

# Motorsport revue

5/2016



# ÚVODNÍK

Milí čtenáři,

každý máme svůj vkus a svou oblíbenou motoristickou disciplínu, či snad přímo závod, na který se celý rok těšíme nejvíc. Věřím tomu, že hodně z nás se dočká o některém z následujících třech víkendů, ať už milujete rally (Barum Czech Rally Zlín), motorky (MotoGP v Brně), nebo okruhové závodění (Evropský pohár tahačů v Mostě).

Přeji vám, ať si užijete si konec léta, vrcholné motoristické podniky na českém území i aktuální magazín Motorsport revue.

Prokop Siwek  
šéfredaktor

5/2016 **Obálka:**  
©Jan Pořízek



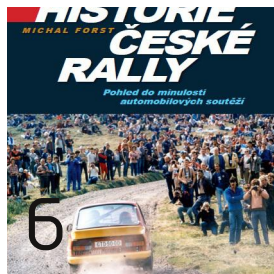
©Petr Fitz

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.

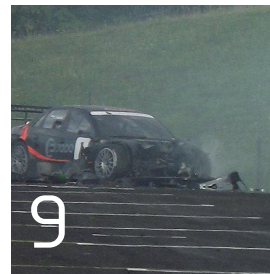
# OBSAH



- 1 FOTOSTŘÍPKY
- 2 INTERCONTINENTAL GT JK
- 3 SPA 24H JK
- 4 DOTEK BARUMKY VD
- 5 BARUM RALLY - FAVORITÉ PSW
- 6 ÚRYVEK Z KNIHY MSR
- 7 CZECH TRUCK PRIX JK
- 8 NÜRBURGRING 1000 JK
- 9 BOJ O DOMÁCÍ TITUL JK

VD: Vladimír Dolejš  
JK: Jakub Krafek  
PSW: Prokop Siwek  
MSR: redakce

miniatury:  
1,2,3,7,8 @Jakub Krafek  
4 @Petr Fitz  
5 @Pavel Weiser  
6 @fiaetrc.com







**TOYOTA HYBRID TOYOTA HYBRID**



# INTER - CONTINENTAL

K pořádání mistrovství světa je potřeba pořádný balík €€€. Tak proč to neobejít a neudělat po svém?

Rok 2012 - mistrovství světa GT za účasti pěti týmů úspěšně ztroskotalo. Mělo to vůbec cenu? Stephane Ratel, pod jehož organizaci šampionát spadal, je kreativní vizionář, ale v tomto případě nastolil až moc restrikcí.

S dobou se mění i myšlenkové pochody - díky Blancpain Endurance sérii se svým týmem Ratel zjistil, co na týmy vlastně platí, a co chtějí. Letos ze závodů GT3 dostal maximum a přidal jeden malý - velký bonus. Mezikontinentální vytrvalostní šampionát (IGTC).

Co se nepovedlo Francouzům a Američanům v devadesátých letech (tehdy se jednalo o 'grand slamu' Daytona - Sebring - Le Mans), se povedlo jednomu Francouzi a jeho týmu o dvacet let později. Vybral si sice podniky, které jsou teprve v zárodku, ale zmocnil se jich v dobu, kdy byly na vzestupu popularity a týmům stojí za to se 'tam' ukázat.

Mluvíme o dvanáctihodinovkách v Bathurstu a v Sepangu. 24h Spa





©Jakub Krafek

je renomovaný závod už od dob, kdy se po belgické trati dnem a nocí v sedmdesátých letech proháněly závodní cestáky.

Letošní sezónu IGTC tvoří zmíněná trojice závodů. Už v únoru ze hry z logistických důvodů vypadl podnik v Austinu a příští rok bude severoamerický kontinent reprezentovat

osmihodinovka na kalifornské trati Laguna Seca.

Do budoucna je plánován i pátý podnik do party. Africká sportovní scéna je světu od nového tisíciletí tak trochu cizí, takže mezinárodní GT závod v Kyalami by byl velmi vítaným.

Celá myšlenka IGTC je postavena na probíhající expanzi speciálů

GT3. Proč nákladně dopravovat závodní vozy, když na každém kontinentu mají značky minimálně jeden zákaznický tým? Zbývá pouze dopravit tovární mechaniky a piloty, což je v dnešní době záležitost vyřešitelná lusknutím prstů.



CIRCUIT  
FRANCO

# SPA 24H: VÍTĚZOVÉ...

Posádka Maxime Martin - Alexander Sims - Phillip Eng a jejich tým oproti svým soupeřům neudělali v průběhu 24 hodin ani jednu chybu, BMW spokojeně předlo až do konce, a tak i přesto, že M6 nebyla nejrychlejší vůz na trati, veškerá snaha vedla do vítězného cíle. Oproti Audi, Mercedesu nebo Lamborghini je M6 syrové auto, které svůj první ostrý start absolvovalo letos v lednu. O to víc se triumf cení.

## AUDI

Jeden ze dvou vážných soupeřů BMW v pokročilých fázích závodu. Značka byla venku ze hry po tom, co tým nechal svůj nejlepší vůz kroužit Christophera Miese na usychající trati na mokrých pneumatikách. Levá zadní explodovala, poškodila hadice s olejem a R8 skončila v plamenech.

## LAMBORGHINI

Mirko Bortolotti se zeleným Lamborghini v úvodní fázi závodu dvě hodiny vedl, dokud při zastávce v boxech v průběhu transformace Full Course Yellow na Safety Car neztratil kolo na lídra. Série špatných strategických rozhodnutí nedovolila návrat zpět na čelo.

## BENTLEY

Jediný vážný soupeř BMW po odstoupení Audi. Bentley bylo spolu s Mercedesy nejrychlejším vozem, ale nejlépe umístěná posádka ztratila plno času tresty za různé prohřešky.

©Jakub Krárek



## MCLAREN

V tréninku posádka Ledogar - van Gisbergen a Bell zajížděla skvělé časy. Po nočním kontaktu s jedním z Lamborghini se 650S začala rozpadat a výsledkem bylo 18 kol ztráty.

## MERCEDES

Prohra proběhla už v superpole. AMG obsadily první 3 řady na startu, ale používaly neschválenou mapu zapalování. Výsledná pětiminutová penalizace byla zmírněna díky ranné žluté fázi, pod kterou svůj trest posádky vykonaly.

[zpět na obsah](#)

# DOTEK BARUMKY



Ne každý měl to štěstí poznat Barum rally z několika úhlů. Teď už se vlastně oficiálně jmenuje trochu jinak, ale pro všechny pořád zůstává „Barumkou.“ Já měl to štěstí, že se mi tu za dlouhou dobu její historie podařilo vystupovat jako novinář, předjezdec, jezdec. A pokaždé to byl zážitek.



Do seznamu akreditovaných novinářů mě zapsali ve Zlíně (původně ale vlastně v Gottwaldově) asi čtyřicetkrát. Pamatuji několik generací ředitelů, pořadatelů a hlavně posádek. Mnozí z nich se mi stali za ta léta

přáteli, s nimiž se rád vídám i mimo závody. Mohl bych vzpomínat na velká jména závodníků, ale to může vlastně kdokoli, třebaže se s nimi ani osobně nepotkal. Já měl to štěstí, že ano.

Zajezdit si na tratích je zase jiná kapitola. Povedlo se mi to několikrát, zejména za volantem vozů Nissan. Ať už Sunny nebo zejména Almera. Dneska se zdá být už neskutečné, že enková dvoulitrová almera mohla figurovat ve výsledkové listině už na první stránce. O tom si mohou dnešní posádky třídy 8 nechat jen zdát. A je to dobře, kvalita a hodnoty techniky jde prostě zákonitě nahoru. O nic menší ale nejsou zážitky a pocity současných posádek, jen nastala jiná doba.

O co jsou ale ti dnešní ochuzení, jsou rychlostní zkoušky za tmy. Ty mají atmosféru neopakovatelnou, která se už bude jen těžko vracet. Sledovat noční vložky zvenku, z tiskového střediska, anebo je absolvovat zevnitř – pocity z toho jsou nesdělitelné. Právě tak se už nebudou opakovat momenty přímých televizních přenosů z tiskového střediska po skončení každé etapy, přinášející zpravodajství dne, poslední výsledky, případně i nějakého toho



©Petr Fitz

hosta. Podrobné výsledky šířené tímto způsobem už dneska nejsou třeba, všudypřítomný a všeobsahující internet funguje skvěle.

Nechci, aby vzpomínky vyzněly staromilsky a sentimentálně, jen mě při příležitosti dalšího ročníku logicky napadly. Už teď se ale těším na zlínskou atmosféru, na dříve nemyslitelný velkolepý servisní prostor, na setkání

s kamarády, na příležitostně pohovory s náhodnými návštěvníky z celé republiky. Mnozí z nich jsou zmlsaní, startovní listina jim připadá málo atraktivní, třebaže početná. Ale co by chtěli? Mistrovství světa u nás je chimérou, jíž se dali před pár lety mnozí ošálit. Zůstaňme na zemi. Evropa, ačkoliv už není to, co bývala před dvaceti – třiceti lety, je českým maximem. Právě tak, jako

byl nesmyslný plán na olympiádu v Praze, je nereálný sen pozvat do Česka mistrovství světa. Alespoň na nejbližší roky. Budme rádi, že domácí startovní pole obohatí jednou za rok další kontinentální posádky, že můžeme reálně posoudit, jak dopadne konfrontace našich nejlepších s mezinárodní konkurencí. Třebaže to není ta úplně top.

[zpět na obsah](#)

# FAVORITÉ BARUM CZECH RALLY ZLÍN 2016

Odveze si Jan Kopecký navždy domů pohár za pět vítězství na nejslavnější české rally? Nebo se z vítězství bude radovat někdo jiný? Vybral jsem osmičku kandidátů nejvyšších met, ale na stupně vítězů se pochopitelně může prosadit i někdo další. Ovšem vyhrát... to by bylo opravdu veliké překvapení.

**Kajetanowicz Kajetan, Baran Jarosław (POL), Ford Fiesta R5**

Vyrazet na trať s číslem 1 je docela těžký úkol, ale na takové výzvy už je Kajto zvyklý. Úřadující mistr Evropy, vedoucí jezdec letošního ročníku ERC, třetí muž loňské Barumky. Horký kandidát na nejvyšší příčky.

**Lukyanuk Alexey, Arnautov Alexey (RUS), Ford Fiesta R5**

Rychlý a dravý Rus jede na absolutní pořadí v ERC, zatím je druhý. Čtvrtý na loňské Barumce, letos chce ještě zrychlit. Jen nesmí dělat zbytečné chyby, které ho stály odstoupení na Ypres a v Estonsku.

**Bouffier Bryan, Panseri Xavier (FRA), Citroën DS3 R5**

Protřelý Francouz už závodil leckde a s lečjakým nářadím. Dost zkušeností má i s vozem po Jakešovi. Na Barumce startuje po šesté, dvakrát tu byl třetí, ale je to už dávno (2006 a 2008). Naposledy skončil na Majáku (2011).

©Pavel Weiser



©Pavel Weiser



©Jaromír Beneš



©Petr Skřivánek

**Valoušek Pavel, Havelková Veronika (CZE), Škoda Fabia R5**

Populární Valda má za sebou úspěchy na domácích i světových tratích, dobře to zná i na své domácí Barumce (14 startů), kde ale vždy jezdí tak trochu stylem věnec, nebo kotrmelec. Byl zde už třetí (2010), ale taky umí dát pěkně tvrdou ránu (se Zdeňkem Hružou v roce 2011).



©Jan Pořízek

**Kostka Tomáš, Kučera Ladislav (CZE), Škoda Fabia R5**

Černý kůň v každém ročníku, kdy se postaví na start - což se zatím stalo desetkrát. Dvakrát třetí, jenže pětkrát do cíle nedorazil. Letos má na kontě velmi málo startů, a ještě pokaždé s jiným vozem, ale opět může překvapit.



©Jan Pořízek

**Tarabus Jaromír, Trunkát Daniel  
(CZE), Škoda Fabia R5**

Domácí matadoři, kteří v posledních letech jezdí Evropu. Letos se jim zatím tolik nedaří, po Barumce by určitě chtěli poskočit do první desítky. Tarabus pojede Barum rally po sedmnácté, jeho

nejlepším výsledkem je třetí místo z roku 2013, nejhorším zážitkem zřejmě konec v soutěži kvůli prázdné nádrži při loňské premiéře s vozem R5.



## **Pech Václav, Uhel Petr (CZE), Porsche 997 GT3**

V rámci Evropy startovat nechce, a s takto upraveným vozem ani nemůže, proto pojede až s číslem 91. Exotickému vozu by český uskákaný asfalt neměl sedět, jenže velezkušený pilot (impozantních 237 startů, z toho 18 na Barumce) ukazuje, že je to také o řídičském citu, umění, a samozřejmě o těch zkušenostech. Devětkrát na stupních vítězů, dvakrát nejvýše. Jsme zvědaví, kam se dokáže vyšplhat tentokrát.

**Kopecký Jan, Dresler Pavel  
(CZE), Škoda Fabia R5**

Tovární jezdec, který své auto zná  
nejlíp na světě. Třináct startů na  
Barumce od roku 2001, čtyři  
vítězství (ale vždy v sudých letech)

+ jedno neoficiální z doby útlaku  
WRC. Větší kandidát na vítězství se  
ve Zlíně těžko mohl objevit.

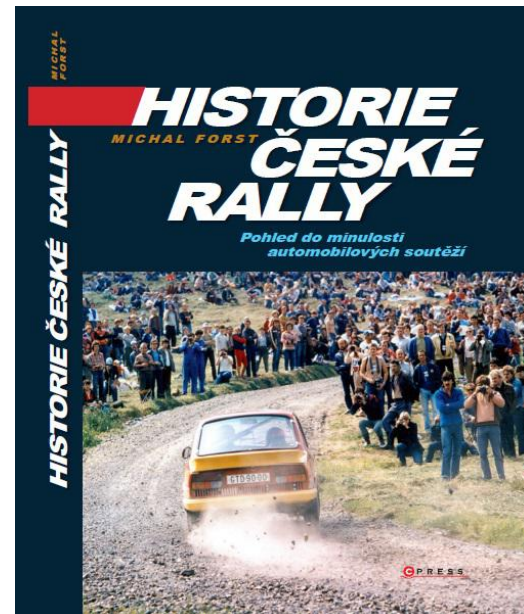


# BARUM RALLYE 1970 A 1971

takhle to všechno začalo

Doba, jakkoliv poznamenaná další vlnou politického útlaku, přála vzniku nových sportovních podniků. Na jihu Čech se tak v roce 1970 uskutečnil první ročník Rallye Český Krumlov, ještě o rok dříve se na Slovensku zrodila věhlasná Rallye Tatry a v širokém okolí Olomouce se začala jezdit obávaná Rallye Jeseníky. A na jihovýchodní Moravě se brzy nato začala psát historie podniku, který se postupem času vypracoval až do pozice nejprestižnější automobilové soutěže pořádané na území České republiky.

V roce 1971 vyrostla v Otrokovicích moderní pneumatikárna, která svou produkcí navázala na tradici výroby v jednom z nedalekých bašovských závodů. Členové zlínského Škoda klubu uspořádali ve spolupráci s Obchodním podnikem Barum na počest této události akci, kterou nazvali Servisní dny a Rallye Barum. Krátká amatérská soutěž tehdy projížděla kolem budovy Generálního ředitelství Českých závodů gumárenských a plastikářských a poté, co 86 přihlášených posádek absolvovalo pětačtyřicetkilometrovou trať, skončila u areálu výrobce pneumatik značky Barum. Oba podniky se pak na dlouhá léta staly patrony a garanty velké automobilové soutěže, která se na základě této minirally zrodila. Pod názvem Barum rallye byla hned v roce 1972 zařazena rovnou do čtyřdílného kalendáře federálního mistrovství Československa.



**Výňatek z knihy Michala Forsta: Historie české rallye**

**K DOSTÁNÍ V E-SHOPU  
(KLIK ZDE).**

[zpět na obsah](#)

# NÁVĚŠ SOUPEŘ NA TOČNĚ

Je to takové příjemné každoroční dejá vu. Svahy plné diváků na mosteckém okruhu skandují, vlají české vlajky a opojení a nadšení nevyprchává ani po cestě domů. Letos je vysoká pravděpodobnost, že se podobný obrázek odehraje hned několikrát.





©Jakub Krafek

Adam Lacko totiž se svým Freightlinerem vede průběžné pořadí evropského poháru a o jednobodové vedení před úhlavním nepřítelem číslo jedna - Jochenem Hahnem - se nebude chtít nechat doma okrást.

Už nyní je jasné, že souboj o titul tento rok proběhne právě mezi těmito dvěma piloty. Český závodník dokonce vyhrál polovinu všech dosavadních letošních jízd. Dvojice se ve vzájemném souboji bodově oddělila od zbytku

Stav poháru po čtyřech víkendech (16 jízd)

- 1 Adam Lacko (Freightliner) 198 b.
- 2 Jochen Hahn (MAN) 197 b.
- 3 Rene Reinert (MAN) 118 b.
- 4 Norbert Kiss (Mercedes) 98 b.
- 5 Anthony Janiec (MAN) 95 b.
- 6 Stephanie Halm (MAN) 90 b.



startovního pole - třetí René Reinert ztrácí na Lacka už osmdesát mistrovských bodů.

Pokud se Adamovi z nějaké příčiny nebude dařit (nepředpokládáme), v záloze je jeho týmový kolega Jiří Forman. V truck racingu zatím ještě neplave, ale díky penalizacím (překročení rychlosti) některých jezdců v jedné z jízd na Nogarů už se na pódium podíval.

Druhou nadějí bude v Mostě veterán Frankie Vojtíšek. Vzhledem k faktu, že jeho MAN nasazuje oproti ostatním velkým stájím spíše rodinný tým, bude se za řevu publika počítat každá oběť předjetí. Zrovna loni se Frankie pral jako tygr, a vůbec nevadilo, že to byl boj o pozice mimo čelo závodu.

Jedinou otázkou je, kolik oslav pálením pneumatik letos uvidíme. Loni Lacka před paličstvím zastavila porucha motoru těsně za cílem poslední jízdy. Maximem jsou čtyři oslavy, minimem taktéž čtyři (skromné přání).



## MAN

- #3 Jochen Hahn (D)
- #8 Anthony Janiec (F)
- #10 Ellen Lohr (D)
- #11 Eduardo Rodrigues (PT)
- #12 Frankie Vojtíšek (CZ)
- #30 Sascha Lenz (D)
- #44 Stephanie Halm (D)
- #77 Rene Reinert (D)

# TRUCKEŘI

Tyhle pány, dámy a jejich stroje  
po cestě na dálnici nepotkáte.  
Přesto brázdí Evropou, pálí  
naftu a rozdávají si to ve  
vražedných duelech.



## FREIGHTLINER

- #55 Adam Lacko (CZ)
- #86 Jiří Forman (CZ)

## IVECO

- #27 Gerhard Körber (D)
- #28 Markus Altenstrasser (A)



## MERCEDES

- #1 Norbert Kiss (H)
- #24 Andre Kursim (D)

## SCANIA

- #15 Erwin Klein Nagelvoort (NL)





©Jakub Krafek

V doprovodném závodě Renault Clio Cup by se za volantem měli představit dva češi - Tomáš Pekař (určitě) a Gabriela Jílková (zatím nepotvrzeno). Zatímco Gabriela si na Clio teprve zvyká, Tomáš zná okruh i vůz jako své boty. Loni vyhrál jeden závod, ze druhého po incidentu odstoupil.

[zpět na obsah](#)



**1000km/6h závod na Nürburgringu bez Nordschleife nemá šmrnc. Vážně? To jste asi neviděli tu nejaktuálnější bitvu dvou německých značek, která na okruhu proběhla koncem července.**

Nürburgring loni nahradil v kalendáři WEC Interlagos a díky návratu klasického závodu zaplesalo srdíčko všem příznivcům vytrvalostních závodů. Tisícikilometrovka, dnes kvůli pravidlům nazývaná šestihodinovkou, psala v mistrovství světa dějiny a je neoddelitelnou součástí kultury sportovních vozů. V mnoha případech hraje obrovskou roli v prohrách a vítězstvích značky Porsche.

Na seznamu samozřejmě převažují vítězství. Pokud bychom chtěli najít nějaké prohry, musíme až o čtyřicet let zpět do éry Skupiny 5 a jejího debutu v roce 1976. Porsche tehdy bojovalo o titul s BMW a zdánlivě

# SPORTÁKY NA RINGU

neporazitelný model 935 si v polovině sezóny odbýval slabé chvílky. V případě Nürburgringu to byly technické poruchy, kvůli kterým zůstaly stát na trati hned dvě vedoucí Porsche. Mechanici dovezli pilotům součástky až za svodidla, aby mohli závady odstranit. Akce byla úspěšná až na jeden háček – pomoc zvenčí byla pravidly zakázána a oba vozy byly diskvalifikovány. Vyhrálo BMW.

Druhý příklad prohry je z roku 1981. O titul se Porsche tentokrát pralo s Lancií, ale BMW mělo v bitvě také své slovo. Jelikož

Porsche i Lancia startovali v odlišné kubatuře a jiného vážného soupeře značky neměly, hrálo se o to, kdo bude mít na konci roku víc vítězství v rámci třídy. Rozhodl právě Nürburgring, kde byl závod kvůli smrtelné havárii Herberta Müllera přerušen ve fázi probíhajících zastávek v boxech a poslední, kdo ještě nezastavil, bylo BMW. Díky tomu v době červených vlajek kroužilo na prvním místě, vyhrálo, značce Porsche v nejvyšší kubatuře ‚vzalo‘ maximální bodový přiděl, a na konci roku díky tomu vyhrála Lancia.

Příklad vítězství nemusíme hledat dlouho. Po loňském Le Mans Porsche 919 přišlo s nejefektivnějším aerokitem pro 6h závody a počínaje Nürburgringem si podmanilo všechny zbývající závody MS vytrvalostních závodů. Letošní forma však nebyla tak výrazná. Audi postavilo své vozy do první řady a až do poloviny závodu obě značky sváděly souboj na ostří nože. Ve prospěch Porsche musel rozhodnout až náhlý pokles výkonnosti obou R18, jehož důvody si nejsou jistí ani sami šéfinženýři...





Do konce sezóny zbývá pět zámožských závodů a bitva je rozjetá ve prospěch posádky Marc Lieb/Neel Jani /Romain Dumas. Trojice vyhrála Le Mans, ale na Nürburgringu se jí zrovna dvakrát nedařilo. Dva kontakty s pomalejšími GT (z toho jeden potrestaný průjezdem boxy) a rána na zadek od LMP2 při dobrždování do šikany lídry šampionátu stály plno času a výsledkem bylo až čtvrté místo za oběma Audi, zatímco z vítězství se radovali Webber, Hartley a Bernhard, kteří se po nevydařeném úvodu sezóny

škrábou tabulkou vzhůru.

Rene Rast byl horkým kandidátem na zástup zraněného Benoita Treluyera v jednom z továrních Audi. Místo toho dal přednost regulárnímu startu s LMP2 týmu G-Drive a skvělým výkonem v kvalifikaci se zasloužil o čtvrté pole position týmu v řadě. Náskok 35 sekund, vedení a jakoukoli šanci na dojetí závodu Rastovi, jeho kolegům Brundlemu a Menezesovi zmařila porucha převodovky. Třidu vyhrál tým Signatech Alpine, potřetí v řadě.

Šestihodinovým závodům

kategorie GT letos zatím dominují Ferrari. Na výkony ze Silverstone a ze Spa navázal Gianmaria Bruni předjetím vedoucího Astonu Martin. Britské speciály v technických pasážích ztrácely, ale naopak ostatním ujížděly na rovince, takže předjetí musel Ital pečlivě napláňovat.

Šampionát pokračuje v Mexico City, kam se sportovní prototypy naposledy podívaly na přelomu 80. a 90. let. Zářez zde nemá ani jedna ze soudobých značek. Která z nich provede první vítězný zářez se dozvíme 3. září.

# NA OSTRO O TITUL

Zatímco letošní konkurence na domácí okruhové scéně slibuje zajímavou podívanou až do posledního závodu v Brně, v posledních letech tomu mnohdy tak nebylo. Poslední tři roky se nesly ve znamení dominance jednoho pilota. Nejstota nad šampionem panovala pouze v roce 2012 za velmi zvláštních okolností.





Když loňský start Štefana Rosiny na Alpině GT3 týmu Trevor Racing nezůstal pouze u Hungaroringu, všem muselo být jasné, jak sezóna dopadne. Rosina, rozjetý z Blancpain GT vyhrál většinu závodů a ani požár na Slovakiaringu ho ve sbírání zlatých pohárů nezastavil. Sehnal si ještě lepší techniku v podobě Z4 GT3 a poslední dva sprinty opanoval ještě důraznějším způsobem než předchozí závody.

Rok předtím se na vrchol zapsal Jakub Knoll. Chvilí mu trvalo, než se s Mercedesem SLS seznámil a jakmile si dvojka potýkala, série prvních míst byla nezastavitelná.

Sezóna 2014 padla do rukou Slovákovi Miro Konopkovi. Dvě vítězství s Porsche 997R na Hungaroringu napověděly, jak by mohla sezóna vypadat. Miro v následujících závodech přisedlal na starý, ale stále rychlý a spolehlivý Saleen S7R. Po mostecké bitvě s Andym Studeničem v sobotním závodě ex-GT1 utrpěla poškození zavěšení a



v neděli Miro mistrovské body zachraňoval na Porsche 997 S. V mistrovské sezóně tak vystřídal tři různé speciály.

Doposud nejzajímavější sezónou byl ročník 2012. Byl to poslední rok pro speciály DTM a pravidla udávala, že v rámci 'BoP' musí všichni piloti startující na těchto vozech v průběhu závodu absolvovat dva průjezdy boxovou uličkou. Na titul šampiona měl rozjeto Tomáš Kostka, který byl jako jediný (na DTM startoval ještě Michal Matějovský) v úvodních závodech schopný i přes handicap vyhrávat. Diskutabilních trestů drive-through dokázal na úkor Kostky využít pouze Antonín Herbeck (Pagani Zonda) v srpnovém Mostě. Souboj skončil tak, jak si nikdo nepřál - ve svodidlech poslední zatáčky závodu. Ani jeden v dalších víkendech nestartoval.

Mistrem se nakonec stal Polák Max Stanco s Ferrari F430, který celý rok pilně sbíral body.



©Jakub Krafek



©Jakub Krafek

[zpět na obsah](#)