

Motorsport 5/2015 *revue*



LOEB: AU REVOIR, CITROËN



- **TÉMA: ZLATÝ VOLANT 2015**

Jaké je pořadí podle našich redaktorů? Proč porota historické ankety volila, tak jak volila?

- **REVIEW OKRUHOVÉ SEZÓNY**

Hodnotíme nejdůležitější světové okruhové šampionáty letošního roku. Formule, sportovní vozy, cestáky.

Milí čtenáři,

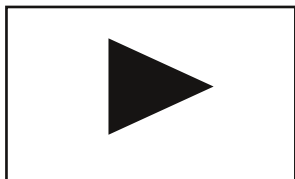
motory na většině evropských okruzích a erzetách pro letošní rok dozněly. Je čas se zastavit a chytit dech do dalšího roku. Ten totiž pojede v minimálně stejném tempu jako ten letošní. Hned zkraje roku, než se naplno rozběhne hlavní okruhová sezóna, nás čeká čtveřice vytrvalostních závodů, z nichž jeden bude úplným nováčkem. Pojedou se samozřejmě i soutěže - Dakar, Monte Carlo, Švédsko...

Ale to předbívám. V aktuálním vydání najdete ožehavé téma domácí scény - Zlatý volant. Řešíme i Loebův intraznačkový přestup a jako relax na závěr zhodnocení letošního okruhového roku.

Příjemné čtení. Užívejte svátky a hlavně motorsport!

Jakub Krafek, vedoucí vydání

Prvky pdf magazínu:



odkaz na YouTube video



odkaz na web

zpět na obsah

obsah magazínu

Photobook

Au Revoir, Citroën

Sebastien Loeb jde vstříc dalšímu dobrodružství v podobě dálkových soutěží s Peugeotem. Může uspět?

Zlatý kočičí volant

Klasická anketa trpí nedostatkem kredibility. Udělali jsme vlastní pořadí a vyzpovídali některé z porotců soutěže.

Slovo šéfredaktora

Tatra na Africa Eco Race

Review - formule

Review - sportovní vozy

Review - cestovní vozy

Review - zámoří

Dojezd

Obálka:

Peugeot Sport, Jakub Krafek

5/2015

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, Martina Siwek Macáková, David Bareš, Petr Fitz, Miroslav Kryl, Karolina Kolesárová a další.



Díky příspěvku okruhového novináře devadesátých let Víta Strnádky má aktuální photobook tak trochu retro nádech. První fotografie pochází z konce milénia, kdy se na českých okruzích proháněly přestavěné rallyové kit cars. Druhá fotka mluví sama za sebe. Zákaz vjezdu, mobilní toalety a smoking Jo (zrovna bez cigára).





AU REVOIR, CITROËN

USPĚJE LOEB NA DAKARU?

Foto: Peugeot Sport

Sébastien Loeb je francouzský lev, a nic na tom nemění ani fakt, že se narodil ve znamení Ryb. A když lev, tak je nasnadě, že si taky někdy sedne za volant francouzského vozu se lvem ve znaku. Od Citroënu k Peugeotu si už navíc jednou odskočil, když v roce 2013 trhal na kusy rekord amerického závodu do vrchu Pikes Peak. Dálkové rally jsou ale ještě něco jiného.

Text: Prokop Siwek

Přeskočme nyní Loebovu zářivou kariéru v mistrovství světa v rally i zmíněný Pikes Peak - o obojím toho bylo napsáno již dost. V září jsme se dozvěděli, že Loebovo angažmá v týmu Citroënu ve WTCC skončí o rok dříve, než se čekalo, a velký Seb se bude snažit uspět v dálkových soutěžích. Po boku se svým dvorním mitfárou Danielem Elenou, oba v podstatě bez zkušeností s tímto typem závodů. Moc se ale neví, že si to pánové naostro vyzkoušeli hned zkraje října při pětidenní Rallye

Maroc, mimochodem obsazené hvězdami jako Al-Attiyah, De Villiers nebo Sainz, který startoval s modelem Peugeot 2008 DKR pro Rallye Dakar 2016.

Loeb s Elenou osedlali vůz téhož typu, ale ve specifikaci, která příliš nezazářila na Dakaru 2015. A jak jim to na marockých píscích šlo? Jako na houpačce v Disneylandu. V první etapě jejich peugeotu odešlo turbo a do cíle je na laně dotáhl kamion.

Loeb do následující etapy nastoupil s obří penalizací a v prachu pak předjížděl jednoho soupeře za druhým, až z toho bylo v cíli velmi pěkné šesté místo. Tuto etapu pro poruchu motoru nedokončil Sainz. Ve třetí etapě Loeb spadl do díry, pak šel ještě přes střechu a mechanici měli co dělat, aby mu přes noc postavili takřka nový vůz. S ním pak zajel třetí nejrychlejší čas. Ale v poslední etapě se zase zhoupnul dolů, potýkal se s defektem a spoustu času s Elenou

nedobrovolně trénovali vyprošťování vozu z písku.

Co z toho plyne směrem k Rally Dakar 2016? Že by bylo obrovským překvapením, kdyby se Loeb po 13 těžkých etapách nacházel někde na špičce výsledkové listiny. Tratě, na kterých je zase méně písku než loni, by mu snad svým rychlým rallyovým charakterem sedět mohly, ale v maratonech nezkušený navigátor a poruchové auto, to jsou hodně silné mínusové argumenty.



Foto:Jakub Krafek

Konec okruhové epizody?

Text: Jakub Krafek

Sébastien Loeb do světa okruhů vstoupil stylovým způsobem - startem v Le Mans 24h. Závod sice nedokončil, ale o rok později byl druhý. Možnost startovat na okruzích si od té doby nikdy neodpustil a vývoj přes GT skončil až v MS cestovních vozů. Záhadou je aktuální dění kolem Leobova angažmá. I letmý pohled

na kalendář naznačuje, že se minimálně tři podniky XC a WTCC budou krýt. Loeb tvrdí, že chtěl u Citroënu pokračovat a útočit na titul. Citroën tvrdí, že Loeba nevyhodili, že se rozhodl odejít do Peugeotu sám. Oba šampionáty zároveň jet nemohl. Tak kde je pravda? Doufejme, že francouzského dobrodruha uvidíme příští rok za volantem C-Elysee svého týmu alespoň v jednom ze závodů.

ZLATÝ VOLANT PODLE MOTORSPORT REVUE

Text a foto: Jakub Krafek

HODNOCENÍ PODLE OKRUHOVÉHO REDAKTORA MSR (JAKUB KRAFEK)

Prvně je potřeba zdůraznit, že moje hodnocení se netýká pouze dosažených výsledků, ale také všeho ostatního, co závodění bezprostředně provází. Ať už jde o mentalitu závodníka jako takového, nebo prostředí ve kterém se pohybuje, a plno dalšího.

5 VERONIKA CICHÁ

Dáma, která se rozhodla přesednout z krotkého vrchařského lanceru do Dallary z podstupínku Formule 1. A co, že jezdila časy o 10 sekund pomalejší než její soupeři? Už jen za to, že se ovečka odvážíla vstoupit mezi vlky, si zaslouží respekt.

6 DAVID VRŠECKÝ

David zaujal hlavně vůlí a výdrží i při zdravotních problémech. Trable s kolenem (ještě k tomu čerstvě po operaci) nejsou žádný med, jenže domácí Grand Prix je domácí Grand Prix. Berle, injekce a otoky si s víkendem stráveným v závodním kamionu netykají, přesto David Vršecký dokázal nulový komfort překousnout a jednu z rozjížděk dokonce vyhrál.



4

PETR
FULÍN

Letošní sezóna možná nevyšla podle představ, přesto se Petr rozhodl jako jediný předsednout do vozu, jehož specifikace má budoucnost, a mohla by mít budoucnost i na naší národní scéně.

3

TOMÁŠ
PEKAŘ

Oranžová...začalo to u Octavie, pokračuje to cupovými Renaulty několika generací. Tomáš Pekař a jeho tým letos zažil létavou, pendl z německých clíí do Tourenwagen Cupu a zpět, a spíše než na výsledek v šampionátu se zaměřili na své zákazníky a koučink. Z malého týmu je rázem stáj s několika závod'áky, za což si zaslouží body. No a do toho všeho ještě vývoj nové cupové oktávky.



2

TOMÁŠ
ENGE

Tomáš Enge sice možná nebyl moc vidět, ale to neznamená, že nezávodil...závodil - v opravdu silné konkurenci, ve všech koutech světa. Lamborghini dovedl k vítězství na okruhu Road America v USA. O další dvě vítězství ho po neuvěřitelných jízdách v Zandvoortu připravily nezaviněné situace, resp. příliš přísní maršálové. V prvním případě jeho vůz vypustili při zastávce z boxů o půl sekundy dříve než bylo povoleno, a v dalším byl penalizován za zaspání při restartu závodu. K tomu připočtíme další starty s Camarem (titul v Thajsku) a vývoj KTM Crossbow.



Truck racing není série, kde se uplatňuje gentlemanský styl závodění. Pokud se chcete dostat vpřed, musíte se tam probít. Představte si, že procházíte ve všední den v 16:30 chodbou metra, a musíte stihnout nejdřívější soupravu. Cesta je úzká, lidí kolem nepočítaně. Tak nějak se cítí pilot závodního trucku krátce po startu závodu. Vy narozdíl od něj nerozdáváte a nefasujete lokty, bodyčky nebo knockouty. A když už se před všechny dostane na čerstvý vzduch, musí tu horu pomačkaných plechů dostat až do cíle, a občas i odrazit nějaký ten útok ze zálohy...Adam Lacko v letošních tlačenicích vybojoval druhé místo.

1

ADAM LACKO



MÁ VOLBA...

VLADIMÍR DOLEJŠ

Redaktor Motorsport revue

Hlasoval zejména pro: Jakub Kubas

Situace na okruzích je horší než v rally, ty už delší dobu strádají a příliš mnoha výraznými osobnostmi nedisponují. Tady je volba složitější, zejména když mnohé seriály sice znějí zvučně, ale jede v nich jen pár aut a v tom světle pak i tituly vítězů poněkud blednou. To platí hlavně o mezinárodní scéně, proto jsem upřednostnil účastníky domácích soutěží.

Adam opakovaně bojuje na špici evropského šampionátu tahačů. Dělá to úspěšně a s nadhledem sobě vlastním. A to v konkurenci plného startovního pole není vůbec málo. A Tomáš? Je to jediný český profesionál v pravém smyslu tohoto slova a to mluví samo za sebe. Kdekoli nastoupí, potvrdí svou výjimečnou rychlost. Je škoda, že pro obchodní zájmy nemá k sobě rovného parťáka, se kterým by bojoval celou sezónu v některém z šampionátů, v nich tak startuje bohužel napřeskáčku.

MARTIN STRAKA

**TV komentátor
fotograf**

Hlasoval zejména pro: Adam Lacko

JOSEF HORA

Šéfredaktor Ceskeokruhy.cz

Hlasoval zejména pro: Antonín Sus

Šlo mi o to podtrhnout, jak Antonín Sus zajel v prvním roce s naprosto neznámým (pro něj) autem, s čím vším se musel vypořádat, na to že, to vše dělá s mechanikem sám. Za mne to, co letos předvedl, bylo nej.

TOMEČEK VYRÁŽÍ DO AFRICKÝCH DUN PROHNAT KAMAZY



Foto: Team 100% Tatra

Pošesté v řadě se tým Promet Excalibur Tomáše Tomečka zúčastní Africa Eco Race, dálkového závodu navazujícího na ducha i lokalitu původní Rallye Dakar. Trojnásobný vítěz závodu z let 2011, 2012 a 2014 vyráží na africký kontinent s vědomím, že stejně jako loni budou jeho hlavními soupeři především dva kamiony Kamaz. K překonání ruského týmu s obřím zázemím by měly pomoci některé technické změny na jeho Tatře.

Tomáš Tomeček bude jako vždy řídit stoprocentní Tatru poháněnou vzduchem chlazeným motorem. Podobně jako minulý rok usedne do horké sedačky navigátora Ladislav Lála: "S Tomášem nám to v kabině i mimo ni funguje skvěle. Po úspěšném startu na loňském ročníku Africa Race jsme společně vyrazili na egyptskou Pharaons Rally, kde jsme se definitivě dohodli na pokračování spolupráce. Na Afriku se moc těším. V rámci přípravy se

nám podařilo dotáhnout hned několik důležitých vylepšení auta, takže snad budeme vidět. Hlavně se musíme vyvarovat zbytečných chyb."

Jaké novinky tedy u Tomečka pro nadcházející ročník Africe Race přichystali? "Hodně jsme zapracovali na podvozkové části a díky novým tlumičům od Reiger Racing je auto rychlejší a přitom lépe ovladatelné," popisuje Tomáš Tomeček a hned pokračuje. "Auto se

během testů chovalo skvěle. Kromě nového faceliftu a dalších kosmetických detailů máme mimo jiné i nové navigační přístroje. Budeme testovat třeba i některé nové bezpečnostní prvky."

Africa Eco Race je daleko bližší původní myšlence Rally Dakar, než současná jihoamerická podoba slavného závodu. Tomeček by ale v návratu ke kořenům nejradši ještě přitvrdil – kromě velenáročné navigace, od civilizace odlehklých bivaků a velkého množství písčných etap s těmi pravými dunami by nechal jet po kompletní závodní trati i asistence, a povolil by minimum lidí navíc. Sám jezdí jen se dvěma mechaniky, kteří vedle závodního a svého asistenčního mají na starost i dva kamióny Tatra "balai", které Tomečkův tým poskytuje pořadatelům závodu. Jedná se o vozy Tatra 815 6x6 upravené na tzv. terénní odtahovky.

Sběrné vozy balai uzavírají závod a doslova dnem i nocí poskytují posádkám v nouzi pomoc. Mezinárodní česko-holandské složení posádek obou balai navazuje na osvědčený model z předchozích ročníků Africa Eco Race.

Maratonskou soutěž zahájí slavnostní start 27. prosince v Monaku. Do první etapy konvoj závodníků odstartuje 29. prosince. Náročné horské terény Maroka postupně vystřídá kamenitá poušť Západní Sahary a písčité duny Mauretánie. Z obav o bezpečnost účastníků se tentokrát nepojede přes Mali. Vyhlášení vítězů proběhne po dojezdu poslední etapy 10. ledna u Růžového jezera poblíž senegalského Dakaru.

O dění na Africa Eco Race a zejména v jediném českém týmu na trati vás budeme pravidelně podrobně informovat na našem webu i sociálních sítích.

Foto: Team 100% Tatra





FORMULE 1

Mercedes zůstal neporažen i letos. Stereotyp se jeho piloti snažili rozvrátit dráždivými tiskovými prohlášeními a samotný Hamilton na sebe strhával pozornost veřejnost taškařicemi, které svou povahou patří spíše na titulky bulváru. Co však cloumá skalními fanoušky je forma Ferrari. Nový kůň Vettel se v červené ještě pořádně nezabydlel a už dokázal vyhrát závod. Tento fakt asi nejvíc kouše Alonsa. Španěl doufal v zábavu při vyvíjení nového motoru. V sezóně však moc důvodů pro legraci nebylo.

Povaha doby nutí Formuli 1 transformovat se ve větší a větší show. Veřejné publikum chce víc akce, naopak opravdoví motorističtí fanoušci v současných snahách F1 ztraktivnit vidí zlo. Je jasné, že si pořadatel prioritně vybere širší veřejnost, které pak šíje show na míru. Jenže masa chce víc a víc.

To, že se seriál vydal po vzoru světového trendu k alternativním energiím, nemůže pořadatelům nikdo mít za zlé. Auta už sice nevydávají takovou zvukovou kulisu jako předtím, ale stále je to závodění. A že má současná doba nedostatek osobností? Který jiný šampionát má v poli pohromadě ambiciózního pracanta (Vettel), flegmatika (Raikkonen), bourače z kartelu (Maldonado), nenaplněného (Alonso), hipstera (Hamilton), -cool-as-sh*t- Australana (Ricciardo) a megatalenta (Verstappen)?

KONEČNÉ POŘADÍ FORMULE 1:

- 1 Lewis Hamilton (Mercedes)
- 2 Nico Rosberg (Mercedes)
- 3 Sebastian Vettel (Ferrari)

Titul konstruktérů: Mercedes

ŠAMPIONI NIŽŠÍCH TŘÍD:

- GP2 Stoffel Vandoorne
GT3 Esteban Ocon



Formule 3

K zisku titulu ME Formule 3 je primárně potřeba získat sedačku v italské stáji Prema Powerteam. No a Felix Rosenqvist ji (a tedy i titul) po několika letech strávených u Muckeho ukořistil. Přestože piloti Prema Powerteam pocítili opozici od soupeřů z Carlinu, stále je to stáj, za kterou chtějí jezdit všichni budoucí šampioni. Příkladem může být příprava na letošní závod v Algarve. Nová, neznámá trať (znaly ji pouze týmy z bývalého britského mistrovství), málo užitečných dat, a tak vzal tým staré monoposty Formule Master, nastavil podvozek co nejbližší F3, a jejich mladíci strávili několik dní testováním a nabýváním výhody. Výsledky mluvily za vše, i proto bude podobný přístup v příštím roce přísně zakázán.

Foto:Jakub Krafek



Foto:Jakub Krafek

Formule 4

Nová kategorie juniorských závodů se letos jela ve všech důležitých koutech Evropy i světa, a ve výsledcích vyčnívalo hlavně jméno Lando Norris. Doménou motokárového mistra světa byla sice britská série, ale sem tam si zaskočil i do Itálie a do Německa. Manažeři mladého šampiona totiž prosazují, že čas strávený za volantem je to nejdůležitější. Přesedání mezi odlišnými mašinieriemi Mygale Ford (brit.F4) a Tatuus Fiat (něm. a ital. F4) mu nedělalo problém, a v podobném trendu bude pokračovat i příští rok - před sezónou se bude účastnit novozélandského seriálu Formule Toyota, a v hlavní sezóně objedná dva šampionáty Formule Renault + britskou dvoulitrovou F4 (viz minulé vydání MSR).

KONEČNÉ POŘADÍ ME F3:

- 1 F.Rosenqvist (Prema Powerteam)
- 2 A.Giovinazzi (Carlin)
- 3 J.Dennis (Prema Powerteam)

ŠAMPIONI FIA F4:

- Velká Británie L.Norris (Fortec)
Německo M.Dienst (HTP Junior)
Itálie R.Aron (Prema Powerteam)
Severní Evropa N.Kari (SMP Rac)

OSTATNÍ ŠAMPIONI:

- F.Renault 3.5 O.Rowland (Fortec)
F.Renault 2.0 J.Aitken (Koiranen GP)
F.Renault NEC L.Deletraz(Kaufmann)
F.Renault Alps J.Aitken (Koiranen GP)
Auto GP A.Pizzonia (Zele Racing)
Euroformula Open V.Baptista (RPM)



Foto:Nick Dungan, Ardenal Media

WEC

Tři různé mistrovské značky ve třech uplynulých sezónách. To je bilance MS sportovních vytrvalostních závodů. Porsche se dočkalo titulu po třech dekadách, a Webber dokonce úplně prvního za celou svou kariéru v automobilech. A i přestože o tu nejkorunu bojují pouze tři značky, publikum WEC nabývá po tisícovkách. Škoda jedné věci - Le Mans se příští rok bude krýt s GP Evropy, takže Hulk, i kdyby sebevíc chtěl, svoje letošní vítězství neobhájí. Po sportácích však pokukují i jiné hvězdy. Juan Pablo Montoya, jemuž proklouzl mezi prsty titul Indycar, v Bahrainu testoval Porsche. A určitě není jediný z bývalých či současných ef-jedničkářů kdo nenápadně pokukuje po možnostech a slídí informace.

Jelikož postupy po žebříčku do F1 jsou těžší než kdy dříve, třída LMP2 je z této pozice možným budoucím útočištěm. Spekulaci potvrdil protinožec Mitch Evans, jehož cílem už není F1, ale místo v sedačce některého z prototypů. Z kategorie GTE příští rok zmizí letošní mistrovský tým Porsche. Divák si v posledních letech, hlavně letos, mohl všimnout úbytku zákaznických GT3 napříč všemi evropskými sériemi. Právě tuto skutečnost chce německá automobilka příští rok napravit: bude se starat hlavně o zákazníky a do toho bude vyvíjet GTE pro sezónu 2017. I přesto není truchlení ohledně úbytku startujících v GTE na místě. Volnou skulinu zaplní 911 týmu Proton a nové Fordy GT z garáže Chipa Gannasiho.

ŠAMPIONI:

MS pilotů Bernhard/Webber/Hartley

MS GT pilotů Richard Lietz

MS LMP2 Rusinov/Canal/Bird

MS GT Am Shaitar/Basov/Bertolini

MS značek LMP Porsche

MS značek GT Porsche



Foto:Nick Dungan, Ardenal Media

Blancpain GT

Způsob vítězství vytrvalostního GT šampionátu pořádaného Stephanem Ratelem zdá se letos poněkud podivný. Bývalo zvykem, že si korunu nasadili zároveň vítězové Spa 24h, jelikož se v belgickém maratonu dá nasbírat pytel plný bodů. Ten si tým Marc VDS odvezl, stejně jako šanci na titul, kterou vynecháním posledního závodu na Nürburgringu nevyužil. Šance se chopili chlapci od Bentley (Kane/Meyrick/Smith) a od Nissanu (Chiyo/Buncombe/Reip) - obě posádky se v průběhu tří hodin na Nürburgringu naháněly takovým způsobem, který ještě donedávna virtuálního závodníka Wolfganga Reipa donutil zalézt do klidu svého spacáku v motorhomu. Godzilla nakonec nátlak britské limuzíny nevydržela, ale i pozice bezprostředně za Bentley jistila posádce japonského závodáku titul...i přestože ve Spa skončili až osmí.

I závod o sprint pohár se rozhodoval v posledních chvílích, tedy spíše v posledních metrech. V Zandvoortu platilo heslo -kdo vyhraje, bere titul-, a Robin Frijns při neúčasti zraněného kolegy Laurence Vanthoora měl možnost ukořistit pohár pouze pro sebe. Nalepený na zadním křídle Bentleye vedoucího závod a šampionát věřil místo k útoku, jenže šachovnice jeho úmysly předběhla.

ŠAMPIONI

En Pro Buncombe/Chiyo/Reip (Nissan)
En Pam Cameron/Griffin (McLaren)
En Am Loggie/Westwood (Audi)
Sprint Buhk/Abril (Bentley)

OSTATNÍ

ELMS P2 Hirsch/Lancaster/Wirdheim
ELMS GT Laursen/Mac/Rizzoli (Ferrari)
GT Open Parente/Ramos (McLaren)
British GT Howard/Adam (A.Martin)
FFSA GT Pernaut/Dumez/Narac (Pors.)
ADAC GT Ludwig/Asch (Mercedes)

Foto:Jakub Krafek





Foto:Jakub Krafek

WTCC

Světové cestovní vozy zažily další "takovou normální" sezónu. Karty byly rozdané stále stejně - s Citroënem v čele, Hondou na francouzském ohonu, Chevroletem a Ladou v ústraní. Hodnotnou perlou letošního ročníku byly (kromě Nürburgringu) hlavně události na konci sezóny. Věc první: Tovární tým Citroën hodlá v MS strávit už jen příští rok, a věc druhá s ní úzce související: pro Loeba už v omezeném programu nezbyla sedačka. Věc třetí: do šampionátu se po dvanácti letech vrací Volvo. Zda bude S60 konkurenceschopná se nedá dost dobře předpovědět, jelikož vozy, se kterými Polestar vyhrával v uplynulých letech tituly ve Švédsku, jsou od kategorie TC1 na hony vzdálené. Věc čtvrtá: Gabriele Tarquini končí s programem MS. Možnosti jsou tři: buďto zůstane u JAS a bude závodit v TCR, nebo si najde angažmá jinde, nebo pověsí kombinézu na hřebík (pevně doufejme, že ta třetí to nebude).

BTCC a DTM

Jak už bývá zvykem, Jason Plato prohraný britský titul hodil na technické poruchy v průběhu sezóny. O poháru, jenž skončil podruhé v rukou Gordona Sheddena, rozhodlo pouze pár bodů. Už krátce po skončení sezóny se ale dala do pohybu škatulata. Andrew Jordan bude příští rok sedlat Focus týmu Motorbase. Stáj letos sice vynechala polovinu závodů, ale díky novému motoru Ecoboost, který Focus při comebacku postavil na tři pole position za sebou, by mohli

jeho piloti být horkými adepty na titul v příštím roce.

V Německu opět platilo pravidlo konsistence. A být konsistentní v ultra konkurenci opravdu není snadné. Šampion Pascal Wehrlein si letošní titul opravdu zasloužil.



Foto:Jakub Krafek

ZÁMOŘÍ

Na zlatý pohár V8 Supercars dosáhl po dlouholetém čekání Mark Winterbottom. Konsistentní výsledky na čele startovního pole podával už několik sezón, jenže pokaždé se našel někdo, kdo zajel o pár bodů lépe. Ten někdo, Jamie Whincup, tentokrát prožil katastrofický rok. Winterbottom se měl o primát utkat s týmovým kolegou Chazem Mostertem. To by však Mostertův boj nesměl skončit na betonové zídce ve sjezdu z Mt.Panorama, odkud ho značně pochroumaného a neschopného zúčastnit se zbytku sezóny odvezla sanitka.

Americké formule Indycar chutnaly hořce pro bývalého pilota F1 a NASCAR Juana Pabla Montoya. Kolumbijec vedl šampionát od prvního závodu v St.Petersburgu, přes vítězství v Indy 500, až do druhé třetiny posledního závodu v Sears Point, když kolidoval se svým týmovým kolegou. Závod vyhrál Scott Dixon, připsal si dvojitě body, a dosáhl na stejný počet bodů v sezóně jako Montoya. Ve prospěch Dixona pak rozhodlo skóre 3x2 v počtu letošních vyhraných závodů.

ŠAMPIONI - CESTOVNÍ VOZY

WTCC Jose Maria Lopez (Citroen)
TCR Stefano Comini (SEAT)
V.Británie Gordon Shedden (Honda)
Německo Pascal Wehrlein (Mercedes)
Švédsko Thed Bjork (Volvo)

ŠAMPIONI - ZÁMOŘÍ

Indycar Scott Dixon (Ch.Ganassi)
USC P Barbosa/C.Fittipaldi (Chevy)
USC GTLM Patrick Pilet (Porsche)
SCCA GT Johnny O´Connell (Cadillac)
NASCAR Cup Kyle Busch (Toyota)
Sup.GT Matsuda/Quintarelli (Nissan)
Sup.Formula Hiroaki Ishiura (Cerumo)
V8 Supercars M.Winterbottom (Ford)

Nutno podotknout, že dvojitá porce bodů se nerozdávala pouze v Sears Point, ale také v Indy 500, kde vyhrál Montoya.

Americkou oválovou pranicí NASCAR vyhrál i po jedenácti vynechaných závodech na začátku sezóny Kyle Busch. Letos zároveň probíhalo velké loučení s několikanásobným šampionem Jeffem Gordonem. Hvězda s poznávacím číslem 24 kroužila ve velkém mistrovství od roku 1993 a vyhrála celkem čtyři tituly, všechny se značkou Chevrolet.

Foto:INDYCAR Media



DVĚ TVÁŘE ČESKÉ RALLY

Natočili jsme dokument o tom, proč si revoluční rallysprint série zaslouží palec nahoru a pořadatelé některých závodů palec dolů. Kde se vzaly kiksy, jejichž stručný výčet uvádíme? Jsou to chyby systémové, technologické, nebo se vždy jedná o selhání jednotlivce? Jak je do příští sezóny odstranit? A jaký postoj zaujímá Federace automobilového sportu při Autoklubu ČR?



Další video reportáže a dokumenty můžete najít na našem webu
(<http://motorsportrevue.cz/novinky/video>)

a kanálu youtube
(<https://www.youtube.com/MotorsportRevue>).