

Motor**sport** revue

1/2013 Trochu jiný magazín o motoristickém sportu

Projeďte se s námi

INTERAKTIVNĚ

po mosteckém okruhu

MY JSME FANS!

**RALLY
FANS** **Katovice**

se představují slovem i obrazem



Rallycross a odtahovky



rozhovor

VÁCLAV PECH

Mistrovská sezona
pohledem z kokpitu

Úvodník

Vážení čtenáři a čtenářky,
zvykli jste si na mělké články na zpravodajských webech? Chtějte víc.
My jsme revue. Přinášíme vám cenné a jedinečné čtení s čistou grafikou.
Jsme tu pro vás, jsme o vás.

Radost při čtení a prohlížení magazínu
Motorsport revue
vám přeje

Prokop Siwek, šéfredaktor



3

Od Jänneru po Příbram

Sezona 2013 pohledem z kokpitu mistrovského miníka.



4

Desítka s Vaškem Pechem

Stručně, ale jasně. Deset faktů, které jste nevěděli.



5

Jsme Rallyfans Katovice

Rubrika My jsme fans! Kde by byl sport bez fanoušků?



6

Rallycross a odťahovky

Zmačkané plechy, vyvrácená kola, k tomu trochu ohně.



7

Nervy na startu

Proč je dobré začít se závoděním zrovna v rallycrossu?



8

Čáry, máry v Buxtehude

Mistr dle nových regulí a severská férovka k tomu.



9

Per Eklund asi nestárne

Legendární Švéd má elánu dost a ještě vám půjčí saaba.



10

Okruh na výsypce v Mostě

Co vlastně na okruhu v Mostě vidí divák, a co jezdec?



12

Nahota a dobročinnost

A taky duchaplná krása. Ve stylu kalendáře Pirelli.



13

Na pomezí rally a okruhů

Slyšeli jste někdy o George Gordon Bennett Trophy?



14

Vidět formuli skákat

Rivalové Niki Lauda a James Hunt podle Hollywoodu.



15

Přezujte se, prosím

Letní vs. zimní pneu – co byste o nich měli vědět.



16

Po Vltavě pluje trabant

Poříční festival časopisu o cestování Lidé a země.

Redakce a dopisovatelé: Prokop Siwek, Michal Vlašánek, Vladimír Dolejš, Jakub Krafek, Petr Šulčík, Roman Tura Turovský, Jaromír Beneš, Martina Siwek Macáková ad.

Grafická úprava: Tomáš Fomas Rychlý

Obchod/inzerce: Viktor Gřešek

Vydání 1/2013, listopad 2013, Česká republika.

Obsah

Motorsport revue

Sezona podle MISTRA

Na začátku sezony mi nešlo o to, abychom bojovali o titul. Chtěl jsem miníka začít řídit, získat jistotu, abychom pak třeba začali být konkurenceschopní. Pak jsem viděl, že se posouváme do role spolufavoritů a nakonec se povedlo vyhrát! Jsem pyšný na úpravy, které jsme si sami vymysleli bez pomoci zvenku a dokázali auto vyladit do současného stavu.

Text: Prokop Siwek

Foto: Roman Tura Turovský,
Ondřej Krajča



Na tuto sezonu jsem opravdu pyšný. Mám šest titulů, vždycky jsem říkal, že nejtěžší byl ten poslední, protože jsem měl v čerstvé paměti celou sezonu s tím, jak probíhala. Ale ve všech předchozích případech jsme byli na začátku minimálně papírově na úrovni našich největších soupeřů, ohledně techniky i výkonnostně.

Mini

Loni jsme naskočili do projektu s Mini. Vymyslel si to pan Jírovec, který je s Inveltem největší prodejce této značky v republice, a oslovil nás. Loňská sezona ale byla z mého pohledu protrápená. Nesžil jsem se s autem, cítil jsem, že s ním lze jet rychleji, ale neřídil jsem ho, neovládal jsem ho. Jel jsem s ním nebezpečně v každé zatáčce a byl jsem z toho hodně smutný, protože to prostě nešlo.

Udělej si sám

Později jsme zjistili, že v anglickém Prodrive, kde miníky představují do závodní verze, se k nám nechovali moc hezky. Dodávali nám druhořadé díly, neřikali nám informace, které jsme potřebovali vědět, takže jsme se rozhodli, že auto předěláme podle sebe. Změnili jsme koncepci fungování diferenciálů,

tlumiče, vyvážení, vymysleli jsme do toho jinak odstupňovanou převodovku. Vycházel jsem ze zkušeností z forda a mitsubishi. A najednou se mi začalo jet úplně skvěle, konečně jsem miníka řídil. V Anglii jsme ukecali, že nám homologovali dlouhou převodovou skříň, to bylo asi nejdůležitější. Přesvědčili jsme je, že jsme to vymysleli líp, než oni. Museli jsme jim dát na test naše auto s naší převodovkou, oni si to tam odjezdili a řekli, že jo.

Jänner rally

Jedna z nejkrásnějších soutěží, které jsem kdy jel, je Jänner rally. Krásné erzety na čistých rakouských asfalttech mezi loukami, sníh a možnost jet hroty, vřelý přístup pořadatelů, pro nás exotika. Je trošku dražší, je potřeba více variant pneumatik a nejméně dvě varianty podvozku. Už jsme měli upravené diferenciály, tlumiče, geometrii, navážení. Cítil jsem, že je to tak dobře. A hlavně miník bez potíží a beze změn fungoval od startu až do cíle.

Rally Šumava

Zásadní změna, na kterou jsme ještě čekali, proběhla v březnu. Povolili nám dlouhou skříň a na Šumavě už jsem se učil jet s novým autem. Byl jsem si

jistý, že nemusím jít do takového rizika a budeme rychlí.

Rally Český Krumlov

Velice se to potvrdilo na Krumlově na mokru, kde jsme porazili Romana Krestu a to docela o hodně. Pořád jsem si říkal, že je asi něco špatně u něj, ale druhý den jsme ho porazili i na obou Malontech, sice o desetiny, ale porazili, což se mi předtím ještě nikdy nepovedlo.

Rally Hustopeče

Hustopeče proti Honzovi Kopeckému s továrním autem byly fantastické. Normálně jim jde těžko konkurovat, a myslím, že jsme je dokonale zaskočili. Tam jsem ale trochu neudržel nervy na uzdě. V pátek na nočních Němčičkách zapršelo, oba jsme jeli na tvrdých slickách, a já jsem byl přesvědčený, že Honza se svými zkušenostmi právě na té vodě zkusí udělat rozhodující atak. Takže jsem se moc snažil a výsledkem bylo, že jsem nedobrzdil do jedné odbočky. Ačkoliv se nic moc nestalo, nehrozilo ani žádné poškození na autě, strávili jsme tam asi 18 vteřin a to nakonec rozhodlo. V cíli jsme prohráli o dvě vteřiny, ale stejně to považuji za jeden z nejhezčích závodů, jaké jsem

kdy absolvoval. V tom, jak se jelo nadoraz.

Bohemia rally

Na Bohemce jsem cítil, že jsem se úplně hned nesžil s těmi novými „evropskými“ gumami, které jsme tam museli všichni povinně jet. Asi týden před závodem jsme dostali k dispozici jednu sadu tvrdých a jednu měkkých. Museli jsme o něco přenastavit geometrii. V našich podmínkách jsme si mohli dovolit jeden test, kde jsme si vyzkoušeli, že to jde řídit, ale finální naladění probíhalo až během Bohemky a tam jsme ztráceli. S Honzou jsme prohráli o 25 vteřin, Romana jsme porazili o 10, bylo to zase hodně vyrovnané. Dojet takhle dlouhou a náročnou Bohemku s tak malými rozdíly je fantastické, byl jsem naprosto spokojený.

Barum rally

Na Barumce byla veliká konkurence. Čekal jsem, že se zpočátku budeme pohybovat tak na pátém místě. Časy na některých vložkách sice nebyly úplně dobré, ale od začátku jsme se drželi na druhém místě za Honzou Kopeckým. Barumka byla o to těžší, že první den se jelo na hodně rozbitých cestách, druhý den zapršelo a k tomu se otočilo startovní pořadí,

takže se jelo na blátě. Já jsem na těch nových gumách auto změkčil moc. Chtěl jsem si být jistý podvozkem, ale ani té vody nebylo tolik, jak jsem čekal, takže to bylo bohužel moc, gumy jsem přehříval a prostě to nebylo ono. Takže jsme se soustředili na udržení druhého místa, což se podařilo.

Rally Příbram

Všichni víme, jak skončila Příbram... Tak snad jen k jedné krizovce. Na druhé vložce, což nakonec byla vlastně poslední RZ sezony, mi pořádně zatrnulo na brzdách před retardérem. Ač jsme to všechno měli správně napsané a Petr mi to včas hlásil, tak snad vlivem povětrnostních podmínek a lesklého asfaltu jsem blbě odhadl brzdny bod a auto se zablokovalo. Věděl jsem, že ty sudy rozházím, jen jsem nechtěl poškodit chladič nebo něco jiného. To se naštěstí nestalo a mohli jsme pokračovat, ale byla to jezdecká chyba, která by ten závod zřejmě rozhodla.

Tedy...

Na začátku sezony mi nešlo o to, abychom bojovali o titul. Chtěl jsem miníka začít řídit, získat jistotu a pak třeba začít být konkurenceschopní. Pak jsem viděl, že se posouváme

do role spolufavoritů a nakonec se povedlo vyhrát! Jsem pyšný na úpravy, které jsme si sami vymysleli bez pomoci zvenku, a dokázali auto vyladit do současného stavu.

info box



VÁCLAV PECH ML. - PETR UHEL (Mini Cooper S2000 1.6T) v MMČR 2013:

- 1. místo (404 bodů), 32 vyhraných RZ
- **Internationale Jänner rallye**
- 4. místo +2:47,0 (1. Kopecký)
- **Rallye Šumava Klatovy**
- 1. místo (2. Tarabus +3,8)
- **Rallye Český Krumlov**
- 1. místo (2. Kresta +1:14,1)
- **Rally Bohemia**
- 2. místo +26,3 (1. Kopecký)
- **Rally Hustopeče**
- 2. místo +2,2 (1. Kopecký)
- **Barum rally**
- 2. místo +1:01,6 (1. Kopecký)
- **Rally Příbram**
- Soutěž byla předčasně ukončena.







Motorsport revue je inovativní elektronický magazín o automobilech a dění v motorsportu. Jedinečný je svým obsahem, vzhledem a interaktivními prvky. Tvoříme jej s cílem poskytnout poutavou formou netradiční vlned do světa automobilismu a motoristického sportu. Preferujeme domácí prostředí a zážitky na vlastní kůži!

■ ŠÉFREDAKTOR

Prokop Siwek

siwek@msrevue.cz

■ OBCHOD

Viktor Gřešek

gresek@msrevue.cz,
tel.: 733 225 841

Michal Vlašánek

vlasanek@msrevue.cz,
tel.: 604 311 711

Václav Pech ml.

Největší radost mám ze syna



1. Určující moment pro motorsport?

Kariéra mého otce.

2. Oblíbená soutěž?

Když se podaří dobře připravit a máme dobře napsaný rozpis, je krásné každé svezení. Vypíchnu Rally Saturnus v Lublani. Pro nás exotické rychlostní zkoušky, kličkovačka v horách na klouzavých asfaltech, kde se i na suchu jezdí dost smykem. Jeli jsme tam čtyřikrát a pokaždé vyhráli.

3. Nejdramatičtější moment?

Letos určitě Rally Hustopeče, souboj s Honzou Kopeckým, před startem do poslední 15 km vložky jsme byli od sebe 1,1 vteřiny. Na každé soutěži se najde dramatický moment, ale teď mám v paměti nejvíc tenhle.

4. Nejveselejší moment?

Bydlení se Štěpánem Vojtěchem na jednom hotelu v Bratislavě v roce 2002.

5. Co ti udělalo největší radost?

Narození syna Karla 19. ledna 2012. Karel se jmenuje po dědovi.

6. Tvůj vzor?

Od malička vzhlížím k tátovi, jezdecky, ale i vůbec, co dokázal, že z nuly vybudoval firmu. A taky Juha Kankkunen a Carlos Sainz.

7. Nejlepší vůz, který jsi řídil?

Mini.

8. Nejhorší vůz, který jsi řídil?

Nejhorší zážitek mám s Lamborghini Gallardo.

9. Velký koníček mimo rally?

Baví mě spousta věcí, ale ne tak, jako rally.

10. S čím jezdíš v práci a s čím v civilu?

V práci s nákladáky, dodávkami, v civilu s miníkem.



info box

**VÁCLAV PECH ml.**

- **Narozen:** 3.12. 1976 v Plzni
- **Kariéra:** rallycross 1996-98, rally (od 1996)
- **Úspěchy:** rallycross – Škoda mobil 1 cup: 1. místo (1997) a 2x 2. místo (1996 a 1998); rally – MMČR: 6x 1. místo (2002-3, 2005-7 a 2013), 4x 2.místo (2004 a 2008-10) a 3. místo (2011), MČR ve sprintrally: 2x 1. místo (2004-5), Mistrovství Slovenska: 3x 1. místo (2002-3, 2007), 3. místo (2001), Evropský pohár střed: 1. místo (2011)
- **Spolujezdec:** Petr Uhel
- **Vůz:** Mini Cooper S2000 1.6T (od 2012)

JEZDÍTE S PARTOU NA ZÁVODY? Určitě jste spolu už leccos zažili. Ukažte, že jste ti praví fans, kteří svému sportu rozumí! Ozvěte se nám na e-mail info@msrevue.cz – rubrika My jsme fans.

Text: Martin Mazuch,
foto: Tomáš Čapek,
archiv RFK

Rally fans Katovice

RFK jedou na Vrchovinu



→ www.rallyfans-katovice.wz.cz

→ facebook

→ YouTube



Jako název jsme si spontánně a logicky zvolili souloví Rally fans Katovice. Většina z nás žije buď v Katovicích, či přilehlém okolí, tak nějak na Strakonicku. Máme ale i členy z Plzeňského kraje a od Hradce Králové. Občas se k nám někdo připojí, my ho zkusíme ☺ a je náš.



Od roku 2008 jsou Rallyfans Katovice registrováni jako občanské sdružení u ministerstva vnitra. Jako o.s. děláme v našem kraji třeba cyklosoutěže pro děti, společenské akce, pomáháme dalším spolkům a sdružením u nás.

Začali jsme vlastně jako parta pár nadšenců do rally, jezdíme už dlouhá léta. Od samého začátku fandíme a podporujeme posádku manželů Trojanových. Největší zlom asi přišel na Barum rally 2006, kdy nás nějaký fotograf zvečnil s obrovským transparentem s nápisem JIRKA TROJAN. Tehdy nás napadlo, že jsme parta rally fans. Poté jsme se dostali k zveřejňování pohyblivých obrázků, fotek a článků, a bylo to na světě.



Nedávno jsme točili hudební videoklip pro Riverside Project, jednu z našich nadějných kapel z Katovic. Také se např. věnujeme natáčení dokumentu o tom, jak se našeho kraje dotkla druhá světová válka. Pořádáme automobilové slalomy, vytváříme fan club i našemu hokejovému týmu, který hraje okresní přebor, pořádáme tradiční masopustní průvod, soutěže pro děti v rámci našeho regionu a spoustu dalších věcí. Je toho někdy až dost. ☺



V roce 2009 jsme navštívili MS v Polsku. To byl určitě životní zážitek. A když se podaří, tak bývá hlavní akcí roku třeba výlet na Legendy do San Marina. Baví nás každá akce, na každé jsou jiné zážitky.



Nad sezonou dopředu moc nepřemýšlíme. Máme v týmu posádku brázdící tratě hobby rally, takže jedny z největších a nejoblíbenějších akcí bývají právě závody, kde posádka startuje. Letos byl určitě vrcholem naší sezony krásný závod pro jezdce i diváky Rallye Legend Liberec.



Náš věkový průměr bude někde mezi 23–27 lety. Někteří už mají děti, někteří jsou v očekávání. Ve svém středu máme dvojčata chystající se do školy. A ano, už s námi taky sem tam brázdí republikou ☺ Na naší partě je hodně důležité, že držíme při sobě. Když už dojde ke sporu, většinou se vše řeší upřímně a s chladnou hlavou ☺



Někdy si vyjedeme na festival, třeba na Votvírák. Momentálně je nás registrovaných ke 30 členům. Ovšem široká parta, která se občas sejde na společné akci, dokáže čítat třeba i 50 lidí zapálených pro správnou věc. V Katovicích jsme jedna velká rodina a fungujeme jako parta. Ten dělá to a ten zas tohle... ☺



Náš domovský web spíše připomíná začátky a historii Rallyfans Katovice. Od doby Facebooku se soustředíme hlavně na stránku na této sociální síti. Dnes už je to výhodnější a dostupnější než klasická webová prezentace.



Poznáte nás podle modré barvy, nápisů Katovice, modrého závodního erka, kamery na krku, fotoaparátu na krku, dobré nálady. A možná hlučnější zábavy všude tam, kde se vyskytneme ☺ K fandění používáme vlastní dobrou náladu a nadšení. Občas taky nějaké to pivo na povzbuzení ☺, trumpety a případně pyrotechniku.

Naši oblíbenci jsou manželé Trojanovi – letos bohužel končí svou kariéru. Pak samozřejmě naše posádka Martin Mazuch - David Kováč. A vyloženě milujeme Nikiho Glisice. Fandíme také určitě Václavu Pechovi, Petru Šimurdovi. A v podstatě všem, kteří kolem nás proletí ☺



Chceme pokračovat v tom, co doteď děláme. Chceme vylepšovat akce, které pořádáme. Možná se konečně více rozjet po Evropě za rally. Dále se chceme věnovat dalšímu zkvalitňování našich „služeb“ pro fanoušky, kteří nás sledují na internetu. Samozřejmě se jedná o fotografie, videosestřihy a sem tam nějaké články. Chystáme se točit další hudební videoklipy a celkově hledat další a další výzvy hlavně v audiovizuální tvorbě, která je vlastně největší náplní našich aktivit. Posádka Mazuch – Kováč má v roce 2014 v plánu objevit se zase na tratích Rallye cupu a možná i Volného poháru.



Do povědomí fanoušků rally jsme asi nejvíce vstoupili naší dokumentací. Vídeá, fotky, občas nějaká ta online infa, se srandou a nadsázkou pohledem fanoušků. Naše posádka se Škodou 110R jezdí vyloženě hlavně pro zábavu. Modré erko už je taky dosti známé. Vše si můžete prohlédnout na našem webu, facebooku a kanálu youtube.





Do Sosnové přijela téměř stovka rallykrosařů. Viděli jsme dramatické závody, množství zmačkaných plechů, vyvrácených kol, ba i nějaký ten oheň. Osádky odtahových vozidel se měly co otáčet.

Rallycross a odtahovky

*Text: Prokop Sívek
Foto: Michal Kondrowski,
autodrom.cz, Prokop Sívek*

Poslední zářijový víkend roku 2013 přilákal do Sosnové účastníky nového seriálu Rallycross Challenge Europe. Byl to jeho šestý a závěrečný podnik, takže se bojovalo o premiérové tituly. Zpestřením byly závody kartcrossařů a vložený exhibiční souboj otce a syna Pechových.

Odtahovky na trati

Ze zahraničí přijela velmi slušná konkurence, letos to byl nejlépe obsazený podnik na českém území. Začátek odložila mlha, pak vysvitlo sluníčko, dostavili se i diváci a začalo se závodit. A taky řádně jiskřit. Spousta kontaktů vedla k mnoha karambolům a poruchám, odtahovky byly permanentně v akci. Kromě první zatáčky po startu vznikaly velké problémy na šotolině a hlavně na nájezdu do joker lapu. Tam bylo k vidění pár tvrdých ran včetně čtverného salta. V nemocnici skončil Josef Šusta, ale brzy se do depa se vrátil, byť s rukou na pásce.

Pech vs. Pech

Harmonogram kvůli tomu nabíral čím dál větší zpoždění. Naštěstí se do něj vešli jak rozzuření sršni v podání lehkých kartcrossových speciálů (320 kg), tak i Pechové. Václav starší si pro tuto příležitost nachystal rallycrossový

Ford Escort Cosworth, Václav mladší přivezl svého miníka. Spolu s Petrem Uhlem se coby mechanici starali o přípravu obou aut. Escort měl dokonce i nahřívané papuče. Vzájemný souboj na dvě kola proběhl tak, aby nemohlo dojít k žádnému kontaktu, a těsně ho vyhrál starší Pech. Zajímavé srovnání bylo možno sledovat na schodu, přes který rallycrossová auta skáčou. Rallyový Mini přes něj vždy profrčel, aniž by se byť zhoupnul.

Bitvy o tituly

V elitní kategorii SuperCar bojoval o titul Pavel Koutný s Fordem Fiesta, ale nakonec mu i přes vítězství v Sosnové o tři body unikl. Takže žádná velká radost, tu měli spíš příznivci jeho hlavního soka Patricka van Mechelena, kterému stačilo čtvrté místo. Touring-Car vyhrál Jakob Teil Hansen z Dánska s Fordem Fiesta, těsné souboje v divizi Super 1600 opanoval jeho krajan Ulrik Linnemann s Peugeotem 207. Titul ale pro sebe získal Stanislav Šusta se Škodou Fabií Mk2. Zhruba dvacítká jezdců bojovala v nejobsazenější divizi SuperNational. O vítězství si to parádně rozdali Jakub Bittman (Peugeot 206 Maxi) a Roman Častoral (Opel Astra). O necelou sekundu vyhrál první jmenovaný, zároveň vítěz celého mistrovství.

Legendy v dýmu

Legendám vládl Pech starší, jeho největší sok Luboš Čížek končil finále v oblacích dýmu, protože mu z Audi S2 unikala chladicí kapalina. V mračno kouře vyústil také souboj mezi Martinou Koutnou a Milanem Peruthem. Stalo se tak poté, co v posledním kole Peruth do Koutné narazil a z motorového prostoru její stotřicítka vyšlehl plameny.





Václav PECH ml.

Nejvíce se mi líbily nervy na startu

Rallycross je hodně odlišná disciplína od rally, ale jsem šťastný, že mě táta v roce 1996 donutil začít právě rallycrossem. Je tam široká cesta, můžeš si vyzkoušet veliký smyk, který když přeženeš, tak skončíš v kačírku nebo si škrtněš o svodidla, a opravdu najdeš tu hranici auta docela rychle.

Text: Prokop Siwek

Foto: autodrom.cz, Prokop Siwek, Roman Tura Turovský



Rallycross je hodně odlišná disciplína od rally, ale jsem šťastný, že mě táta v roce 1996 donutil začít právě rallycrossem. Je tam široká cesta, můžeš si vyzkoušet veliký smyk, který když přeženeš, tak skončíš v kačírku nebo si škrtněš o svodidla, a opravdu najdeš tu hranici auta docela rychle.

S pohárovou felicií

Navíc jsem měl štěstí, že jsem jel v cupu, kde ta auta byla identická, striktně se hlídaly předpisy. Vycházelo se ze sériové felicie s minimálními úpravami, spíš to auto bylo hodně odlehčené. Na startu na tom byli všichni stejně, nikdo neměl žádnou výhodu v gumách, tlumičích nebo benzínu. Nikdo se nemohl na nic vymlouvat, bylo to jen o tom jezdcí, jak na sobě pracuje.

Alfa i omega = start

Museli jsme se naučit vychytat hlavně start. V rallycrossu jsou největší nervy na startu. Člověk mohl dva dny skvěle závodit a být první, pak mu nevyšla desetina vteřiny na startu nedělního finále a mohl skončit poslední. Šlo o koordinaci, soustředění, o to, jak ideálně pustit spojku, aby auto neprohráblo. Maximální soustředěnost

na jednu věc jsem časem přenesl do rally, i když trochu v jiném smyslu – třeba jak si ideálně najet zatáčku proti kopci a ideálně využít silnici a podobně.

Takže se rallycross dobře hodí pro trénink techniky jízdy.

Ano, pro techniku jízdy, naučit se auto ovládat a najít hranici třeba u smyku. Když ho přeženeš v rallycrossu, přijdeš třeba o jednu pozici, kdy tě podjede soupeř. V rally tam může být pangejt nebo strom. Rallycross jsem jezdil v letech 1996-98, přičemž v prvních dvou letech jsem s Petrem měli nějaké starty v rally s veteránskou tisícovkou a v roce 1998 už jsem jel velký mistrák se subaru.

Od té doby v rallycrossu přibyl joker lapy, změnilo se bodování.

Už to sleduju jen okrajově, takže to nechci hodnotit. Asi si to doba žádá. Je fakt, že za těch mých dob to bylo hlavně o nervech a koncentrovanosti na startu do finále, zatímco dnes můžeš vyhrát závod, aniž bys vyhrál finále. Mně se právě líbily nejvíc ty nervy na startu, mít správně zahřáté gummy, umetenou stopu pod sebou a tak. Joker lap jsem nikdy nejel, to

nemůžu porovnat. S ním je to asi víc o taktizování, a asi se to zároveň trochu prodražilo, protože jezdci budou přes vysílačky spojeni s týmem a budou dostávat informace, kdy tam zajet, a kdy se to nevyplatí.

Jeli jste někdy proti sobě s tátou?

Nikdy! Vlastně jednou dávno, to jsem ještě nezávodil. Měl jsem krosku, ČZ 250 ccm, s tou jsme jezdili za Plzní na bývalém vojenském tankodromu, a táta měl tréninkovou stotřícítku, a tak jsme si jednou dali závody, kdo bude rychlejší. Bylo to na čas, nevedle sebe... a opravdu už ale nevím, jak to dopadlo.

V Sosnové jste si to tedy v autech dali poprvé. A hned řádně. Na escortu jste i nahřívali gummy.

Ano, táta startoval v legendách a ty měly povoleno jet podle starých předpisů, takže jsme směli nahřívát pneumatiky. Naposledy jsme s tímto autem startovali v roce 2003, takže jsme jeli na 10 let starých pneumatikách. Tak jsme jim tím nahřátím chtěli pomoci, aby na trati seděly.

Co je zač ten escort?

To je tátovo rallycrossové auto. Má asi 650 koní při váze přibližně 1050

kg. Táta s ním byl v roce 2001, nebo možná i 2002 mistrem ČR a Rakouska. Tehdy jsme ho připravili i na další sezonu, ale protože jsme v té době začali s Petrem jezdit s WRC a bylo to časově i finančně hodně náročné, tak táta rallycross opustil a od té doby nejel. Takže auto bylo celou dobu připravené, ale vrčelo až teď.

A ty s Petrem Uhlem jste se proměnili v mechaniky.

Celou dobu, co táta závodil v rallycrossu, jsme mu s Petrem dělali mechaniky. A to až do toho roku 2003. Takže nic nového.

V Sosnové na schodu za první zatáčkou po startu je dobře vidět, jak rallycrossové vozy bez výjimky skáčou, zatímco tvůj miník se tam ani nehne.

Ano, je to prostě jiná disciplína. V rally si hrajeme s podvozkem k dokonalosti, musí pobrat každou díru a nesmí nás nic překvapit. V rallycrossu ten podvozek nemusíš mít ideální. Trať jedeš několikrát, přesně víš, kde ti to klouzne nebo odskočí, můžeš se na to připravit, a proto není třeba se tolik věnovat podvozku. V tréninku na rally jedeš 50 nebo 80, zatímco v závodě pak 180 km/h, a každá

nerovnost, kterou jsi předtím necítil, tě může nakopnout a vynést ze stopy. Proto jsou rallyové podvozky nesrovnatelně dražší.

Do Sosnové se brzy vrátíš na tradiční Setkání mistrů. Loni jsi startoval s bavorákem, s čím přijedeš letos?

Pojedeme s miníkem s velkým restriktorem, moc se na to těším. Bude to podobné jako předloni.



Čáry, máry v Buxtehude

Text: Petr Šulčík,
Prokop Sívek
Foto: Petr Šulčík

Mistrovství Evropy v rallycrossu si nedávno prošlo výraznou úpravou bodování. Do tabulky šampionátu se nyní počítají body z každého závodu ze všech čtyř rozjížděk, semifinále a finále.



Mistrem Evropy v rallycrossu se po posledním závodě 21.-22. září 2013 v německém Buxtehude stal Timur Timerzyanov z Ruska. Jako první jezdec ve čtyřicetileté historii šampionátu k titulu nepotřeboval zvítězit ani v jediném závodě. Je tedy otázkou, zda změna systému bodování přinesla to pravé ovoce.

Bouda rozhodla

Timerzyanov se z titulu mistra Evropy radoval už po rozjíždkách, ve kterých nasbíral dostatečný počet bodů, aby letos už nemohl být předstižen. Souboj o stříbro svedli Davy Jeanney z Francie a Timmy Hansen ze Švédska. Rozhodnutí padlo v semifinálové jízdě, ve které šel Švéd přes „boudu“ a musel se spokojit s bronzovou příčkou.

Solberg – ne!

Petter Solberg dokázal během víkendu vyhrát tři rozjíždky, zajet rekord okruhu, vyhrát semifinále a postavit se na nejlepší místo startovního roštu finálové jízdy. Přesto ani v devátém letošním závodě na vítězství nedosáhl. Po startu ho zezadu přistrčil Liam Doran a norský jezdec skončil s vozem Citroën DS3 ve svodidlech. „Nemohu tomu uvěřit. Až do této

chvíle to pro mě byl fantastický víkend. Okruh mi vyhovoval a věděl jsem, že mám velkou šanci vyhrát. Nenacházím slova. Takhle rozzlobený už jsem dlouho nebyl,“ řekl Petter Solberg po závodě.

Finále ukončil oheň

Solberg vztekle poletoval na dráze, finále ale pokračovalo. Až do momentu, kdy Walfridsonovi vzplál vůz a ten jej odstavil přímo v joker lapu. Jízda byla okamžitě přerušena, a posléze ukončena. Vítězství spadlo do klína Hvaalovi, za ním se umístili Bakkerud, Doran a Timerzyanov, který v tu chvíli sice vedl, ale připočítali mu penalizaci za neprojetí už zablokovaným joker lapem.

Skandinávská férovka

V divizi TouringCar bojoval o titul vicemistra Roman Častoral s Robinem Larssonem ze Švédska. A také s dalšími severany. V první rozjíždce měl kontakt se Švédem Rosendahlem, ve druhé do něj zezadu narazil Nor Nordgaard (vyloučen z rozjíždky), ve třetí jej na vytočenou pětku poslal do svodidel opět Rosendahl (vyloučen z rozjíždky). Častoralova astra prakticky neměla předek a do čtvrté rozjíždky zbývala hodina.

Solidarita nestačila

Při opravě rozbitého vozu pomáhali mechanici a členové týmů mistra Evropy Dereka Tohilla a Ondřeje Smetany. Do čtvrté rozjíždky ale vůz vpuštěn nebyl, protože jeho přední nárazník údajně neodpovídal technickému předpisu. Před semifinálem potřebný díl ze svého auta zapůjčil německý fanoušek, na udržení stříbrné příčky to ale nestačilo a Častoral v konečném účtování o dva body přeskočil Larsson.





Per Eklund *asi nestárne*

Švédský jezdec Per Eklund je legendární postavou rallycrossu i rally. Věkem útočí na sedmdesátku, přitom elánu má pořád na rozdávání. Jeho saaby uvidíme v rallycrossu i v příští sezoně.

Text: Petr Šulčík,
foto: Petr Šulčík, Eddi Laumanns,
archiv rallycross.cz



V německém Buxtehude se po dvou letech na rallycrossové trati objevil 67letý Per Eklund. „Neseděl jsem za volantem dlouhou dobu, takže jsem se chtěl pouze svézt. Žádné cíle jsem si před startem nekladl,“ uvedl ke svému konečnému 17. místu. Startoval se svým tradičním saabem, za jehož volant se letos posadil například Henning Solberg.

Saab na půjčení

Saaby chce Eklund půjčovat i příští rok, kdy bude mít premiéru světový šampionát v rallycrossu. „Pokud některý z jezdců přijde, že chce půjčit auto, jsem připraven. Disponuji čtyřmi vozy Saab pro divizi SuperCar. Ve Francii startoval Loeb, Meeke a mám informace, že do rallycrossu se chystají i někteří další rallyoví jezdci. Uvidíme, jak bude vypadat kalendář pro příští rok, ale o budoucnost strach nemám,“ uvedl švédský veterán.

Osm pneu je málo

Změnu systému bodování pro ročník 2013 Per Eklund bere, má k ní ale zásadní výhradu. „Systém není špatný, nemusíte jet úplně na sto procent. Tím, že se počítají všechny čtyři rozjížděky, je třeba podávat vyrovnané

výkony. Klíčem k úspěchu je spolehlivost. Jakmile nedokončíte jednu rozjížděku, máte problém,“ hodnotí nová pravidla. „Nelíbí se mi menší počet pneumatik, které smíte použít. Osm je málo. V případě, že chcete ve trénincích odjet více kol, tak osm pneumatik nestačí,“ dodává jedním dechem.

Továrním jezdce pěti značek

Per Eklund stál u zrodu rallycrossového mistrovství Evropy, poprvé startoval v rakouském Melku v roce 1973. V roce 1999 se stal mistrem Evropy a dosáhl i na vítězství na slavném závodu do vrchu Pikes Peak. Intenzivně se věnoval také rally. Jako tovární jezdec působil v týmech Saab, Toyota, Nissan, Austin Rover a Subaru. V roce 1976 vyhrál svou domácí Švédskou rally. Kromě toho zaznamenal 13 pódiových umístění. Naposledy se představil na britské RAC rally v roce 1997. „Přechod z rally do rallycrossu nebyl problém. V rally je každá zatáčka jiná, v rallycrossu se zase musíte vypořádat se souboji se soupeři. Ovšem, co se týče jízdního stylu, je to hodně podobné,“ vzpomínal švédský jezdec po závodech v Buxtehude.



● z pohledu jezdce
● z pohledu diváka



Video z okruhu



Závodění na mostecké výsypce

Autodrom Most je nejstarší permanentní závodní okruh na území České Republiky. Jeho asfalt je položený na zasypaném dolu a rychlá kola se na něm prohání už od roku 1983. Kromě jedné zatáčky se jeho profil nezměnil. Stálí návštěvníci jistě znají jeho zatáčky jako vlastní boty, ale pro ty, kdo by se do Mostu na domácí mistrovství, trucky, nebo Carbonia cup vydali poprvé, máme průvodce po okruhu. Dozvíte se, kam si sednout, odkud i jako divák pořídít solidní fotografie. Své komentáře k některým zdejším zatáčkám přidali i sami piloti závodních vozů Tomáš Pekař a Jaroslav Honzík.

Text a foto: Jakub Krafek

Svodidla vedle obslužné komunikace

Tradiční místo vhodné pro sledování esíčka a zadní části okruhu. Je odtud vidět celé esíčko, poté se vůz nachvílí schová za komisařský post, a opět se objeví na výjezdu. Je odsud vidět i do první zatáčky, ale opravdu omezeně.

info box

**AUTODROM MOST****První závod:** 1983**První závod s novou T1:** 2005**Délka okruhu:** 4219 m**Šířka okruhu:** 12–15 m**Směr jízdy:** Ve směru hodinových ručiček**Zatáčky:** 12 pravých, 9 levých**Převýšení:** 12,04 m**Nej. čas starého okruhu:** 1:15,065
(E. Goddard, Benetton Ford)**Nej. čas nového okruhu:** 1:25,610
(S. Mucke, Mercedes C-k DTM)**Závody:**

1983 až 2011 – Interserie

1983 až dnes – MMČR automobilů na okruzích

1992 až dnes – ME Trucků

1998 – závod historických vozů F1

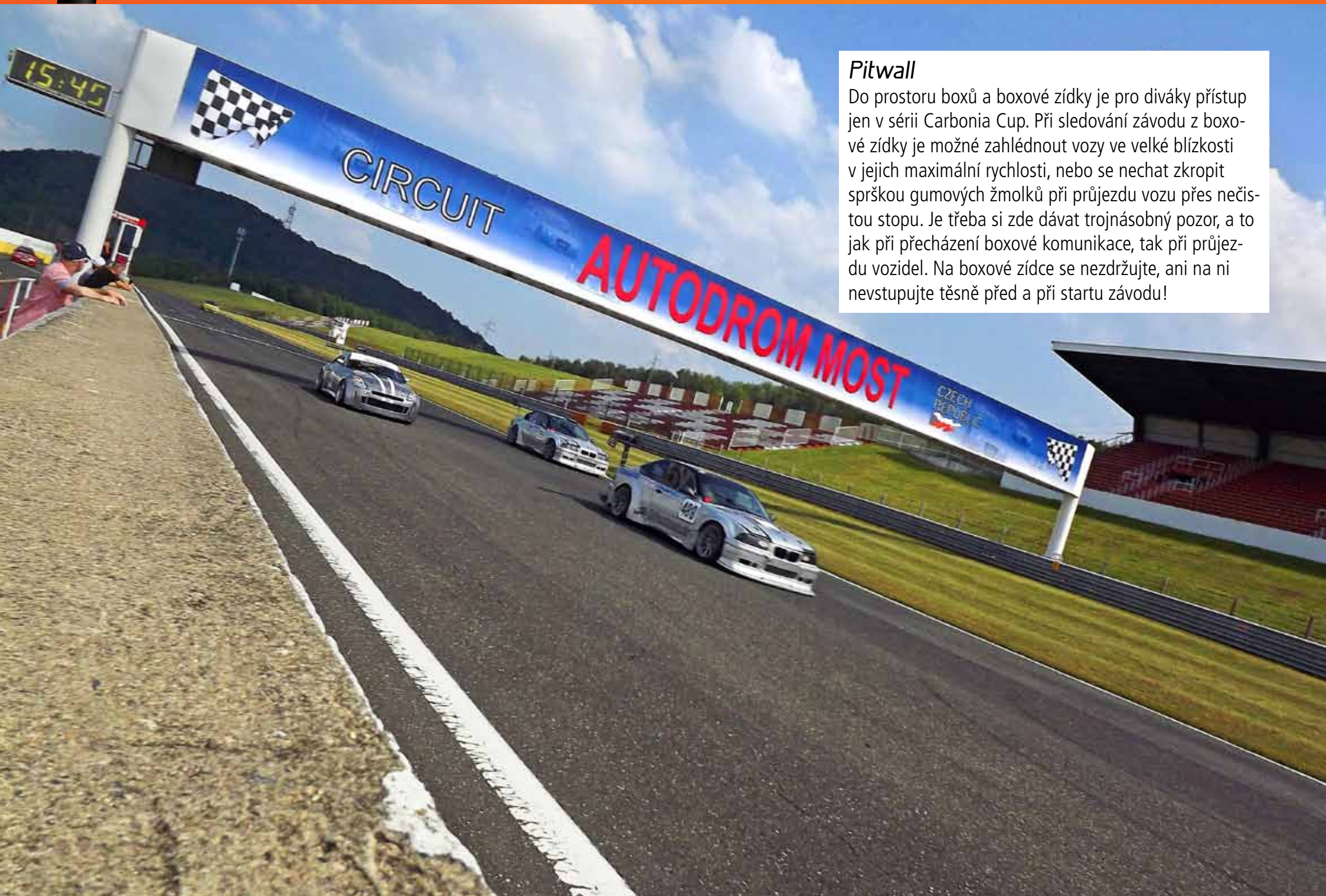
2001 – European Le Mans Series



Platforma nad posledním boxem

Z vyvýšeného místa je vidět na startovní rovinku i na kousek první zatáčky. Z druhé strany pak lze vidět části zadní pasáže okruhu. V průběhu závodu zde bývá velmi těsno a šéfové nebo hosté týmu přebíhají z jedné strany platformy na druhou souběžně s „jejich“ závodníkem na trati.





Pitwall

Do prostoru boxů a boxové zídky je pro diváky přístup jen v sérii Carbonia Cup. Při sledování závodu z boxové zídky je možné zahlédnout vozy ve velké blízkosti v jejich maximální rychlosti, nebo se nechat zkropit sprškou gumových žmolků při průjezdu vozu přes nečistou stopu. Je třeba si zde dávat trojnásobný pozor, a to jak při přecházení boxové komunikace, tak při průjezdu vozidel. Na boxové zídce se nezdržujte, ani na ni nevstupujte těsně před a při startu závodu!

Paddock

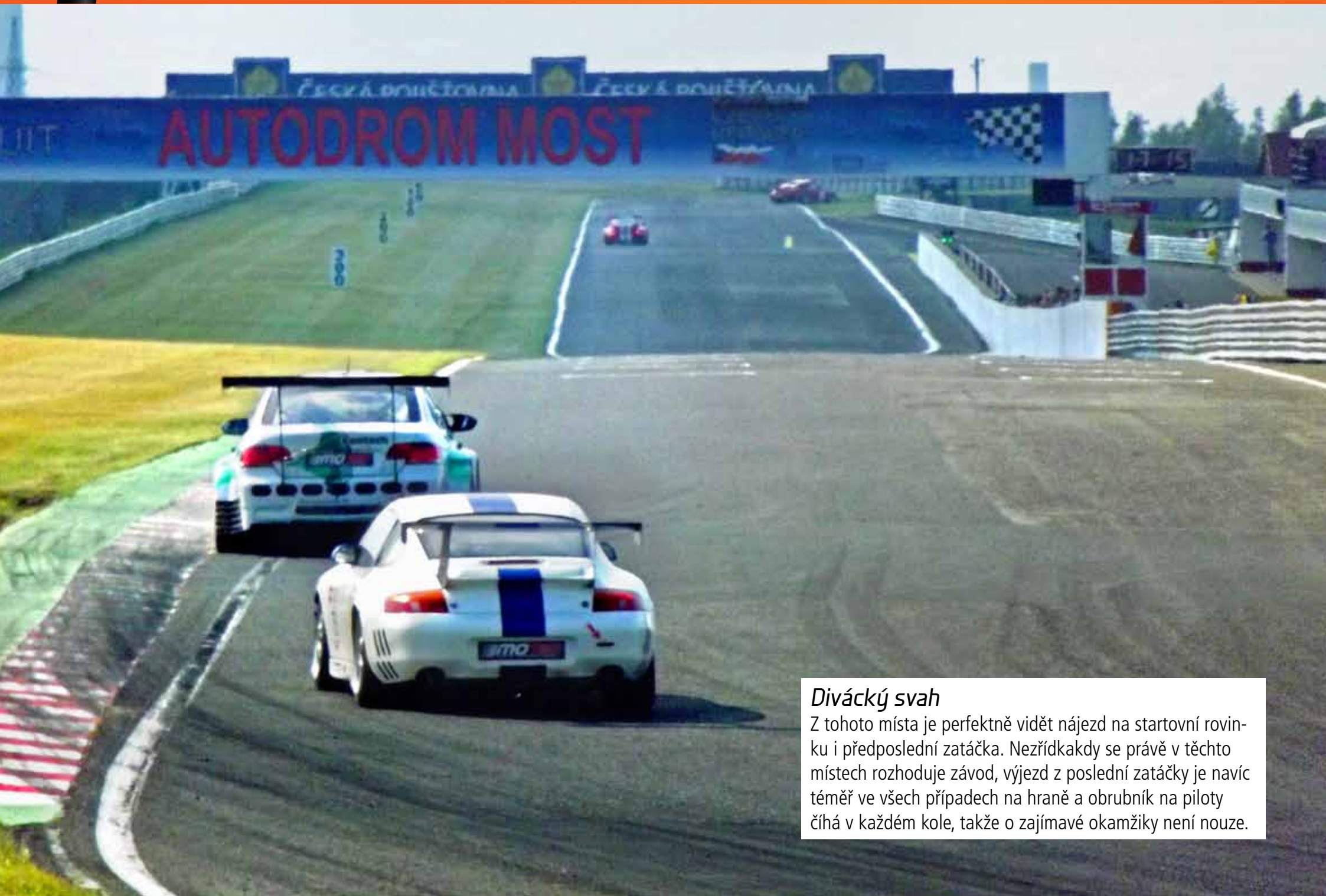
Při procházce paddockem fanoušek ocení hlavně možnost prohlédnout si závodní stroje zblízka. Navíc je po celou dobu „procházky“ o zábavu postaráno, jelikož se v zázemí stále něco děje. Týmy nevyužívají k servisu svých vozů jen prostor za boxovou uličkou, ale také velkou plochu podél třetího sektoru okruhu. Po některém závodě si určitě nenechte ujít ani příjezd vozidel do parc ferme, kde je možno zahlédnout bezprostřední reakce pilotů na průběh právě odjetého závodu.



Tribuna

Kromě toho, že se kryté tribuny hodí při špatném počasí nebo zapomenutém slunečníku, je z nich také docela dost vidět. Pokud zvolíte spíše levou stranu, nebudete ochuzeni o akci v šikaně, v esíčku, v boxech. Z pravé tribuny je do boxů vidět perfektně, a užijete si i shon na startovním roštu. Škoda reklamního banneru v prostoru startu a cíle, který občas jaksi překáží.





Divácký svah

Z tohoto místa je perfektně vidět nájezd na startovní rovinku i předposlední zatáčka. Nežřídkakdy se právě v těchto místech rozhoduje závod, výjezd z poslední zatáčky je navíc téměř ve všech případech na hraně a obrubník na piloty číhá v každém kole, takže o zajímavé okamžiky není nouze.

Divácký svah

Bude naprosto na vás, jaký úhel pohledu zde zvolíte. Technická pasáž je dobře viditelná z kteréhokoli místa. Fotky lze pořídit jak z horního místa svahu, tak z nižších míst. Rekonstrukce autodromu bohužel zapříčinila, že plot oddělující diváka od svodidel je nově téměř v půlce svahu, takže oblíbené foto místo pro diváky je nyní minulostí. Na druhou stranu je to dobře, trať byla v těchto místech docela blízko, a stačí lehké nakopnutí obrubníku, aby vůz na studených pneumatikách skončil ve svodidlech v místech, kam se dříve diváci lehko dostali.



Divácký svah

Zde máte dvě možnosti. Buďto si sednete na místo s výhledem na šikanu, nebo s výhledem na technickou pasáž, přičemž dění v táhlé zatáčce máte jako na dlani.



Divácký svah

Pokud chcete být svědky četných předjížděcích manévrů a postartovního zmatku, toto místo je to pravé. Ostatně, v tomto místě se diváci hromadí, a ani stánky s občerstvením nejsou daleko. Pokud si sednete v dobrém úhlu, krom šikany uvidíte také kousek esíčka pod přemostěním. Výhled na okruh závisí také dost na tom, jestli se usadíte před nebo za velkou reklamní cedulí před první zatáčkou. Pro fotografy je na tomto místě užitečný plochý ostrůvek, ze kterého můžete pohodlně snímat.



Konečná pasáž

Poslední pasáž okruhu tvoří dvě pravé zatáčky. Do první se opět brzdí z poměrně vysoké rychlosti. Průjezd druhou zatáčkou je velmi důležitý, protože přivádí vozy na dlouhou startovní rovinku. Plyn se zde většinou přidává už před apexem a často se stává, že to pilot přežene a na výjezdu se dostane až za obrubník. V minulosti tato situace nastala už v mnoha závodech. Jelikož je to poslední zatáčka okruhu, odehrávají se zde také souboje o vítězství. Právě v loňském roce se zde utkaly dva nejdražší vozy z pole MMČR - Pagani Zonda a Audi A4 DTM. Po kontaktu oba skončily ve zdi.

Jaroslav Honzík: *Poslední točku je nutno si pořádně nadjet, je pravoúhlá a nerovná, mění se tam asfalt a je divně prohnutý, takže je třeba se držet v ideální stopě, na výjezdu lehce líznout obrubník. Do poslední zatáčky to záleží podle auta, často tam špatně vychází kvality, někdo jede na 3, někdo 4, ale čtyřka je podtočenější a víc klouže, zato je ale rychlejší. Na výjezdu hodně opatrně na obrubníku, dokáže kvalitně pohltnout a udělat neplechu.*



Esíčko

Notoricky známá pasáž mosteckého autodromu, ve které se dá získat i ztratit. Závodníci zde mají k dispozici plno druhů průjezdů. Hned nájezd do zatáčky je obtížný tím, že pilot těsně před vrcholem vlastně nevidí, kam zatáčí. Následuje ojedinělá stopa, která se liší stroj od stroje, pilot od pilota.

Jaroslav Honzík: *Mata-dorku jsem jezdil s relativně pozdním bržděním lehce podél obrubníku a nechal se vynést maximálně doprostřed. Levou táhlou jsem prakticky prodal a držel se jak klíště úplně vlevo, abych pak do následující pravé měl co nejlepší a nejrychlejší vjezd a průjezd. Na výjezdu lze vyjet až na obrubník, ale opatrně.*





Pravá srdcovka

Opravdu rychlá pravá zatáčka, která prověří odvahu pilota. Důležité je zde správné načasování zatočení do apexu. Pilot může využít také lehké změny výškového profilu. Tím, jak jde zatáčka v apexu lehce do kopce, pneumatiky pod tlakem více přilnou k silnici. Tento úsek je pro oko diváka téměř nezahlédnutelný - o to větší škoda. Pokud jste na průjezdy touto zatáčkou opravdu zvědaví, částečně je na ni vidět z nejvyššího místa svahu kousek před technickou pasáží.





Vracečka

Vracečka přímo navazuje na předchozí sérii zatáček a dá se využít k překvapení stíhaného pilota. Do apexu se najíždí směrem od středu nebo od vnějšíku k vnitřku zatáčky, takže pokud vedoucí pilot nedá pozor a nechá plno místa na vnitřku, stíhající toho může využít. Zatáčka je dost úzká a v minulosti zažila nespočetné kontaktů.

Tomáš Pekař: *Vracák se projíždí mnoha způsoby, já jsem si oblíbil krátkou stopu, vnitřní kolo lehce na obrubník a s plynem počkat kousek za apex.*



Obrácené P

První část technické pasáže tvoří zatáčka ve tvaru obráceného P, tedy levá - pravá - levá. Nutno podotknout, že se do první levé brzdí z vysoké rychlosti a s využitím trail brakingu, tedy, že v průběhu brzdění pilot zatáčí do apexu. Proto zde není nouze o četná probrždění. Předjíždění je zde obtížnější, ale ne zcela nereálné. Předjížděcí manévry v takové zatáčce většinou bývají třešničkou na dortu. Do následující pravé je potřeba svižně přehodit směr vozu na druhou stranu, pokud možno přibrzděním. Truckeři tuto zatáčku s velkou oblibou jezdí powerslidem - lehkým smykem beze ztráty rychlosti.

Dlouhá levá

Dlouhá levá zatáčka, která přivádí piloty z první šikany do zadní technické pasáže okruhu. Pokud pilot projede první dvojzatáčku perfektně, může se zavěsit na pilota před sebou a využít slipstreamu k vybrždění do následující sekce. Vozy zde často jezdí nalepené těsně za sebou. Tato pasáž byla také již několikrát svědkem havárií. Při jedné z nich dokonce vůz skončil až za svodidly na obslužné komunikaci.





Šikana

První zatáčka mosteckého autodromu byla v minulosti výzvou jak na startu závodu, tak v celém jeho průběhu. Piloti s vozy nižší specifikace ji mohli projet bez ubrání plynu, stejně tak piloti s rychlejšími vozy - jenže na to už museli sebrat slušnou dávku odvahy. V dnešní podobě není tento retardér o odvaze, ale o technice. Dá se projet hned několika způsoby v závislosti na tom, jestli pilot pozici brání, nebo ji chce získat.

Tomáš Pekař: První mostecká zatáčka je zajímavá tím, že do ní lze předjíždět jako obvykle vnitřkem, ale i venkovní stranou. V navazující levé se totiž ocitnete na vnitřku a máte navrch.



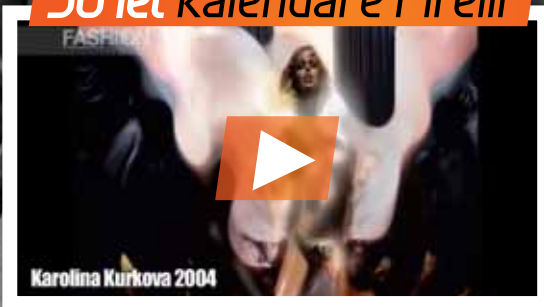


Krása, nahota a dobročinnost

ve stylu **PIRELLI**



50 let kalendáře Pirelli



Kalendář Pirelli letos oslaví 50. narozeniny, jeho slavnostní představení je naplánováno na listopad do Milána. Fotografům Peteru Lindberghovi a Patricku Demarchelierovi pózovalo šest modelek včetně Karoliny Kurkové. Všechny snímky budou vyvedeny v černobílém formátu.

Text: Prokop Siwek, foto: Pirelli

Tradice vydávání kalendáře Pirelli vznikla roku 1964, kdy se jí italská pneumatikářská firma rozhodla potěšit své klienty. Zadáni od té doby zůstává prosté – oslovený fotograf má zachytit svou představu o ženské kráse. Jako první dostal příležitost Robert Freeman, který fotil i kapelu Beatles (ale bohužel pro hudebníky ne ve stejném termínu). Kolekce fotografií s prvky uměleckého aktu vznikala na písčinych plážích španělské Mallorky.

Dobročinnost

Kalendář Pirelli vychází v omezeném počtu a nelze si jej standardně koupit. Obdrží jej významní klienti Pirelli, některé známé osobnosti, část z nich se vždy vydraží a výtěžek pak putuje na dobročinné účely. Loni bylo vydáno 20 tisíc kusů. Autor 34 barevných fotografií, slavný válečný fotoreportér Steve McCurry, si ke spolupráci přizval modelky, které se věnují humanitárním činnostem. Mezi nimi i Petru Němcovou. Fotilo se v chudinských čtvrtích Rio de Janeira a na snímky se dostali i obyčejní lidé „z ulice“.

Modelky i herečky

Za objektivu se od prvního vydání kalendáře vystřídaly desítky uznávaných

fotografů, kteří tvořili ve všemožných přirozených i umělých prostředích. Pózovaly jim ty nejslavnější modelky, ale i začínající hvězdičky. Například v roce 1987 tehdy sotva sedmnáctiletá Naomi Campbell. Vzrůstá zájem také o herečky. V roce 2007 pózovala trojice Sophia Loren, Penelope Cruz a Hillary Swank, dvakrát se na stránkách luxusního kalendáře představila jejich kolegyně Milla Jovovich (1998 a 2012).

Millenium

Výjimečné postavení si dodnes zachovává tzv. Millenium calendar, vydání z roku 2000. Americká fotografka Annie Leibowitz, kterou proslavily portréty malých dětí, v něm hlavní roli světila francouzské modelce a herečce Laetitií Casta.

Tři Češky

Pro Pirelli fotily také české hvězdy Eva Herzigová (1996 a 1998), Karolína Kurková (2003 a 2004) a Petra Němcová (2013). Na Kurkovou se můžeme těšit i v aktuální edici 2014. Po jejím boku se objeví Miranda Kerr, Alessandra Ambrosio, Helena Christensen, Isabeli Fontana a Alek Wek.

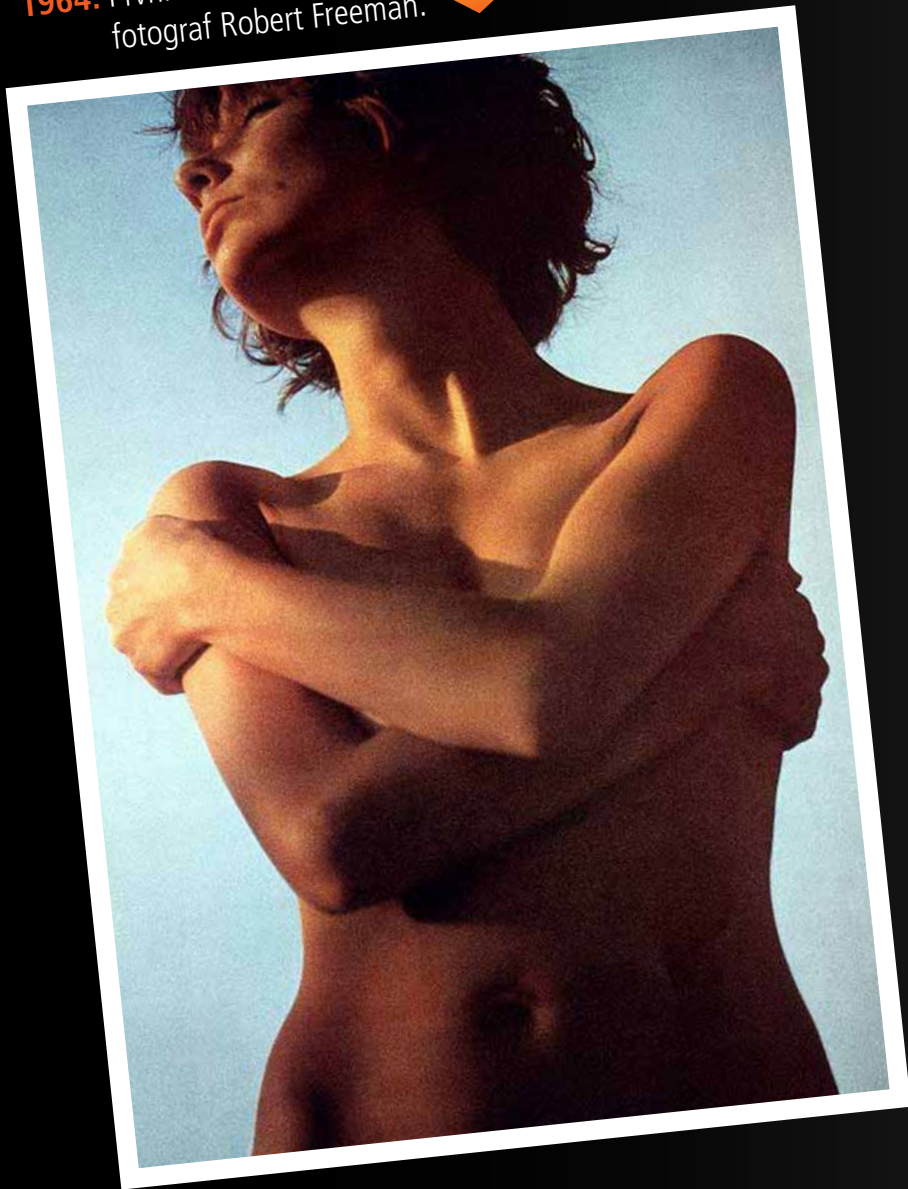
info box



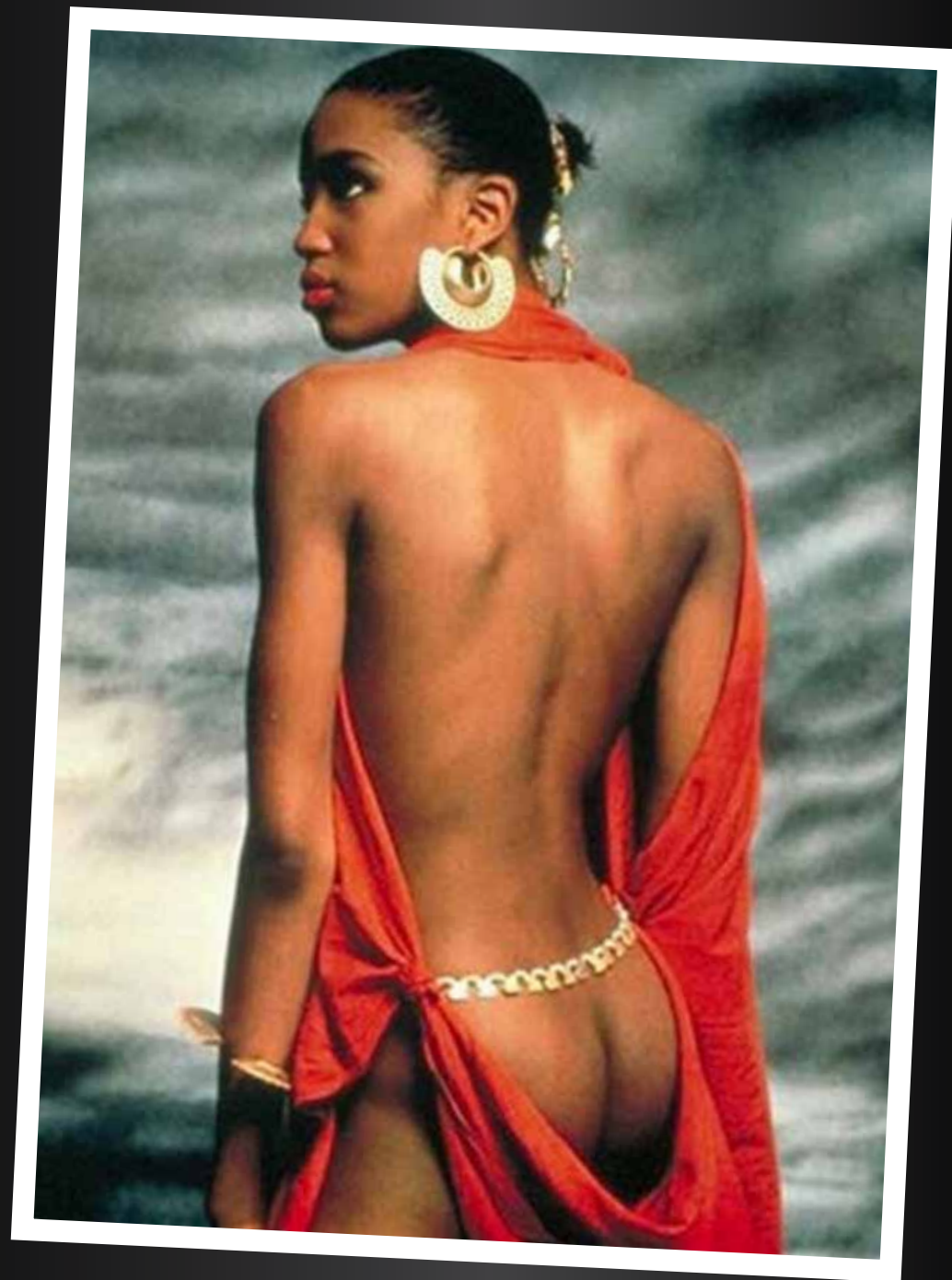
VÁCLAV PECH ML.
- PETR UHEL (Mini Cooper S2000 1.6T) v MMČR 2013:

- 1. místo (404 bodů), 32 vyhraných RZ
- **Internationale Jänner rallye**
- 4. místo +2:47,0 (1. Kopecký)
- **Rallye Šumava Klatovy**
- 1. místo (2. Tarabus +3,8)
- **Rallye Český Krumlov**
- 1. místo (2. Kresta +1:14,1)
- **Rally Bohemia**
- 2. místo +26,3 (1. Kopecký)
- **Rally Hustopeče**
- 2. místo +2,2 (1. Kopecký)
- **Barum rally**
- 2. místo +1:01,6 (1. Kopecký)
- **Rally Příbram**
- Soutěž byla předčasně ukončena.


1964: První kalendář Pirelli,
fotograf Robert Freeman. ↓



1987: Naomi Campbell, fotograf Terence Donovan. →





1998: Eva Herzigová, fotograf Bruce Weber. 



2011: Saskia de Brauw, fotograf Mario Sorrenti. 

dobové video



Na pomezí rally a okruhů



Text a kresba: Jakub Krafek,
foto: www.paperblog.fr

Gordon Bennett Trophy, jeden z úplně prvních okruhových závodů, se konal v roce 1903 na uzavřených cestách Irsko. Původně se měl uskutečnit ve Velké Británii, jenže tam v té době byly automobilové závody paradoxně trnem v oku mnoha obyvatel a politiků.

Okruh při Gordon Bennett Trophy měl tvar osmičky a měřil kousek pod 150 km. Ještě stále se nejednalo o tradiční závody kolo na kolo, jak je známe dnes. Vozy za sebou startovaly v sedmiminutovém intervalu, a pokud některý z nich dorazil do kontrolního stanoviště v intervalu menším, musel počkat až se prodleva opět natáhne. Byl to tedy styl jakési rally, kdy se z časů dosažených mezi stanovišti vypočítal celkový čas závodu.

Závodní stroje

Vozy byly většinou dvoumístné - pro řidiče a mechanika. Často na nich také byly naloženy až čtyři náhradní pneumatiky. Irský ročník vyhrál Camille Jenatzy na Mercedesu o 90 koních, které byly na nápravu přenášeny řetězovým převodem.

Pohár národů

Bennettův pohár byl vlastně závodem národů. Pravidla vyžadovala, aby byla každá součást vozu vyrobena v zemi, kterou reprezentuje. Tradicí předchůdce závodů Grand Prix bylo, že se následující ročník vždy konal na půdě vítězného národa. Vítězný Jenatzy pocházel z Belgie, jenže jel na voze Mercedes.

Následující závod poháru se tedy uskutečnil na německé půdě.

Britské závodní barvy

Právě se závodem v Irsku je spojen vznik zbarvení „British racing green“. Jelikož se jednalo o mezinárodní soutěž, vozům z každé země byla přidělena barva. Smůlu měli Britové, modrá, červená i bílá, které se nachází na jejich vlajce, byly už zabrané. Jejich vozy se tedy ukázaly v odstínu „Shamrock green“ (shamrock je trojlístek, symbol Irska). Britové tímto vzdali úctu Irům, kteří se organizace ujali místo nich.

Zabezpečený okruh

K přesunu závodů na uzavřenou a zabezpečenou trať, jakou byla ta v Irsku, vedla snaha o vyšší bezpečnost všech zúčastněných. Vždyť po trati se jinak mohli volně pohybovat nic netušící lidé a zvířata. Vozy navíc už dosahovaly rychlostí kolem 130 km/h, což v kombinaci s ne moc účinnými brzdami, nízkou stabilitou auta a prašnými silnicemi znamenalo vysoké riziko havárie.

Poslední kapka

Vše vyvrcholilo v závodě Paříž - Madrid 1903. Při nehodách trpěli řidiči,

jejich mechanici i diváci. Karamboly při předjíždění soupeře, při nárazu do spuštěných železničních závor nebo při vyhýbání se nic netušícímu farmáři končily zraněním i smrtí. Takovýchto nehod se neoficiálně stalo kolem 80, s přibližně stejným počtem zraněných a osmi mrtvými. Závod byl předčasně ukončen a pro podniky byla nastolená nová, přísnější pravidla.

Mecenáš Bennett

Zábava dřívějších milionářů byla velmi podobná té dnešní - jachty, sport, automobily. Gordon Bennett, majitel deníku New York Herald, nebyl výjimkou. Většina sportovních podniků měla co dočinění s médii, začínající automobilový sport nevyjímaje - články a reportáže ze závodů výrazně zvyšovaly prodej novin. Příznivci motorismu znají Bennetta převážně ve spojitosti s automobilovými závody. Americký mediální magnát ale pořádal také turnaje v pólu, závody horskovozdušných balónů, jachet, vypisoval poháry o nejlepší fotbalový klub.

Už jste viděli formuli skákat?



trailer se šotem skoku F1



*Nehledej normálnost u lidí,
kteří riskují životy tím, že
jezdí pořád dokolečka.
(James Hunt, Rivalové)*

Text: Prokop Siwek,
foto: www.bioscop.cz



Prostředí motoristického sportu se občas ve filmech objevuje. Jenže obvykle jako kulisa. Filmů přímo o motorsportu je málo, a když už, tak se spíš jedná o dokumenty. Letošní novinka Rush (v českých kinech od 3. října pod názvem Rivalové) není dokument, ale hraný příběh dvou soupeřících pilotů formule 1. O největší úspěchy spolu válčili v dobách, kdy se počítalo s tím, že dva z 25 závodníků každou sezonu F1 nepřežijí. Film má obrovský náboj, tempo, akci, emoce, je prostě strhující. Jeho tvůrci v čele s režisérem Ronem Howardem se divákům postarali i o nevšední záběr formule, která se na okruhu pořádně proletí vzduchem.

Reálně

Jména postav jsou reálná a jejich příběh taky. James Hunt s Nikim Laudou opravdu v sedmdesátých letech jezdili proti sobě a byli velcí soupeři. Jeden byl oheň a druhý voda, oba egoisti, přesto se vzájemně respektovali. Teda, ve skutečnosti byli spíš přátelé, ale ve filmu je to třeba trochu vyhrotit. Mistry světa se opravdu stali za okolností, o nichž film vypráví, včetně těch nejmotivnějších momentů, kdy

Lauda ve svém ferrari málem uhořel a po šesti týdnech se zázračně vrátil zpět do Velkých cen. Bez těchto faktů by žádný film Rivalové nikdy nemohl vzniknout a jeho hrdinové by neměli právo jmenovat se Niki Lauda a James Hunt.

Jen Hollywood?

Mouchy najdeš vždycky. Nechci jednotlivé mouchy hledat a pitvat. Třeba záběr, ve kterém od kol vozu jedoucího stopu uprostřed asfaltového okruhu odlétává tráva. Víc mě zajímá, proč hollywoodští filmaři tak často prapodivně pracují s realitami. Proč na pomyslné časové ose přesouvají události přes sebe, strkají piloty do formulí, jež v té době nemohli mít, mění výsledky závodů, jejichž průběh ukazují. Z odstoupení pro technickou závadu vytvoří nehodu, při níž šlo o život, nesmyslně tvrdí, že se Huntovi drolily pneumatiky, protože po celý závod lilo, ač doopravdy mu stejné potíže přinášela osychající trať. Proklamovat, že jde o „skutečný příběh“, a přitom vytvářet vlastní „realitu“ s vlastními dějinami, to je typický zlozvyk hollywoodské produkce.

Audiovizuální nářez

Divák, který není expertem na F1, Laudu a Hanta, s filmem v tomto

ohledu asi žádný problém mít nebude. Atmosféra světa formule 1 druhé poloviny sedmdesátých let je přibližně na tak kvalitně, že i znalec jistě promine chyby třeba v umístění cigaretových reklam. Výborné jsou kostýmy, výprava, barvy a rozhodně také zvuk! Na plátně se střídá plejáda nádherných a rychlých vozů, šarmantních a sebevědomých pilotů, samozřejmě také krásných žen. A je pozoruhodné, jaké fyzické podoby „s originály“ se podařilo dosáhnout hlavně v případě manželů Laudových.

Brühl je přesný

Nikiho Laudu hraje pětatřicetiletý Daniel Brühl, a svým výkonem si od prvního momentu říká o nominaci na Oscara. Má dokonalý výraz, gesta, dikci, jazykovou výbavu. Schválně, která z řečí, jimiž ve filmu tak přirozeně mluví, je jeho rodná? Zvládá němčinu, španělštinu, angličtinu, francouzštinu. Laudovi se opravdu hodně podobá i vizuálně, ve scénách s popálenou hlavou z toho až mrazí.

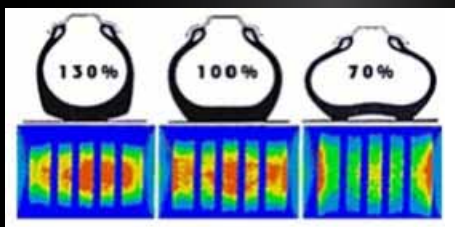
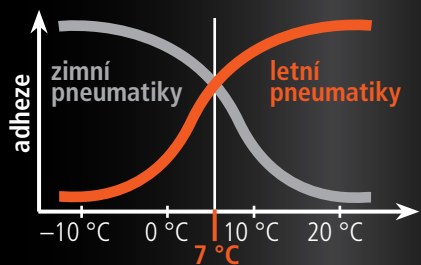
Každý si něco odnese

Nebojte se vzít do kina na Rivaly ty, kteří motorsport jinak nevyhledávají. Tenhle film strhne křehkou jogínku úplně stejně jako vás. Možná, že

právě také proto, že se zde za každou cenu nehledí na faktickou správnost, ale spíše na příběh, skvělé zpracování a emoce. Proč ne. Sdělení Rivalů tak dokáže vnímat i širší publikum. Sdělí, že automobilové závodění vedle vášně, adrenalinu a euforie obnáší také skrytý, ale vždy přítomný dotek smrti. Bez hysterie a zbytečného sentimentu.

BRZDNÁ DRÁHA – 50 km/h, SNÍH**BRZDNÁ DRÁHA – 30 km/h, LED****POROVNÁNÍ BRZDNÉ DRÁHY**

se zimní pneumatikou na sněhu
s dezénem 8 mm

**ZÁVISLOST ADHEZE PNEUMATIK NA TEPLOTĚ**

Velikost styčné plochy různě nahuštěné pneumatiky. Teplota barvy znázorňuje velikost tlaku styčné plochy pneumatiky na podložku.

Směs zimní pneumatiky na bázi siliky se lépe přizpůsobuje nízkým teplotám. Zimní pneumatika má kromě jiné směsi i jiné drážkování. Její běhoun se skládá z jednotlivých dezénových bloků, které jsou bohatě protkány lamelami. Při odvalování se lamely pohybují a vytlačují sníh nebo sněhovou břečku z drážek mezi dezénovými bloky. Rovněž lépe odvádějí vodu, čímž dochází ke snížení možnosti vzniku aquaplaningu.

Přezujte se, prosím

Text: Vladimír Dolejš

Foto a infografika: policie.cz, ibesip.cz

Ano, každoročně řešíme totéž – kdy přezout na zimní pneumatiky. Že je to potřebné, snad už nikdo nepochybuje, kdo se zkusil projet na sněhu či ledu na těch letních, se většinou se zlou potázal. Ono ale nejde jen o klouzačku, zimní pneumatiky mají svou směs daleko příznivější vlastnosti i na suchu. Stačí, aby teploty poklesly pod 8 °C a měkkí směs zimních gum lépe přilne k vozovce, zkracuje brzdovou dráhu a lépe drží v zatáčkách. Výhody jsou tedy nabíledni.

Musí být zima, ale...

Komu to nestačí, měl by si prostudovat také předpisy, ty hovoří jednoznačně: **od začátku listopadu do konce března jsou zimní pneumatiky povinné za předpokladu, že je na vozovce souvislá vrstva sněhu, ledu nebo námrazy, či lze předpokládat, že se tak během jízdy stane.** Přesněji řečeno, pokud teplota klesne pod 4 °C a prší. Předpis by se dal vyložit tak, že i v zimním období, pokud jsou teploty vyšší, nemůže policie řidiče bez zimního obutí sankcionovat. Ovšem pokud náhle teploty poklesnou a my jsme právě někde na cestě daleko od domova...

Nesundávat?

Zimní pneumatiky musejí mít hloubku dezénu na všech kolech minimálně 4 mm, u vozidel s hmotností nad 3500 kg na poháněné nápravě ještě o 2 mm hlubší. Mnozí řidiči zimáky ani na jaře nesundávají a dojíždějí je ještě při vyšších teplotách, pak to jde rychleji. I to je řešení, ale zbytečné, protože se dají používat i v další sezóně. Vzhledem ke stárnutí směsi a jejímu tvrdnutí by to však nemělo být víc než čtyřikrát, třebaže ještě hloubka vzorku vyhovuje.

Nejsme Norsko

Třeba v Norsku jezdí většina aut na zimních gumách stále, ale každý rok je řidiči obnovují. V našich podmínkách je to zbytečný luxus, lepší je řídit se selským rozumem.

info box



CO MOŽNÁ NEVÍTE

- náhradní pneumatika užitá pro nouzové dojetí nemusí být zimní,
- na určitých komunikacích může být v zimním období zakázán provoz,
- vozidla ozbrojených sil musí být povinně vybavena zimními pneumatikami od 1. listopadu 2016,
- vozidla jednotek požární ochrany o maximální přípustné hmotnosti nad 3 500 kg od 1. listopadu 2021,
- problematiku použití zimních pneu upravuje zákon č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), který byl zásadně změněn zákonem č.133/2011 Sb. z roku 2011.

Redaktoři a přátelé časopisu Lidé a země pořádali v sobotu 28. září 2013 festival v námořnickém duchu. Nebo poříčním? Konal se totiž na parnicích Vltava a Vyšehrad zakotvených na pražské náplavce. Cestovatelé po světě i prstem na mapě si přišli na své.

Text: Prokop Siwek, foto: Michael Fokt, Prokop Siwek, David Bareš

Po Vltavě pluje **trabant**



Parníky Vyšehrad a Vltavu na počest magazínu Lidé a země zaplnila exotická hudba, tance, oblečení, jídlo, nápoje, stánky s předměty z dalekých krajín, dostavili se slavní hosté (třeba Miloslav Stingl) a probíhaly zajímavé audiovizuální přednášky. Vystoupil také Dan Přibáň, který pro tuto příležitost svou show o cestování trabanty přes Jižní Ameriku zrychlil a zhutnil do zhruba hodinové turbojízdy. Seděli jsme v podpalubí, bavili se vtipným výkladem o vtipné expedici a užívali si bizarního pohledu, kterak za oknem pluje žlutý Egu. Což je trabant, který zcestoval čtyři kontinenty.

Cestování je vášeň

Čtení o cestování bylo oblíbené za minulého režimu, protože nám přibližovalo svět, kam jsme nemohli. Dnes už ven naštěstí smíme, a prostřednictvím reportáží v měsíčníku Lidé a země si můžeme své zážitky připomínat. Nebo se k nějaké cestě nechat inspirovat. Ale pořád platí, že nemusí nutně být zahraniční, protože zajímavá dobrodružství lze zažít i v našich zeměpisných šířkách a délkách!

Za sportem

Různým podobám cestování se budeme pravidelně věnovat. Řek-

neme si tipy a triky při výletech za motoristickým sportem. Podíváme se i do průkopnických dob, jak je známe z dobových černobílých fotografií.





Motorsport revue

je inovativní
elektronický časopis
o dění v motorsportu

Jedinečný je svým obsahem,
vzhledem a interaktivními prvky.
Tvoříme jej s cílem poskytnout
poutavou formou netradiční
pohled do světa automobilismu
a motoristického sportu.
Upřednostňujeme domácí prostředí
a zážitky na vlastní kůži!

→ Aktuální vydání vždy ihned
ve vaší e-mailové schránce

→ Formát PDF

K dispozici volně ke stažení z webu

www.motorsportrevue.cz

**ZCELA
ZDARMA**



Pravidelné rubriky:

FORMÁTY:

- reportáže, komentáře, rozhovory
- výběr novinek, rekordů, výročí a dalších zajímavostí
- motoristická anketa, upoutávky na blížící se motoristické akce, soutěže, komiksový seriál
- interaktivní grafiky

TÉMATA:

- rally/dálkové závody, okruhy/tahače, veteráni/historici, rallycross/autocross/vrchy
- testy automobilů, motorismus v civilním provozu (testy vybavení a doplňků; bezpečnost)
- lifestyle, outdoorová dobrodružství, cestování