 velmi blízko k vítězství, ale přední příčky průběžné tabulky patří starým dobrým robustním speciálům DP. O vedení v šampionátu se dělí posádka bratrů Taylorových a portugalsko-brazilská dvojice Christian Fittipaldi/Joao Barbosa. Na špici třídy GTLM figuruje "menší bratr" - Corvette C7.R dua Tommy Milner/Oliver Gavin.

©General Motors

LMP2 vs DPi

VŠEOBECNÁ FILOZOFIE
Narozdíl od LMP2 v Evropě, která je určená pro soukromé týmy a Pro-Am kombinace pilotů ve WEC, ELMS a Asijské sérii, DPi umožňuje do světa sportovních vozů vstoupit továrním týmům s profesionálními posádkami skrz americký šampionát IMSA. Od toho se odvíjí i možnost vyvinout vlastní kit (vizuál + motor).

MOTOR
Kategorie LMP2 bude používat motory Gibson V8 s elektronikou Cosworth. Pohonné jednotky pro DPi si budou moci značky/týmy vyvíjet sami.



©AdrenalMedia.com

VIZUÁL
Všechny speciály LMP2 zůstanou v podobě, v jaké vyjely z monážního boxu. Týmy s DPi budou mít volnost v navrhování a vyvíjení podoby nosu, bočnic a zadních blatníků, aby mohly lehce reprezentovat daného konstruktéra.

ŠASI
Základem DPi i LMP2 je šasi specifikace 2017 od jednoho ze čtyř schválených konstruktérů – Dallara, Ligier, ORECA, nebo Riley.

zpět na obsah

KULATÝ ČERVEN V MOSTĚ

Co je kulaté, to se točí. V případě mosteckého okruhu bude tento víkend spojením středoevropské automobilové závodní špičky a oslav kulatin - 33 let autodromu.

©Škoda Octavia Cup

Hungaroring i Zeltweg jsou pro české diváky trošku z ruky, proto je první víkend na českém území netrpělivě očekáván, a to hlavně jako první show stáda nových oktávek na domácí půdě.

Překvapením je, že šampionátu po dvou zahraničních víkendech dominuje maďarský závodník Gabor Tim. Dobrá, double na Hungaroringu se dal v rámci patriotismu a znalosti domácí tratě očekávat, jenže Gabor si vyskakoval i na Zeltwegu, kde vyhrál sobotní závod.

Tomáš Pekař loni za volantem oktávky strávil v rámci testování a vývoje nekřesťansky dlouhou dobu a dominance se k údivu většiny nekonala.

První dva závody strávil zavěšený za zadním nárazníkem Tima a vyhrát se mu podařilo až napočtvrté. Jakkoliv fustrující muselo čekání na zlatý věnec být, Tomáš si pro něj dojel dost stylovým způsobem: po rapidním startu ze zadních pozic startovního roštu.

Na premiérové zlato v nové éře stále čeká bývalý šampion předchozí generace seriálu, Michael Vorba. Léta za volanty gétéček jsou nyní spíše na obtíž, ale Michal se s oktávkou rychle sžívá. Vítězství časem musí zákonitě přijít. Co třeba už v Mostě?

"Double Gabora Tima na Hunagroringu se dal v rámci patriotismu a znalosti domácí tratě očekávat"

©Škoda Octavia Cup

DOMÁCÍ SCÉNA

TOMÁŠ ENGE

Snad ani sám Tomáš neví, kdy naposledy závodil za volantem předokolky. V současné době našeho nejaktivnějšího mezinárodnícho pilota zaměstnává vývoj, testování a závodění se speciály ladiče Reiter Engineering. Mostecký start za volantem VIP oktávky bude sladkým návratem do mladických let, ve kterých v identickém poli plném fiest začínal svou pestrou kariéru.

©Škoda Octavia Cup

ČTYŘI (PROFÍCI) V JEDNOM (POHÁRU)

TOMÁŠ PEKAŘ

Testovací a vývojový pilot Škoda Octavia cupu je díky stovkám ujetých kilometrů na mosteckém autodromu horkým adeptem na vítězství v obou závodech.

GABOR TIM

Maďarský pilot trochu překvapivě vyhrál tři ze čtyř letošních závodů a pomalu si dláždí cestu za titulem nového Octavia Cupu.

MICHAEL VORBA

Jeden z velkých nenaplněných talentů, který v dobách Formule BMW porazil i Sebastiana Vettela a v posledních letech proháněl středoevropskou špičku za volantem Ferrari.

©Škoda Octavia Cup

DOMÁCÍ SCÉNA

GT3 vládne světu a v případě domácí scény platí totéž. V sobotu se v Mostě odjedou celkem tři závody, jejichž tempo budou udávat speciály této populární kategorie bodující do tabulek středoevropské zóny, MMČR a ESET V4 Cupu.

První dvě BMW Z4 GT3 k nám loni importoval Robert Šenkýř a kočár s motorem V8 vyluzujícím monstrózní zvuk měl úspěch u diváků i v samotných závodech. Kdo by čekal, že letos se vyrojí celkem tři kusy? Šenkýř jeden prodal týmu Appstores MS a letos s ním brázdí tratě Jakub Kubas. Zbývající dva kusy jsou loňské specifikace a i přes své mládí jsou to historické skvosty. Už od Maďarska jezdí Šenkýřův tým s bývalým exemplářem týmu Marc VDS, který loni vedl závod Spa 24h. Druhý skvost v Mostě poprvé nasadí Appstores MS a jedná se o vícemistrovský vůz loňské sezóny ADAC GT Masters. Za volanty Z4 budou sedět Jakub Knoll a David Palmi.

Letošní domácí scéna ovšem není jen o speciálech ze druhé ruky. Týmu Trevor Racing se podařilo ukořistit zbrusu nové BMW M6 GT3 Turbo - Jiří Malchárek s ním vyhrál závody v Rakousku.

Leadera týmu ARC Bratislava Mira Konopku si diváci zvykli v posledních pár sezónách vídat za volantem starších Saleenů nebo Porsche. Miro letos půjde proti tradici a do Mostu přiveze Lamborghini Huracan ověnčený nedávnými pódiovými umístěními v mezinárodní sérii Blancpain GT.

Jak už text výše prozradil, všechny tři závody velké divize se po změnách harmonogramu odjedou v sobotu. Původně byl první sprint vypsán na pátek, což by před prázdnými tribunami nemělo cenu. Pořadatelé tak přesunutím učinili správný krok.

©ESET V4 CUP O.Laušman

zpět na obsah

NA KRUMLOVĚ ŘÁDILY ŽIVLY

Na tohle je opravdu spolehnutí. Při Rallye Český Krumlov prší. Aspoň v jedné etapě. Obvykle na Malontech. Letos to ale byla pořádná síla. Bylo neuvěřitelné v začínajícím létě projíždět bílou krajinou...Méně romantickým faktem je, že zásah kroupou velikou jako pingpongový míček opravdu bolí.

©Petr Skřivánek

Však ty kroupy taky rozbíjely střechy i okna domů, čelní skla aut. Nejhůře postižena byla právě obec Malonty. Ušetřeno nezůstalo ani její okolí. Stromy bez listí i bez jehličí, na cestách třiceticentimetrová kluzká vrstva kdečeho, co sebou voda brala. V sobotu se tudy měla dvakrát prohnat Rallye Český Krumlov, vždyť malontská erzeta patří k tuzemským perlám. Jenže, na tom se při možnostech obutí a nastavení podvozku nedalo závodit, silnice byly sjízdné jen velmi obtížně. První průjezd byl pochopitelně zrušen, ale všichni si měli možnost ty šílené podmínky vyzkoušet volným tempem.

Před druhým průjezdem byly sice cesty protaženy, ale zrušilo se to také. Pořadatelé byli sice obětavě na svých místech, ale copak se to patří, závodit tam, kde se odehrála taková pohroma? Byla to podobná situace, jako při Rally Krkonoše 2013, kde se kvůli následkům povodní rušila rychlostní zkouška v okolí Prosečného, a závodníci následně mezi sebou uspořádali sbírku pro občany nejvíce postiženého Rudníku.

Podobně se zachovali vítězové Kopecký s Dreslerem. Dvacet tisíc korun, které v Krumlově vyhráli, hned v cíli věnovali občanům Malont na opravy po řádění živlů. Přidali se i pořadatelé z ČK motorsport, ÚAMK Český Krumlov i některé další posádky. A pomoci můžete i vy prostřednictvím bankovního účtu obce Malonty: číslo 580014379/0800, variabilní symbol 27052016.

©Pavel Weiser

zpět na obsah