

# Motorsport

4/2016 *revue*



# ÚVODNÍK

Milí čtenáři,

sezóna se nám přehoupla do druhé poloviny jako lusknutím prstů. Všechny šampionáty jsou rozjeté v plném proudu (kromě Formule E) a my vám prostřednictvím našeho e-magazínu opět přinášíme nejaktuálnější témata ze světa automobilových závodů.

Grafika a formát magazínu se od tohoto čísla nebudou nijak rapidně měnit. Změna na horizontální rozložení stránek proběhla hlavně kvůli fotografiím a jejich efektivnějšímu využití a věřím, že to bude pohodlnější i pro vás.

Občas mrkněte i k nám na web - krom magazínu stále děláme i videoreportáže a naši redaktoři si občas ve svých sloupcích neberou servítky.

Jakub Krafek, vedoucí vydání

## 4/2016

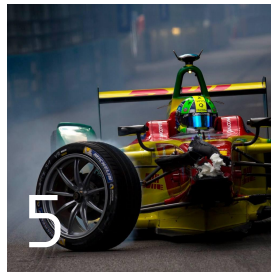
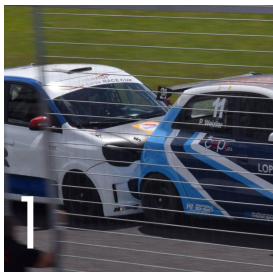
**Obálka:**  
©Jakub Krafek

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.ro.



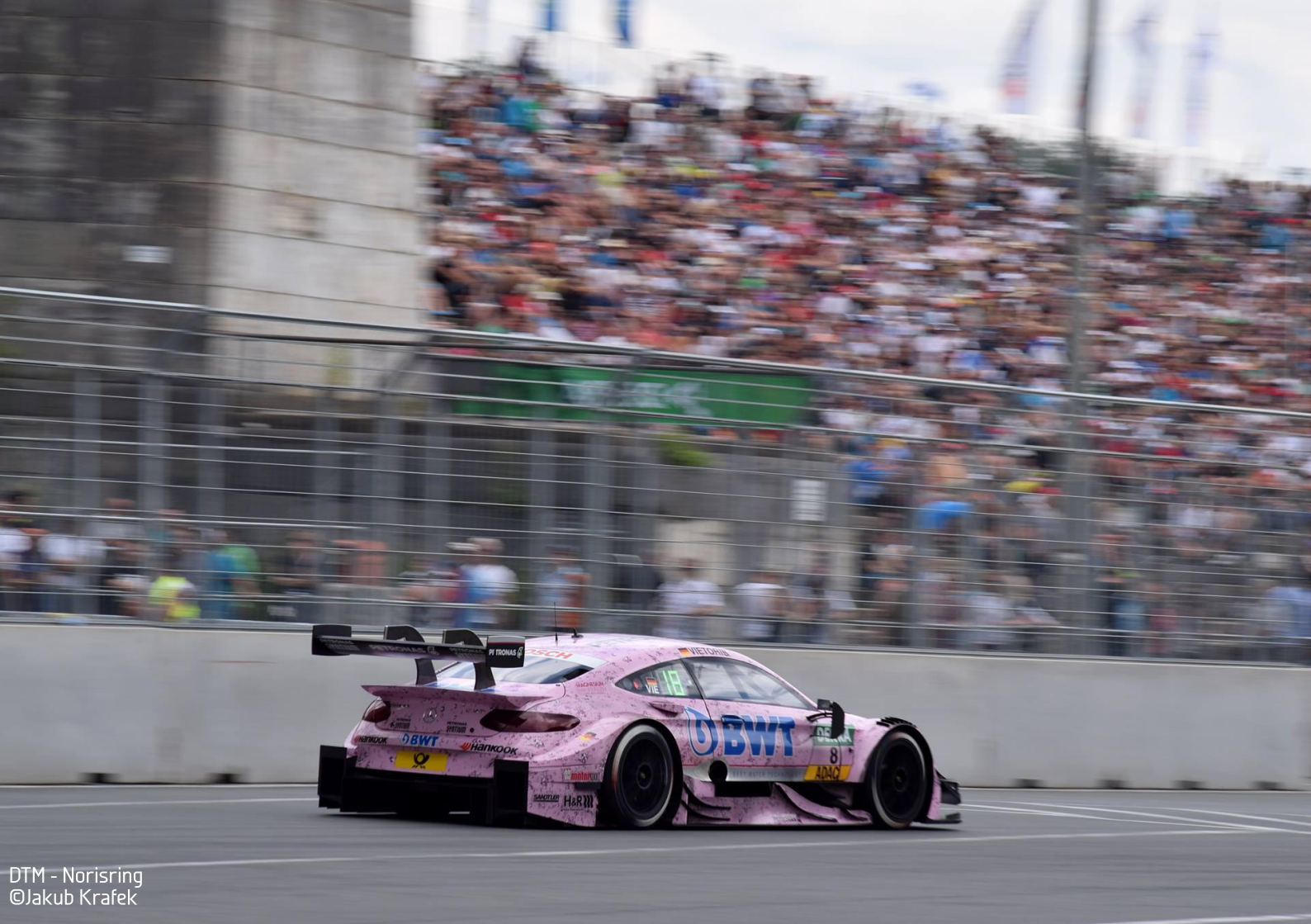
# OBSAH



- 1 FOTOSTŘÍPKY
- 2 SPA 24H & BLANCPAIN GT JK
- 3 LE MANS 24H JK
- 4 PEUGEOT 308 RACING JK
- 5 FORMULE E PŠ
- 6 DOMÁCÍ SCÉNA JK
- 7 TCR JK

JK: Jakub Krafek  
PŠ: Pavel Šimek

miniatury: 1,2,6, 7 ©Jakub Krafek; 3 ©Toyota; 4 ©TCR International; 5 ©Formula E





Adria RACE CUP  
20  
J. MORLA  
A2R

Adria RACE CUP  
11  
P. Weixler  
C.P. a.s.  
LOPOCA SPORT  
SUPR  
MOTOR SPORTS

Twingo Cup - Most  
©Jakub Krafek



# DEN A NOC VE FRANCORCHAMPS

Jeden by si myslel, že pokud přežije čtyřiadvacetihodinový slalom mezi stovkou pomalejších aut v Dubaji a stejně dlouhý závod lesy kolem Nürburgringu s dvojnásobným počtem aut slabších tříd, nemůže ho už nic překvapit. Bohužel, v kalendáři GT závodů je ještě jeden podnik, po jehož dokončení se jeho účastníci mohou cítit nesmrtelně - Spa 24h.





Tentokrát se nejedná o kličkování mezi pomalejšími vozy, ale o kontest mezi šedesátkou speciálů vybalancovaných do pokud možno stejné výkonnostní linie. Tahle šedesátka obsahuje devítku renomovaných konstruktérů, kteří závod berou opravdu vážně a nasazují do něj svá nejrychlejší esa. Trochu jiná výzva než Dubaj a Nürburgring, hm?

Závod si v minulosti prošel fázemi slávy i hledání identity - vystřídal se na něm kategorie sportovních i cestovních vozů a po silné éře sedmdesátých, osmdesátých let a slabých devadesátkách prožívá Spa 24 hodin další z vrcholů. Díky zařazení do kalendáře nového Interkontinentálního šampionátu pro GT vozy bude letos opět o něco prestižnější a konstruktéři v čele s úřadujícími vítězi BMW se budou o prvenství prát do poslední minuty.

**KDE:** Spa Francorchamps (Belgie)  
**KDY:** 26-31 červenec 2016  
**KDO:** přes šedesát speciálů GT3  
jedenácti značek



©Vít Javořík



©Vít Javořík

Čtyřidvacetihodinovka ve Spa letos nezůstane bez české účasti. ISR a Filip Salaquarda se budou snažit s novým Audi R8 napravit loňskou boucháčku...

...zakýmco pro tým Scuderia Praha to bude s GT3 první 24h závod mezi opravdu světovou tovární konkurencí. Určitě zde uplatní zkušenosti z vytrvalostní série Creventic. Za volantem 488 Turbo by se měla vedle regulára Jiřího PISAŘÍKA objevit i bývalá formulová naděje a vítěz závodů GP2 Josef Král.



# VÍTĚZNÁ TROJKA

©Jakub Krafek

©Brecht Decanq



2014 - Audi R8 LMS ultra  
L.Vanthoor - R.Rast - M.Winkelhock

2015 - BMW Z4 GT3  
N.Catsburg - L.Luhr - M.Palttala

2013 - Mercedes SLS AMG  
B.Schneider - M.Buhk - M.Götz



©VIMAGES/Fabre



©Olivier Beroud/Vision Sport Agency

Výběr nejžhavějších  
posádek každé značky  
kategorie PRO ze  
startovní listiny Spa 24h

Bentley (Team M-Sport)  
Nissan (Team RJN)  
Audi (Audi Sport WRT)  
McLaren (Garage 59)  
Ferrari (AF Corse)  
Lamborghini (Grasser Racing)  
Mercedes (Team HTP)  
BMW (ROWE Racing)

Guy Smith - Vincent Abril - Steven Kane  
Lucas Ordóñez - Mitsunori Takaboshi - Alex Buncombe  
Laurens Vanthoor - René Rast - Nico Müller  
Shane van Gisbergen - Come Ledogar - Rob Bell  
Pasin Lathouras - Michele Rugolo - Alessandro Pier Guidi  
Rolf Ineichen - Jeroen Bleekemolen - Mirko Bortolotti  
Jazeman Jaafar - Dominik Baumann - Maximilian Buhk  
Maxime Martin - Philipp Eng - Alexander Sims

# McMASTER



V šampionátech Stephana Ratela mezi konkurencí od Mercedesu, BMW, Audi nebo Ferrari dominují modely nesoucí legendární jméno McLaren. Šedesát let dělá divy. Z ryze garážové značky se přes léta proměn vyvinula továrna produkující high-tech speciály sbírající vavříny všude, kam strčí kola svých produktů. Aktuální kampaň ve Formuli 1 nevychází podle představ, a tak čest značky zachraňuje program sportovních vozů.



©Vít Javořík

Už loňské výkony 650S v kombinaci s mladým Novozélandanem Shane van Gisbergenem ukázaly potenciál a letos pod hlavičkou týmu Garage 59 pokračují v sérii skvělých výkonů.

V únorové dvanáctihodinovce na

Bathurstu McLaren po cestě za vítězstvím nezastavila penalizace drive-through ani elektrický zkrat, po kterém se Mc zastavil přímo na závodní dráze.

Následné tažení evropskými vytrvalostními podniky je důkazem, že není třeba mít

nejrychlejší vůz. Stačí podávat maximální výkony, mít vykalkulovanou strategii a počkat si na případné trable soupeřů.

V Monze převzal štafetu za zásluhy Rob Bell - po startu tříhodinového závodu ve svém stintu předjel 13 soupeřů, aby kolegům Ledogarovi a van Gisbergenovi vůz předal nadostřel špiče. Jejich tempo v kombinaci s drobnými problémy soupeřů pak vedly k prvnímu místu.

O neaktuálnější vytrvalostní triumf v Paul Ricardu se postarala skvělá strategie a další trable soupeřů v den, kdy McLaren nebyl zrovna nejrychlejší GT3 v poli.

Šanci na vítězství má McLaren i ve Spa, ovšem spolu s několika dalšími značkami.

Mercedes ztratil vítězství v Monze díky technické závadě na elektronice - Jazemanu Jaafarovi při sepnutí omezovače rychlosti vypnul motor a bez této ztráty by spolu s Buhkem a Baumannem vyhráli.

Že rychlost v Itálii nebyla zcela



náhodná ukázala trojice vítězství v Silverstone. Následná kolektivní demonstrace síly AMG na nemistrovském závodě 24h Nurburgring, kde Mercedes obsadil první čtyři místa dokázala, že i za kopcem ve Spa budou stříbrné šipy jasnými favority.

Ze hry není venku ani Audi. Přestože loni nové R8 ještě rychlostně nestačily a letos její nejvýše postavená posádka na lídra tabulky ztrácí dvě třetiny bodového stavu, všichni moc dobře ví, čeho jsou chlápci z Ingolstadtu schopní. A vůbec, neodepisujte ani Bentley, Ferrari a Nissan. Zvláště, když Spa 24h nabízí hned trojitou porci bodů, díky níž vzešla většina bývalých šampionů.

### Průběžné pořadí před Spa 24h

Endurance cup: 1.Bell - van Gisbergen  
- Ledogar (McLaren), 66b; 2 Buhk -  
Jaafar - Baumann (Mercedes), 44b; 3  
Reip - Soucek - Soulet (Bentley), 30b  
Intercontinental Cup: 1 McLaren, 25b;  
2 Bentley, 18b; 3 Audi, 15b



©McLaren Automotive Limited

## OKNO DO MINULOSTI

McLaren 650S má vítězné kořeny a ve svém tažení scénou sportovních vozů má na co navazovat. Když v roce 1995 z dílny vyjel nový McLaren F1 GTR, se všemi svými soupeři, včetně prototypů, na Le Mans vytřel. Pravda. Nápomocné mu bylo také počasí, ve kterém se sportovní placky zrovna dvakrát necítily, ale stále je to pozoruhodný výsledek.

[zpět na obsah](#)

# KRÁDEŽ V PŘÍMÉM PŘENOSU

Věrným divákům závodu 24 hodin Le Mans je velebný především triumfální průjezd vítězných vozů Audi pod šachovnicovou vlajkou - ať už to bylo R8, R10 nebo R18. Loni se opět dočkali trochu jiného vizuálu v podobě Porsche 919. Letos měla přijít další obměna...měla.

Hlavní roli hrála japonská značka Toyota. Místo triumfálního průjezdu cílem však její vedoucí prototyp dvě minuty před vypršením časového limitu pod boxovou zídou zastavil, nemohouce

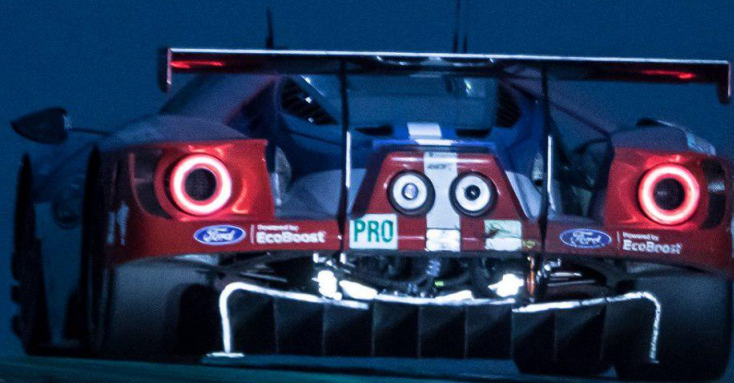


popadnout dech.

Po třidvaceti hodinách a osmapadesáti minutách všem členům týmu zbyly oči pro pláč a evropské sportovní oddělení Toyoty si do vitríny místo vítězného

poháru vystavilo už několikátý kalich hořkosti.

Netřeba dodávat, že posádka Anthony Davidson/Sebastien Buemi/Kazuki Nakajima si vítězství opravdu zasloužila - obě Audi byly



©Adrenal Media.com

zpomaleny technickými poruchami a Porsche udávalo vedoucí tempo pouze za tmy. Trio smolařů z Toyoty číslo 5 nakonec nebylo ani klasifikováno, jelikož poslední kolo neodkroužilo pod 6 minut daných pravidly.

Pokud Toyota prohrála závod kvůli smůle, většina týmů z kategorie GTE provozujících vozy

postavené podle loňských pravidel prohrála závod kvůli špatně nastavenému BoP.

Ještě v testech před Le Mans to vypadalo, že by proti zbrusu novým Fordům GT a Ferrari 488 mohly mít šanci, ale kvalifikace je hodně rychle vyvedla z omylu.

Obě značky v časovce nasadily k -full attack- módu a zabraly

kompletně první tři řady na startu.

V samotném závodě tedy proběhla renesance šedesátých let - Ford vs. Ferrari. Ford, řídivše se heslem 'go like hell' závod po místy problémové jízdě vyhrál i přesto, že těsně před startem spolu se svým úhlavním protivníkem z Maranella nafasoval další zátěž.

## OKNO DO MINULOSTI

Psal se rok 1998 a byl to první start Toyoty pod hlavičkou evropské sportovní divize. Konkurence byla tehdy obrovská - Porsche, BMW, Mercedes, Nissan a plno rychlých soukromníků. Vlajku držela po dvaadvaceti hodinách závodění ze tří posádek modelu GT-One kombinace Thierry Boutsen/Ralf Kelleners/Geoff Lees. Trable soupeřů i přes dvojitou výměnu soukolí v převodovce umožnily trojici v posledních hodinách vést závod. 80 minut před koncem v převodové skříní zachrastilo znova a GT-One tentokrát zastavila nadobro.

©Toyota GmbH



[zpět na obsah](#)

# LVÍČE JDE DO SVĚTA

Peugeot 308 Racing byl představen už loni, a jelikož se původně jednalo především o speciál pro francouzský okruhový pohár plánovaný na sezónu 2017, pozornost zvenčí byla minimální. Mezinárodního zájmu se Lvíčeti dostalo až v letošním březnovém BoP testování pro vozy kategorie TCR a ve třech mezinárodních závodních víkendech v pohoří Eifel.



## První ostrý start proběhl ve Spa při závodech mezinárodní série TCR.

udávají pravidla. Výjimka od promotéra spraví vše a Peugeot Sport tvrdí, že svojí přeplňovanou šestnáctistovku dokáže lehce dostat na výkonnostní úroveň regulérních turbo-dvoulitrů.

Důkazem budiž třetí místo Teddyho Claireta z podniku evropského poháru cestovních vozů na Nordschleife, kterému předcházela úspěšná vytrvalostní debut posádky Demoustier/Nett/Bohrer ve čtyřhodinovce VLN na stejném okruhu.

Čtyři hodiny ostrého kroužení už je slušný test, a jelikož byl vůz týmu Sebastien Loeb Racing nasazen do třídy 2l turbo, Peugeot dokázal, že zvýšení plnicího tlaku v honbě za odpovídajícím výkonem motoru na spolehlivosti neubírá.

Příjem objednávek začal už tento měsíc a speciál bude k mání mimo jiné pro týmy TCR, ETCC, VLN, nebo ESET Tourenwagen Cupu, jehož dva závody se jezdí v Mostě a v Brně.



©TCR International

Většina exemplářů 308 Racing měla zůstat doma a pravidelně se utkávat v poháru objíždějícím francouzské okruhy. Těch pár dalších kusů pak bylo připraveno pro zákazníky z různých národních šampionátů jako je třeba VLN.

To by ale Marcelo Lotti se svojí sérií a technickou regulí TCR nesměl Peugeotu nahrát velký evropský balón; do společnosti Leonu, Civicu, Golfu a Astry 308 perfektně zapadá i přesto, že její motor má o 200 kubíků méně než



©Creventic

Značku Peugeot posledních pár let na mezinárodní scéně reprezentoval především soukromý tým Altran s modelem 208 Gti. Úřadující vícemistři série vytrvalostních závodů organizace Creventic loni vyhráli tři vytrvalostní podniky včetně 12h v Brně a sbírka zlatých pohárů se rozrůstá i letos.

## OKNO DO MINULOSTI

Na konci sezóny 1995 Peugeot usoudil, že doma ve Francii je konkurence malá, a se svojí 406 se rozhodl zaútočit na hegemonii Audi a BMW na německé půdě. Trvalo pouze dva roky, než domácím na jejich vlastním písečku zavřel dveře k titulu, o což se v roce 1997 postaral Laurent Aiello. Německé superturismo v té době navíc nebyl žádný běžkový šampionát. Po pádu DTM úspěšně suplovalo nejvyšší ligu cestovních vozů ve střední Evropě a vozy se lvem ve znaku pokaždé zabraly jedno místo v první trojce celkového hodnocení.

©Peugeot Sport



[zpět na obsah](#)

**Druhá sezóna nového šampionátu Formule E je za námi. Po nervy drásajícím finále jsme byli svědky korunovace Švýcara Sébastiena Buemiho a jeho týmu Renault e.Dams. Co ale předcházelo tomuto rozuzlení?**

# ELEKTRICKÁ DVOJKA



Sébastien Buemi v začátku sezóny potvrdil roli favorita z předsezónních testů. V prvním závodě v Číně dominoval, ale v druhém závodě ho zastavil problém s autem a tak se radoval jeho hlavní konkurent z ABT Schaeffler Audi Sport Lucas di Grassi.

V Malajsii jsme také podruhé a naposledy viděli v závodě bouřliváka Jaquese Villeneuva, který se pro neshody se svým týmem Venturi po třetím závodě (v němž ani nestartoval) rozešel a už se v šampionátu neobjevil. Přes skvělé kvalifikační výkony týmu Dragon, se d'Ambrosio a Duval neubránili tlaku Buemiho a di Grassiho, kteří na konci závodu obsadili stupně vítězů v tomto pořadí.

Velkou bitvu během sezóny spolu sváděli právě Dragon Jaye Penskeho a DS Virgin Racing. První vítězství DS Virginu v sezóně získal Bird, když dokázal za sebou jako jediný v závodě udržet Buemiho, který startoval v Argentíně ze



zadních řad.

Mexico City se stalo další novou lokalitou, kde se konala ePrix. Nervy drásající souboj mezi di Grassim, d'Ambrosiem a Buemim byl nakonec rozhodnut u zeleného stolu, když bylo vítězství di Grassimu vzato pro nestandardní prvky. To pak spadlo do klína d'Ambrosiovi stejně jako v první

sezóně v Berlíně.

Long Beach bylo svědkem chyby Buemiho, který boural s Frijnsem a tak di Grassi poklidně triumfoval za zády se skvělým Sarrazinem, který dovezl Venturi nejlepší výsledek v sezóně.

V Paříži a Berlíně si německý Audi ABT a francouzský Renault e.Dams navzájem vypálili rybníky.



ABT dokonce v Berlíně nepřistoupil k týmové režii, když nechal svého Daniela Abta v závěru závodu před di Grassim. Buemi se tak po závodě významně dotáhl na svého brazilského rivala.

V londýnském finále první kvalifikaci ovlivnil déšť, který schytali právě soupeři v boji o titul. Startující z druhé desítky se naháněli po celý závod. Di Grassi se ale udržel před Buemim. Daniel Abt pohřbil šance svého týmu na zisk poháru konstruktérů, když havaroval ve třetí zatáčce a smetl také letošního nejlepšího nováčka Robina Frijnse.

Prost, který ovládl oba závody, dopomohl k titulu Renaultu. Mezi jezdci, ale rozhodly body za

nejrychlejší kolo, protože do posledního závodu nastupovali di Grassi i Buemi se stejným bodovým ohodnocením, které hrálo do karet lépe di Grassimu, který měl o jedno třetí místo více a při bodové shodě by byl šampionem on.

Po vzájemné havárii ve třetí zatáčce, když torpédoval di Grassi Buemiho, byli oba nakonec schopni se dobelhat do boxů pro výměnu vozu. Jeli si pak svou ligu o nejrychlejší kolo, když vyjížděli a zajížděli v závislosti na přítomnosti safety caru na trati a také pogumovanosti hrbolaté trati. Když v závěru závodu zajel s pomalejším Audi di Grassi nejlepším kolo, Buemi se vyťasil

s nejrychlejším kolem pouze o pár setin lepším a bylo rozhodnuto.

Di Grassi po závodě velmi frustrovaný nedokázal pochopit, jak je možné získat body za nejrychlejší kolo v závodě, ve kterém ani nejste klasifikováni. Nebylo mu to ale nic platné. Buemi, ač v sezóně udělal několik chyb, dokázal využít lépe potenciálu svého vozu. Dobře věděl, že prohrou by se do jisté míry znemožnil. Měl totiž v rukách nejlepší náčiní. No považte: Audi ve složení di Grassi a Abt nezískali ani jednu poleposition a ani jedno nejrychlejší kolo. I proto jim patří obdiv, že se dokázali vyrovnat Renaultu a do slova a do písmene rvát o tituly!



# VOLUME II

Když před devatenácti lety odstartovala první éra Škoda Octavia cupu, složení závodního pole, technika i kalendář byly od dnešní generace na míle odlišné. Je tu ovšem ještě jeden důležitý bod - záměr. V minulosti měl podobu přilákání diváků zpět na tribuny závodních okruhů a probudit v nich zájem o domácí okruhové závody. Současný záměr se nijak neliší.

V první sezóně je pokaždé velmi obtížné odhadnout, jakým směrem se jakákoliv nová série bude ubírat. V současné situaci průměrných čtrnácti startujících může kvést, stejně jako rychle upadnout v zapomnění.

Nasazení a plány promotérů zatím naznačují, že se Octavia cup bude ubírat prvním směrem.

Už jen účast VIP osobností v každém z víkendů je mediálně velmi prospěšná záležitost, zvláště pokud se jako Tomáš Enge se svým mosteckým pole position zapíší do titulků většiny zpravodajství.

Neméně zajímavá je informace o probíhajícím jednání, jehož výsledkem by mělo být spojení oktávek do jednoho víkendu s vybranými podniky TCR International Series. Znamená to nejen zvýšení povědomí o staronovém seriálu, ale také možnost živých přenosů prostřednictvím webu YouTube, na kterém jsou poslední dobou 'živáky' automobilových závodů jako doma.



©Jakub Krafek

S TCR se samozřejmě váže i možnost vývoje oktávky pro tuto rychle rostoucí kategorii, což bylo v minulosti několikrát zmíněno.

Jediným negativem první sezóny poháru je snad jen okoukané pódium. Na prvním a druhém místě se střídají výhradně Tomáš

Pekař a Gabor Tim. Třetí stupínek má zarezervovaný Michael Vorba. Stejná situace panuje i v průběžném pořadí. Vede Tim před Pekařem a Vorbou. Už nyní je jisté, že o titul se na Slovakiaringu a v Brně popere právě tato trojka.



# 4 GT3

Jestliže loňská domácí sezóna byla pouze o Štefanu Rosinovi a jeho BMW, letošní situace je podstatně vyrovnanější. Rosina odešel za novou výzvou v podobě Blancpain GT a na domácím písečku se rozhořel souboj mezi dvěma Čechy a dvěma Slováky za volantů speciálů GT3.

©Jakub Krafek

I přestože Jakub Kubas a Jakub Knoll disponují o rok starší technikou než Miro Konopka a Jirko Malchárek, Čechům se daří držet přední pozice...a prát se o ně.

Knoll a Kubas v Mostě předvedli dva nervy drásající duely, ve kterých se rozdělili o první místa, ale také o krušné chvíle v obou sprintech.

V prvním závodě tlačil Kubas na Knolla a v nájezdu do první zatáčky svojí Z4 dramaticky roztočil a svého soupeře minul jen o centimetry. Ve druhém kontestu

se situace obrátila - Knoll stíhal Kubase, ale zlomený plynový pedál se postaral o Knollovu stopku.

Největším šťastlivcem slovenské fronty je Jirko Malchárek. Jeho týmu se před sezónou podařilo ukořistit úplně novou BMW M6 GT3 Turbo, ale krom toho, že dokázal vyhrát dva závody v Rakousku, se s technikou v plenkách spíše seznamuje a sbírá data.

Miro Konopka, další pilot oplývající nejnovější technikou, dělí svou energii mezi Blancpain GT a domácí mistrovství. S Lamborghini Huracan vyhrál závod v Maďarsku, ale v Rakousku kvůli termínové kolizi nejel, takže bude muset ztracené body pracně nahnat.

Mnohem větší konkurence GT3 se pravidelně schází ve 'vytrvalostních' hodinovkách, a to zejména v Mostě. Appstores Motorsport připravil druhou Z4 pro Davida Palmiho a Trevor Racing nasazuje obě Alpy. Favorité a udavači tempa však zůstali stejní jako ve sprintu.



©Jakub Krafek

Specialita čeká domácí závodníky na Velké ceně Slovenska. O západu slunce se pojede tříhodinový závod připomínající zašlé tradice českého mistrovství. V případě přízně počasí to bude nostalgie velmi romantická.

**Bitvy speciálů GT3 se letos staly koloritem domácích okruhů. V českých a slovenských garážích ovšem najdeme více než šestici vozů této specifikace, která byla k vidění v Mostě. Třeba bratři Balážové vlastní BMW Z4 a Corvette, ale startují s nimi pouze v klubových soutěžích.**



©Jakub Krafek

Gabriela Jílková vyměnila kokpit Formule Renault za pohárové Clio a užila si akci, kterou by lehký monopost neskousl. Přece jenom, styl boje o první místo (viz. obrázek) je doménou 'plechovek'.

Superturismo bylo v devadesátých letech pro domácí diváky stejným nakouknutím do světa, jako je dnešní GT3. Třisetkoňové rodinné sedany s přední poháněnou nápravou (výjimkou bylo třeba BMW) a jejich piloti dokázali ve vzájemných soubojích zvedat diváky ze sedadel a kempingových židliček. Hlavní role hrála jména jako Václav Bervid, Miloš Bychl, Josef Kopecký, Josef Michl, Břetislav Enge, Andrej Studenič nebo Josef Venc.



©Vít Strnádek



©Vít Strnádek

[zpět na obsah](#)

# UPLÁCAT, SJEDNOTIT, OSLAVIT

Závody cestovních vozů v posledních letech trpěly jednou velkou nemocí jménem různorodost. Každý šampionát měl vlastní technická pravidla a na přestupy nebo postupy vzhůru se stejnou technikou mohli někteří ambiciózní piloti zapomenout. Statečný rytíř jménem Marcello Lotti situaci nedávno změnil.



Kdo by na dnešním přesyceném trhu závodních sérií měl zájem o další šampionát, navíc s novou a neprověřenou technikou? Počkat, ona vlastně prověřená byla...

Základ technické regule je totiž postaven na pohárovém SEATu Leon - závodník za rozumné peníze s rozumnými provozními náklady. Marcello do mixu hodil víkendy v rámci velkých cen Formule 1 a zájem najednou začali mít i ostatní - Honda, Opel a Volkswagen.

Tedy, ne že by se jim jakkoli dařilo SEATy porážet - Španělé mají přece jenom s vývojem vozu několik měsíců náskok a plno dat, se kterými se dá pracovat. Ostatní jeli od nuly a zatím se snaží 'primátora' série technologicky dohnat, a to nejen v mezinárodní královně TCR šampionátů, ale i v ostatních národních mutacích, které za dva roky existence nové formule vytvořily solidní základ pro nástupce Superturisma.

Formuli TCR převzali všude, kde scéna cestovních vozů doposud stagnovala - Itálie, Belgie, Rusko,



©Jakub Krafek

Španělsko, nebo kde téměř neexistovala - Thajsko nebo naše domácí Zóna střední Evropy. V Mostě byly k vidění tři vozy v doprovodu armády pohárových Renaultů (na seznamu speciálů oprávněných ke startům TCR je i Škoda Octavia z nového cupu).

Když už jsme u těch oktávek,

právě seriál českých závodníků by příští sezónu měl dělat doprovod některým ze závodů TCR. Tím pádem není vyloučeno, že by se smečka novodobých hrdinů cestovních vozů mohla objevit i v Mostě.

A když už jsme u těch novodobých hrdinů, jedním z



©Jakub Krafek

našich je v poli vedle Petra Fulína i Slovák Maťo Homola, ktorý si nedávno na Oscherslebenu pripísal prvý víťazstvá.

Na konci loňské sezóny Maťo pokukoval po celoročnom angažmá ve WTCC, ale nabídlá se i možnosť alternatívnej cesty - pokračování na SEATu s podporou slovenského

importéra značky. Voľba to bola nakoniec možná ešte lepší než WTCC - Homola se pravidelne pohybuje v úzkej špičke, v poli plném hvězd sbírá zkušenosti mílovými kroky a po vítězném závodě na Oscherslebenu dokonce vedl tabulku pilotů. Aktuálně je pátý, nejlepší z týmu B3 Racing,

ktej nasazuje vozy pro další dva piloty.

Dvě do WTCC ovšem nejsou pro Homolu zavřené. Pokud TCR zůstane v aktuální podobě 'soukromníků', dalším smysluplným cílem je pozice v některém z továrních týmů mistrovství světa.