

Motorsport
6/2016 *revue*

PREVIEW:
BRNO 24H



ZÁVODY:

SANDOWN 500
CZECH TRUCK PRIX

REPORTÁŽ A SHRNUÍ:

MASARYK RACING DAYS

FINÁLE V BRNĚ ROZHODLO O DOMÁCÍCH ŠAMPIONECH

PLUS: ALEJANDRO AGAG JAKO MR.E, PEKAŘŮV DVOJITÝ ZÁPŘAH

ÚVODNÍK

Milí čtenáři,

blíží se historický okamžik pro český motorsport. Poprvé se na našem území pojede čtyřadvacetihodinový okruhový závod. Brněnský automotodrom se tak zařadí na seznam 'vyvolených' pod La Sarthe nebo Daytonu. Termín uprostřed října sice není nejideálnější, ale desítky plochých šestiválců Porsche, atmosférické V10 Lamborghini a Audi, nebo přeplňované dvoulitry SEAT určitě rozpálí srdce a rozproudí krev nejednoho fandy automobilových závodů.

Pokud se rozhodnete na tento motoristický svátek zavítat, užijte si ho každým douškem. Příští rok už bez vozů GT nemusí být tak atraktivní. Na dovršení atmosféry si z mobilu nebo tabletu můžete pročítat toto číslo Motorsport revue. Myslím, že má co nabídnout.

Jakub Krafek
vedoucí vydání



©Jakub Krafek

6/2016

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.r.o.

Jakékoliv užití obsahu včetně převzetí článků je bez souhlasu zakázáno.

OBSAH



MASARYK RACING DAYS A MMČR

SANDOWN 500

CZECH TRUCK PRIX

AKTUALITY

EPILOG 24H



PEKAŘOVO QUATTRO



MR.E



BRNO 24 HODIN



Masarykův okruh se počínaje letošní sezónou přidá k Le Mans, Daytoně, Spa, Nurburgringu či Catalunye do exkluzivního klubu okruhů pořádajících čtyřadvacetihodinový závod. Preview připravil JAKUB KRAFEK.

PREVIEW

V původním kalendáři organizace Creventic až do pozdního léta závod figuroval stále jako dvanáctihodinový. Start v pravé odpoledne, finiš o půlnoci ze soboty na neděli. Informace o prodloužení závodu zaskočila, ať už příjemně nebo nepříjemně, úplně všechny.

Diváci si sice přijdou na své a Masarykův okruh bude psát další řádky své bohaté historie, ale záměr nepříjemně zaskočil především některé z týmů. Přece jenom absolvovat dvakrát tak dlouhý závod, než bylo plánováno, se zákonitě promítne do financí a příprav.

Otazníky visí také nad klimatickými podmínkami. Bude brněnská trať v polovině října po půlnoci sjízdná pro citlivé závodní speciály?

Na to odpoví samotný závod, který se po všech stránkách může stát zajímavým a do kterého samozřejmě odstartují i některé české týmy - Scuderia Praha (Ferrari), RTR Projects (KTM), Válek Autosport a BP Autosport (BMW).



©Jakub Krafek

Scuderia Praha v Brně obhájí loňské vítězství a její Ferrari 488 GT3 už za sebou má jednu čtyřicetihodinovku ve Spa. Nováčkem v týmu bude vedle tradičních pilotů PISAŘÍKA, KOXE a KRÁLE Brit Tom Onslow-Cole, který si prošel BTCC, WTCC a loni Scuderii v Brně stíhal za volantem mercedesu SLS. Nelze než doufat, že letošní sezóna pražského týmu v sérii Creventic po dvou velkých ráncích skončí na vysoké notě.



©Jakub Krafek

Brněnský závod byl původně vypsan jako dvanáctihodinovka, a tak se mistrovské body budou rozdávat po dvanácti hodinách. Zbytek už bude pouze o čest a slávu. Je možné, že některé z týmů po půlnoci zajedou do boxů a svůj vůz odstaví. Doufejme, že jich bude co nejméně.

SESTAVY OSTATNÍCH DOMÁCÍCH TÝMŮ

- #224 KTM Xbow (RTR Projects) - jezdecká sestava bude teprve upřesněna
- #113 BMW E36 GT (Válek Autosport) - P.Válek/M.Kusín/D.Želinský
- #119 BMW E46 GT (BP Autosport) - M.Vítek/M.Šípek/J.Červenka

*v KTM rakouského týmu True Racing odstartuje Tomáš Enge

ČASOVÝ HARMONOGRAM (14-15-16 říjen 2016)

pátek 9:00 - testování
pátek 13:30 - trénink
pátek 15:45 - kvalifikace

pátek 19:15 - noční trénink
sobota 12:00 - start závodu
neděle 12:00 - cíl závodu

100



KNOLL PODRUHÉ

Domácímu mistrovskému okruhovému šampionátu je pro letos konec. Závody na Slovakiaringu a v Brně se postaraly o skvěle obsazené finále roku, ve kterém se ukázalo několik novinek a zejména brněnský podnik odhalil pár příjemných (i nepříjemných) překvapení. Průběh mistrovství popisuje JAKUB KRAFEK.

DOMÁCÍ OKRUHY



©ESET V4 Cup/Laušman

Slovakiaring a Brno

Na návštěvu domácí Velké Ceny přijel s Lamborghini týmu Grasser Štefan Rosina a tempu kombinace světové úrovně stačil pouze Aleš Jirásek s prototypem Praga R1. Oba piloti si byli vědomi, že každý soutěží v jiné kategorii, takže v nedělním závodě nevystřkovali ramena a užívali si souboj na vlhké trati trvající po celý závod. Zatímco na rovinkách udával tempo Rosina, Jirásek dotahoval

v zatáčkách. Piloty v cíli nakonec dělilo něco málo přes půl sekundy.

Mnohem důležitější souboj se však odehrával za zády této dvojice. Zatímco Jakub Knoll na BMW Z4 stáje Roberta Šenkýře posbíral v sobotu i v neděli body za druhé místo v Divizi 4, pro jeho jmenovce Kubase to byl víkend hodný zapomenutí. Zejména pak nedělní závod, ve kterém dostal od Malchárka v poslední zatáčce

Podobná situace jako ve sprintu panovala v tabulce hodinových závodů. Miro Konopka vyhrál po jedné hodině započítávané do tabulky 3h závod na Slovakiaringu (i ten za asistence Štefana Rosiny vyhrál) a do Brna jel s dvacetibodovým náskokem na Kubase. Absence pilota týmu Appstores tak potvrdila šampiona ještě před samotným závodem na Moravě.

bodyček a skončil mimo trať. Knoll tak na Kubase před posledním brněnským víkendem najel 29.5 bodu, což byla ztráta velmi těžko dohnatelná.

Jelikož se tým Appstores Motorsport provozující Kubasovo BMW v Brně neobjevil, Knoll měl situaci velmi ulehčenou a o víkendu mohl relaxovat. Boj o vítězství v posledních dvou závodech byl vyloučený – Robert Šenkýř totiž na Moravu nechal přivést BMW M6 týmu Schubert. S turbomašinou dorazili i tovární technici a Filip Sládečka s ní opanoval celý víkend včetně hodinového vytrvalostního závodu. Letošní šampion Knoll si tak alespoň užil nedělní napínavý souboj o druhé místo s Mirem Konopkou.

DOMÁCÍ OKRUHY

STRUČNĚ Z BRNA...



©Jakub Krafek



©Jakub Krafek

Divize 5 se stala doménou sportovních prototypů a jejím letošním šampionem je Aleš Jirásek s vozem Praga R1 (nahoře). V mnoha závodech se kombinace pohybovala i na špičce celkové klasifikace.

Loňské Audi R8 (nalevo) po Filipu Salaquardovi v Brně osedlali Marcel Kusín s Petrem Kačírkem. Příští rok plánují s vozem objet celé MMČR a CEZ. Přes zimu je na plánu trénink v Arabských Emirátech v rámci tamnějšího národního šampionátu.

DOMÁCÍ OKRUHY

ROZHODUJÍCÍ MOMENT

Konkurence na špici letošního MMČR byla tak vyrovnaná, že si Jakub Knoll mistrovský titul vlastně nevědomky pojistil už na Hungaroringu. V zaváděcím kole druhého závodu se před ním roztočil jeden ze soupeřů a Knoll musel zastavit, aby zabránil srážce. Přes dvojici se pochopitelně prohnalo celé startovní pole, zatímco vedení závodu se rozhodlo pro jedno formovací kolo navíc. Pilot BMW se se startem z chvostu nechtěl smířit – ztráta nebyla jeho chybou, proto se začal mezi piloty připravujícími se na start vracet na svoji původní pozici (což v pravidlech není povoleno). Na hlavní rovince si vracejícího se Knolla všiml Jirko Malchárek, myslel, že je odstartováno, a začal akcelerovat. Chyba, stále vlály žluté vlajky – Knoll už byl skoro na své pozici a začal brzdit, zatímco překvapený Malchárek to nečekal, začal uhýbat a vzal sebou nic netušícího Jakuba Kubase. Kubasovo BMW bylo nepojízdné a ztráta



©Jakub Krafek

pravděpodobného pódia tak už v úvodu sezóny zadělala na bodový deficit jednoho z adeptů na titul.

Oba Jakubové bojující o první pozici v červnovém Mostě. V ten den si každý po napínavých a vyrovnaných soubojích rozdělili po jednom sprintovém vítězství.

TOP 5

Špička ve vozech GT3 zažila nezvykle krušnou sezónu. Proto se sluší shrnout rok každého z pilotů do jednoho všeříkajícího sloupečku.



©Jakub Krafek

Jakub Knoll
BMW Z4 GT3 - Šenkýř Motorsport
(1. ve sprintu)

Knoll je jediný, kdo letos dokázal bodovat ve všech sprintových závodech sezóny a podle toho také vypadá jeho skóre. Nasbíral celkem šest druhých míst a krom závodu v Mostě, kdy mu den po jediném vítězství v sezóně zlomený plynový pedál zabránil dojet do cíle (stále byl klasifikován), stál pokaždé na pódiu. Nebýt chyb v trafficu na Hungaroringu a po SC restartu na Red Bull Ringu, mohlo být zlatých pohárů víc.

Miroslav Konopka
Lamborghini Huracan - ARC Bratislava
(2. ve sprintu)
(1. v endurance)

Nebýt termínové kolize rakouského závodu MMČR se 3h v Silverstone, které dal tým ARC Bratislava přednost, měl by Konopka šanci bojovat o sprintový titul. V konečném hodnocení získal alespoň vítězný pohár v endurance (i přes absenci na Red Bull Ringu).



©Jakub Krafek

DOMÁCÍ OKRUHY

©Jakub Krafek



Jakub Kubas
BMW Z4 GT3 - Appstores Motorsport
(3. ve sprintu)
(2. v endurance)

Největšího rivala Jakuba Knolla poznamenala především nezaviněná havárie na Hungaroringu, kde ztratil velkou porci bodů ve sprintu a následkem poškození vozu i v endurance. Nevyvedl se ani slovenský víkend, po kterém bylo jasné, že titul v obou disciplínách je hodně daleko.

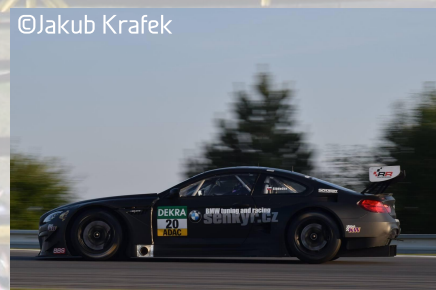
Jirko Malchárek
BMW M6 GT3 - Racing Trevor
(4. ve sprintu)
(3. v endurance)

S novým BMW M6 byly především potíže, ale i přes ně dokázal Malchárek vyhrát závod ve sprintu i v endurance. Oba triumfy proběhly na Red Bull Ringu, kde se většina pilotů GT3 potýkala spíše s prototypy zamíchanými mezi špičkou, než mezi sebou.



©Jakub Krafek

©Jakub Krafek



Filip Sládečka
BMW Z4/M6 GT3 - Šenkýř Motorsport
(4. v endurance)

Slovenský dlouhán startoval pouze v hodinovce na Hungaroringu a v Brně, ale oba závody vyhrál. První s BMW Z4, druhý s M6. Kdo ví, jak by tabulka endurance vypadala, kdyby odjel celou sezónu?

DOMÁCÍ OKRUHY

Na Red Bull Ringu a v Brně pole Divize 4 startovalo společně s velkým množstvím prototypů šampionátu Sports Car Challenge. Šampion Jakub Knoll vysvětluje, v čem je spojení startovního pole nevýhodné a naopak.

Základním problémem je obecná rozdílnost obou kategorií : „Dva problémy jsou jasné. Rozdílná velikost a hmotnost jednotlivých aut. Na to navazuje fakt, že placky jsou rychlé tam, kde GTčka nejsou (v zatáčkách) a naopak prototypy mohou být pomalejší na rovinkách. V tomto případě je velmi obtížné provést předjížděcí manévr, pokud jde o pozici v závodě. Obecně mi placky nevadí, ale měly by být výrazně rychlejší než GT, aby se navzájem nepletli do soubojů svých tříd.“

O předjíždění o pozici šlo zejména na Red Bull Ringu, kde obě pole startovala promíchaná navzájem. „V Rakousku byl hlavně problém ve vytrvalosti, kde bylo

navíc hrozně moc aut na tak krátký okruh“. Pořadatelé v Brně se naopak rozhodli pro rozdělení startovního pole – placky vystartovaly první, GT až půl minuty za nimi. „Rozdělený start může přivést komplikace (třeba když se pole nestačí v zaváděcím kole sjet), ale nakonec se to ukázalo jako lepší řešení. Úvod závodu byl navíc klidnější.“ I přesto, že po boku D4 startuje D5 po celou sezónu, ostatních závodů se problém netýkal. „Pokud se na

dráze spolu s GT pohybuje jedna Pragovka nebo pár dalších placek, tak to až tak nevadí, ale kdyby jich tam mělo být více než 5, tak už by to ze sportovního hlediska nebylo dobré, i když by se diváci asi bavili.“

Zamíchané pole ale někdy přináší i klady. „Sám jsem se v některých případech snažil Pragovku využít jako ochranný polštář. Když jsem jí měl za sebou, věděl jsem, že mě nikdo ze soupeřů s GT neohrozí.“

Produkční speciál GT3 a prototyp CN ve společném závodě. Časy na kolo jsou podobné, ale v různých úsecích trati mají oba střídatě navrch. Pro diváky zajímavá podívaná, pro piloty situace obtížná a zdržující. Oba navíc bodují v úplně jiné třídě.



©Jakub Krafek

[zpět na obsah](#)

MR.E

ELEKTRICKÝCH FORMULÍ

Dostal závody do ulic Paříže, nyní i Hong Kongu a New Yorku. Nemá problém s bláznivými nápady jako je jízda na ledovci. Sympatický businessman, který se nebojí výzev. PAVEL ŠIMEK představuje Španěla jménem Alejandro Agag.



FORMULE E

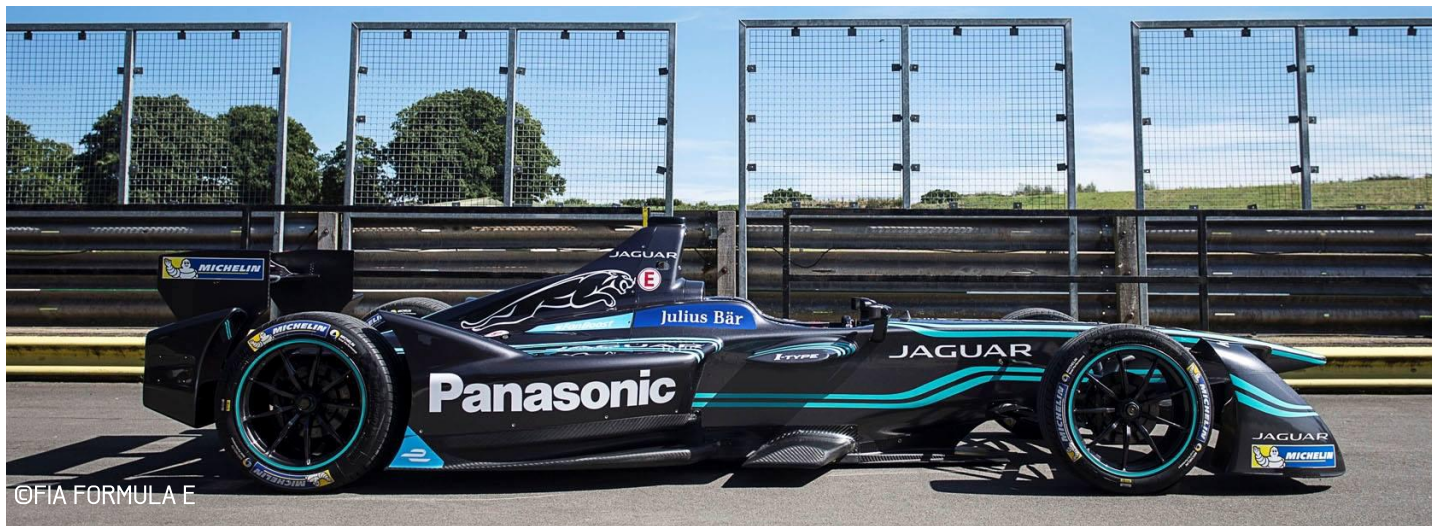
Jeho jméno může být i zarytým fandům motorsportu neznámé, ale před tím, než vdechnul život první plně elektricky poháněné sérii závodů – Formuli E, věnoval se motoristickým závodům, kde tekli benzín.

Největší Agagovo dobrodružství začalo (jak sám říká), když měl roku 2011 večeři s prezidentem Mezinárodní automobilové federace Jeanem Todtem a poprvé

při přátelském setkání promluvil o nápadu plně elektrické série. „Byla to jen myšlenka. Začal jsem o tom, ale více přemýšlet. Měl jsem zkušenosti s prodejem vysílacích práv, sponzoringem, marketingem a také se závodním týmem. Měl jsem mnoho zkušeností na to, abych se pustil do takového projektu,“ řekl v rozhovoru v oficiálním magazínu Current E. Než se však stal bossem FE, byl

také v politice, kde působil od svých studií. Byl osobní asistent premiéra a později byl jmenován i členem Evropského parlamentu. S kariérou politika se ale dobrovolně rozloučil, když si vzal dceru svého nadřízeného. Podle jeho slov se to stalo příliš osobním.

Agag se tak zaměřil na vyhledávání sponzorů pro sport. Byl po boku Ecclestonea, když se rodila hvězda jménem Alonso a



FORMULE E

zařizoval prodej vysílacích práv španělské televizi. Nakonec se ale rozhodl koupit tým. V GP2 odkoupil tým Adriana Campose a brzy si našel sponzory, a tak mohl zaměstnávat skvělé inženýry, mechaniky i jezdce. „Chtěli jsme vyhrávat a posouvat mladé jezdce do F1.“ Nově pojmenovanému týmu Addax se to také dařilo, jeho sedačkami prošli pozdější piloti F1 Vitaly Petrov, Lucas di Grassi, Sergio Pérez, Romain Grosjean, Charles Pic, Giedo van der Garde.

Spuštěním ambiciózního projektu pod záštitou FIA nebylo snadné ustát tlak. „Zelenost“ šampionátu měla hrát značnou roli, i přesto však musel Agag čelit kritice – karbonové šasi, lithium-iontové akumulátory, krátká výdrž závodních vozů... I tak se snaží Agag o co nejlepší image šampionátu. Všechny vozy např. vozí globální partner DHL, snižuje se tak celková tzv. uhlíková stopa. Každý tým tak neposílá své vozy a náhradní díly jiným letadlem.

V Paříži jsem byl ale svědkem, jak ho novináři dostali opravdu do

rozpaků. Jeden z nich totiž vznesl dotaz na to, co říká na obvinění ze strany Mercedesu F1 ústy Tota Wolffa, že je FE neefektivní šampionát a že akumulátory

formulí jsou dobíjeny naftovými generátory. Agag toto vážné tvrzení nevyvrátil. Agagovi se už také podařilo přilákat pozornost





mnoha velkých firem a automobilek: Renault, Citroën, BMW, Mahindra, Audi, VW, Jaguar, Williams, McLaren, Red Bull, Tesla. Všechny tyto společnosti se buď již aktivně zapojují do závodění, nebo dodávají komponenty (či o to mají zájem), nebo svá auta propůjčují např. jako safety car. Do třetí sezóny se také dočkáme rozšíření kalendáře o další zajímavá místa. F1 se vždy plánovala konat v ulicích Paříže i

New Yorku. To se ale velkému Berniemu nepodařilo nikdy, zatímco Paříž už má FE za sebou a v příštím roce se FE dočká přivítání i v New Yorku.

Ale nejde o konkurování F1, jak sám Agag říká. Ani se necítí být Ecclestonem Formule E. Celý koncept je až příliš jiný a Agag má volné ruce a přátelské vztahy s FIA. Navíc tvrdí, že to nedělá primárně z finančních důvodů. „Nevidím se v této pozici, až mi

bude pětasedmdesát,“ říká v narážce na Ecclestonea a pokračuje: „Mám respekt k lidem, kteří to dělají, ale můj cíl je odevzdat dlouhodobě rozvíjející se šampionát ve správný čas. Je tu spousta věcí ke zlepšení. Závodění je dobré. Tady není příliš co zlepšovat, ale chci udělat závodění více digitální a přiblížit ho fanouškům. Formule E by měla být napůl cesty mezi videohrou a opravdovým závoděním.“

PEKAŘOVO QUATTRO

Nebojte. Quattro neznamená, že by náš současně nejúspěšnější pohárový pilot předsdl do Audi (i když k tomu měl blízko). Je to skóre mělnického pilota z víkendu Czech Truck Prix, kde v doprovodných závodech za volantem odlišných strojů ulovil čtyři medailová umístění. S Tomášem Pekařem mluvil JAKUB KRAFEK.



POHÁRY

Rozdíl mezi závodní oktavkou a cliem je znát již na první pohled. Český stroj působí agresivně a velmi rychle, zatímco francouzský hatchback je o něco krotší. Pocitově je vše ale úplně jinak.

Tomáš potvrdil rychlostní rozdíl mezi pohárovým náčiním: "Clio má 1.6l turbomotor, takže oproti oktavce výkonově zaostává a tolik to nejede." Malý hatchback má na druhou stranu výhody v jiných oblastech, kam Francouzi namontovali čistě závodní komponenty. "Clio je lépe vyladěné. Má šestistupňovou sekvenční převodovku, zatímco oktavka má sériové řazení DSG, které reaguje výrazně pomaleji." I podvozkově se oba vozy liší, ale dohromady všechny klady a zápory dávají stroje časově téměř vyrovnané. "Oktávka je víc tvrdá a uskákaná a Clio má měkčí podvozek, ale časový rozdíl mezi oběma vozy není zas tak velký."

Asi nejobtížnějším úkolem bylo zvykání na odlišné vlastnosti při přesezení mezi jednotlivými speciály. "Nejhorší to bylo v pátek

při trénincích. Trvalo mi až tři kola, než jsem si uvědomil záležitosti, které jinak dělám automaticky a zvykl si na daný vůz. V sobotu a v neděli už to tak hrozné nebylo, ale stále jsem měl malý problém v závodním režimu, kde je člověk

zvyklý 30 minut najíždět do zatáček určitou rychlostí. Po přesezení z Clia do Oktávky to nedělalo moc dobře, jelikož Škodovka do apexů dokáže najíždět mnohem rychleji a měl jsem problém si na to zvyknout."



©Jakub Krafek

POHÁRY

V konečném výsledku ani obtížné přesezení nezabránilo Tomášovi dominovat oběma závodům renaultů a nahánět špičku v oktávkách. Dvě první a dvě druhá místa se nedají považovat za neúspěch.

Jednou z perliček je fakt, že Tomáš v oktávce brzdí levou nohou a ve cliu pravou. Původem tohoto zvyku je tři roky starý závod evropského poháru renaultů ve Španělsku. Více k tomu řekl sám jezdec: "U Clio cupu je pevný start, takže je k rozjezdu třeba použít spojku. Bohužel jsem po rozjezdu zapomněl přendat nohu ze spojky na brzdu, přijel jsem do první zatáčky a omylem jsem zmáčknul spojku. Od té doby v Clio brzdím pravou nohou." Je to trochu dané i chodem pedálů. V době příhody se Tomáš s cliem nové generace teprve sžíval a brzdit pravačkou si v tomto voze zvykl tak, že při brždění levou se necítí tak jistě, i přestože to několikrát zkoušel. Na ilustračním obrázku je Tomáš na hostování v seriálu DTC za volantem clia týmu Milenka Vukovice, které si letos stříhl na Zolderu krátce po mostecké show.



©dtc-series.de

[zpět na obsah](#)

ZÁVODY

Australská scéna závodních cestáků na trati Sandown slavila padesátileté výročí a plno týmů při té příležitosti představilo vozy zbarvené do historických motivů. Vítězství však braly posádky s tradičními současnými barvami. 500km závod vyhrála dvojice Holden Racing týmu Tander/Luff. Poslední stint jel Tander a musel se bránit tlaku mladého kiwiho Shane van Gisbergena a nejistoty ohledně technického stavu svého Holdenu. Dvacet kol před koncem se totiž Tanderovi utrhla blatníku a ve většině případů podobným tomuto ředitelství závodu uděluje černo-oranžovou vlajku. Komisaři nakonec rozhodli, že poškození neohrožuje ostatní účastníky závodu, a nechali Tandera dojet do vítězného cíle. Závod krátce po startu zasáhlo mrhnutí a poprchávání a většina pilotů v nejistotě zůstala na pneumatikách do sucha. Na vlhku samozřejmě začali dělat chyby a o četné exkurze mimo trať nebyla nouze. Hrozivě vypadající havárii způsobenou defektem, jenž na

RETRO RACE SANDOWN 500



©2016 Nissan Motorsport

chvíli přerušila závod, přežil James Golding za volantem Volva v notoricky známé rychlé zatáčce č.6, na jejíž zdi má zářez celá řada pilotů.

Nissan pro jeden ze svých závoděků zvolil jednoduchou rudou, kterou v závodě 500km Bathurst 1966 vezl Datsun 1300, tehdejší vítěz své třídy.

CZECH TRUCK PRIX



©Jakub Krafek

Celoroční česko-německý souboj Adama Lacka a Jochena Hahna o evropský titul trucků se začátkem září přesunul do Mostu. Jak lze vidět na fotce, duel si nenechalo ujít značné množství diváků. Mostecké skóre bylo 1:1, a hlavně v první sobotní jízdě si to rivalové rozdávali na ostří nože. Hahn blokoval tak dobře, že Lacko musel v předposledním kole zvolit agresivnější způsob, jímž se Čechovi podařilo dostat do vedení a závod vyhrát.

Duel pokračoval o dva týdny později v Zolderu, kde si oba připsali dvě vítězství, přičemž v tabulce vede Hahn.

Mostecký víkend doplnily závody pohárových oktávek. Podnik nebyl bodovaný, přesto si piloti odvezli více šrámů a nepojížděných vozů než z předchozích mistrovských závodů. Nejdříve pár soupeřů včetně svého týmového kolegy v první zatáčce obouchal August MacBeth, poté nedbalou jízdou způsobil červenou vlajku Pavel Pups. Oba závody vyhrál Adam Rzepecki.



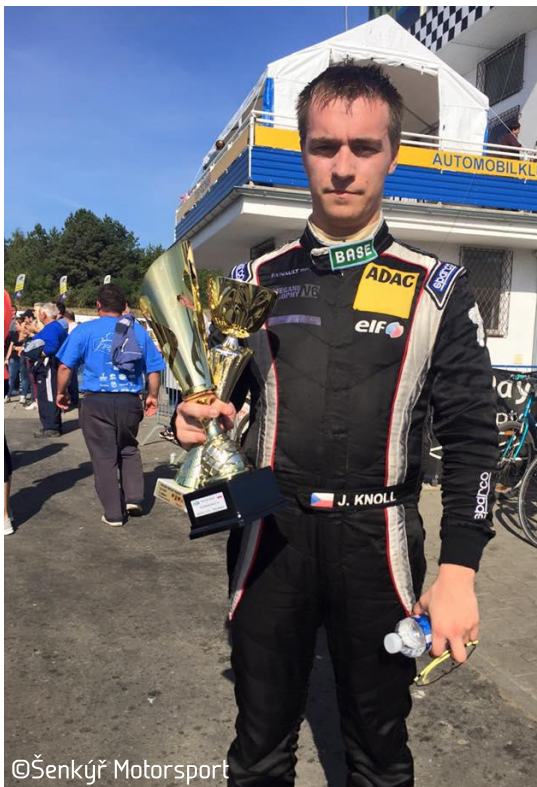
©Jakub Krafek

ZONDA JE ZPĚT...

V Čechách se po dlouhé době ukázal jedinečný speciál Pagani Zonda. Jeho pilot Antonín Herbeck na konci září vyhrál jeden ze závodů šampionátu DMV GTC na Autodromu v Mostě. Tým Rock Robots od účasti v domácím šampionátu odrazují váhové limity a restrikce, které by jejich vůz postihly. Bez restrikcí by musela Zonda startovat mezi prototypy v Divizi 5.



©Jakub Krafek



©Šenkýř Motorsport

Dva týdny po podzimní ceně Brna se v polské Poznani jelo finále FIA CEZ a ESET V4 Cupu. Jakub Knoll zde završil hat-trick díky zisku titulů v obou sprintových šampionátech. Stejně tak učinil Miro Konopka, který se svým Lamborghini získal oba tituly ve vytrvalosti.



©Jakub Krafek

Šampionem Škoda Octavia Cupu se v Brně podle očekávání stal Maďar Gabor Tim. Paradoxně si po kolizích ve dvou finálových závodech připsal nejhorší výsledek sezóny.

Oběma jízdám kraloval Tomáš Pekař, který skončil druhý ve finálové tabulce.

Review sezóny přineseme v říjnovém čísle Motorsport revue.

VYTRVALOSTNÍ TITUL PRO MCLAREN

Shane van Gisbergen, Rob Bell a Come Ledogar se stali šampióny vytrvalostního poháru Blancpain GT. Na čele tabulky měli takový náskok, že si mohli dovolit na Nürburgringu nebodovat (i když to nebylo v plánu) a Shane van Gisbergen mohl v klidu závodit na druhé straně zeměkoule v závodě série Supercars.

©SRO Sport Vision Agency

