3-4 | 2015

www.racinglife.cz

Racing Life

NOVÝ POHLED NA MOTORSPORT

Levné závodění přináší divize N1600

Juniorský pohár láká do Evropy

Průvodce Rallye Dakar 2016

Představujeme okruhový speciál 308 Racing Cup

Editorial

Vážení čtenáři,

s novým číslem Racing Life jsme si tentokrát dali pořádně na čas, ale události letošního roku mi na nějakou dobu doslova vzaly chuť k práci. Nakonec Racing Life vychází jako dvojčíslo v samém závěru roku 2015 a tím je také částečně předurčen jeho obsah – již za několik hodin startující Rallye Dakar jsme nemohli ignorovat, zejména když má tak silnou českou účast!

Celý magazín ale není jen o Dakaru, najdete zde také zajímavé čtení o okruhových speciálech a na své si přijdou i motorkáři. Vaší pozornosti by nemělo uniknout představení divize N1600 v rallyecrossu, která přináší možnost levného závodění a bez zajímavosti není ani návrat Jaguaru do motorsportu s továrním týmem. Zejména když se rozhodl pro působení v elektrické Formuli E.

Příští rok se můžete kromě magazínu Racing Life těšit i na zbrusu nový motoristický časopis Auto Moto Life, který bude taktéž ke stažení ve formátu PDF zcela zdarma. Přinese testy vozů, představení novinek i recenze ojetých automobilů a v neposlední řadě také zajímavé testy různých prvků motoristické výbavy i řadu dalších praktických článků.

Jak už jsem v úvodu naznačil, letošní rok pro mne nebyl lehký. Úmrtí v rodině mě přimělo k zamyšlení a přehodnocení dosavadního života, což následně vedlo k některým změnám. Současně mi na nějakou dobu vzalo chuť něco tvořit a absence nových čísel magazínu Racing Life je toho důsledkem. Přijměte prosím omluvu za tento výpadek. Člověk se sice snaží být profesionál za každé situace, ale někdy to zkrátka nejde. Po čase člověk pozvedne hlavu, a i když to zdaleka není dobré, řekne si „je třeba jít dál“. Nyní je tedy nové číslo na světě a další budou v roce 2016 následovat!

Myslím, že do roku 2016 vstupuji silnější než kdykoli dřív. Nemluvím o síle fyzické, ale o té vnitřní. Té, která hraje i v motoristickém sportu důležitou úlohu, když jezdce nutí chodit na limity a překonávat sama sebe. Vnitřní síla je něco, co vás na trati posune dál i když už technika nemůže. Je to něco, čím se odlišují vítězové od poražených. Proto vám přeji do roku 2016, aby každý z vás našel v sobě dostatek vnitřní síly, která mu pomůže překonat všechny nástrahy v životě i na trati.

Milan Jirouš, vydavatel

Zajistěte si pravidelný odběr elektronického časopisu přímo na váš e-mail. Stačí se jen zaregistrovat na www.racinglife.cz a každé nové vydání budete mít k dispozici zcela zdarma.

Obsah

2 **Editorial**

3 **Obsah, tiráž**

4 **Aktuality**

7 **Peugeot 308 Racing Cup** *vyjede příští rok*

12 **Ligier JS P3** *nová posila pro LMP3*

16 **Brzdová alchymie** *při závodech tahačů*

19 **N1600** *levná cesta k rallyecrossu*

24 **Evropský juniorský pohár** *láká motorkáře na příští sezonu*

26 **Mezi oceány** *přepestrý svět černobíle*

27 **Světový rallyecross** *čekají napíchnutá auta!*

28 **Porsche Carrera Cup BG** *upravuje odměny pro vítěze*

30 **Průvodce Rallye Dakar** *legenda postavená z písku*

34 **Mini All4 Racing** *pro velké výkony*

39 **Peugeot 2008 DKR** *inovovaný na Dakar 2016*

42 **Tovární tým Jaguar** *plánuje vstup do Formule E*

46 **Bridgestone opouští MotoGP** *po rekordní sezoně*

Vysvětlivky:

1/ Při kliknutí nebo dotyku (u tabletů a mob. telefonů s dotykovým displejem) na řádek obsahu, budete přesměrováni přímo na stránku s článkem

2 / Zpátky na stránku Obsah se dostanete kliknutím nebo dotykem (u tabletů a mob. telefonů s dotykovým displejem) na button „Jdi na OBSAH"

3 / Proklik na web inzerenta: „Jdi na WEB"

4 / Pro prohlížení doporučujeme Adobe Reader: zde ke stažení

Racing Life NOVÝ POHLED NA MOTORSPORT

Vydavatel:
Milan Jirouš
Matěchova 409/1
140 00 Praha 4
IČO 66849284
DIČ CZ7805010224
Tel.: +420 608 934 038
www.racinglife.cz
milan.jirous@racinglife.cz
redakce@racinglife.cz

Redakce:
Milan Jirouš, šéfredaktor
milan.jirous@racinglife.cz

Aleš Sirný, redaktor
ales.sirny@racinglife.cz

Pavel Pacovský, redaktor
pavel.pacovsky@racinglife.cz

Petr Lichtenberg, redaktor
petr.lichtenberg@racinglife.cz

Michal Šafránek, redaktor-fotograf
michal.safranek@racinglife.cz

Inzerce:
Lidmila Lichtenbergová
lidmila.lichtenbergova@racinglife.cz

Název titulu:
Racing Life

Formát:
PDF

Periodicita:
dvouměsíčník

Vydání:
prosinec 2015

Distribuce:
zdarma na www.racinglife.cz

ISSN 2336-7253

© Všechna práva vyhrazena. Obsah tohoto díla je chráněn autorským zákonem a žádná jeho část nesmí být kopírována či jinak dále šířena bez souhlasu vydavatele. Nevyžádané příspěvky se nevracejí. Za původnost textů, fotografií a další obrazové dokumentace ručí autor.

Startuje slavná Rallye Dakar

Další roční náročné dálkové soutěže Rallye Dakar zahajuje 2. ledna 2016. Na start se postaví také několik českých jezdců, a to jak s osobními vozy, tak v kamionech.

Po slavnostním startu v sobotu 2. ledna se posádky vydají na jedenáct kilometrů dlouhý prolog. Je to ale více než jen warm-up. Započítává se totiž do celkové klasifikace a určuje startovní pořadí pro první fázi soutěže. Ta startuje v neděli 3. ledna a probíhá na trati mezi Rosario a Villa Carlos Paz. V neděli tedy už bude Rallye Dakar 2016 opravdu v plném proudu.

Z českých jezdců se za volantem Hummeru představí Miroslav Zapletal (startovní číslo 326) či Martin Prokop navigovaný Janem Tománkem, kteří jedou v tovární Toyotě Hilux (číslo 329). S další Toyotou (č. 340) vyjede Peter Jerie a buginu s motorem Nissan startovní číslo 358 povede po trati dvojice Josef Macháček a Martin Plechatý. Tomáš Ouředníček s Pavlem Vaculíkem startují s Hummerem a dvojice Dušen Randýsek – Rostislav Plný s buginou Arctic Cat.

Zastoupení v kategorii automobilů má tedy Česká republika silné a ne jinak je tomu v kamionech, kde jsou naši jezdci už řadu let součástí užší špičky. S tím také souvisí jedna změna, když ALeš Loprais přesedlal na kamion Iveco.

Trojice Martin Kolomý, David Kilian a René Kilian povede po tratích kamion Tatra, stejně jako Tomáš Vrátný s Milanem Holanem a Jaroslavem Miškolci ze Slovenska. V posádce Artura Ardavichuse z Bonver Dakar Projectu je další Čech, Filip Škrobánek a v Tatře Alberta Llovera sedí Jaromír Martinec.

LIAZ startovní číslo 525 je v rukou trojice Martin Macík, František Tomášek, Michal Mrkva. Tatru číslo 533 zase vedou Jaroslav Valtr, Josef Kalina a Jiří Stross. Zapomenout nesmíme ani na MAN se startovním číslem 554, kde najdeme Roberta Randýska s Petrem Zábranským a Markem Sýkorou ze Slovenska.

Do kategorie quadů nebyl přijat žádný Čech, avšak mezi motocyklisty najdeme naše i slovenské zástupce. K těm patří třeba Štefan Svitko na KTM (číslo 5) nebo Ivan Jakeš (č. 16) na motocyklu stejné značky. Husqvarnu má náš Ondřej Klymciw (č. 31), KTM pak David Pabiška (č. 37), stejně jako Milan Engel (č. 39). S dalšími stroji KTM jedou Jan Veselý se startovním číslem 68 a Rudolf Lhotský se startovním číslem 148.

Účast našich jezdců je tedy hojná a nyní nezbývá než sledovat, jak se jim a slovenských závodníkům v přetěžké konkurenci náročného dakaru povede.

Seriál přibližuje impozantní návraty na vrchol motoristického sportu

Dunlop, nejúspěšnější výrobce pneumatik v historii závodu 24 hodin Le Mans, a přední sportovní televizní stanice Eurosport spojili své síly, aby odvyprávěli příběh jednoho z nejvýznamnějších závodů v celé historii motoristického sportu.

Dunlop dodává předním světovým závodním týmům obutí už od doby svého revolučního vynálezu pneumatiky v roce 1888. Během celého století a čtvrt, tak významně přispíval k tomu, aby jezdci mohli na závodní dráze podávat co nejinspirativnější výkony. Nyní se Dunlop spojil s televizní stanicí Eurosport a společně pracují na seriálu, který má divákům přiblížit impozantní návraty na vrchol motorsportu.

Nový seriál Great Fightbacks přibližuje nejpoutavější pravdivé okamžiky ze světa motoristického sportu, v nichž jezdci prokázali obrovskou odvahu, odhodlání a nezkrotnou ctižádost, aby se dokázali probojovat zpět na vrchol. „Příběhy, které jsme vybrali pro seriál Great Fightbacks, ukazují, jaké odhodlání, intuici a ctižádost museli někteří čelní světoví jezdci či týmy prokázat, aby mohli v závodě vyhrát," řekl Guillaume Carli, ředitel marketingu osobních pneumatik Dunlop pro Evropu, Střední východ a Afriku.

Eurosport a Dunlop spolupracovali na výběru prvních dvou příběhů pro seriál Great Fightbacks. První z nich přibližuje dvojnásobného mistra světa silničních motocyklů Marca Marqueze, který v něm hovoří o své neuvěřitelné jízdě z posledního na první místo v závodě Grand Prix ve třídě 125 cm^3 v roce 2010 v Portugalsku. Marquez v něm potvrdil svůj statut superhvězdy fenomenálním raketovým přesunem: po nehodě v zahřívacím kole se z úplného konce závodního pole dokázal probojovat až na jeho čelo, aby nakonec v závodě porazil i svého největšího soupeře Nica Terola.

Druhý příběh přibližuje souboj o vítězství v legendárním závodě 24 hodin Le Mans v roce 2014 ve třídě LMP2. Pořadí na čele závodu (v jediné třídě, v níž se neutkali jen řidiči a týmy, ale i výrobci pneumatik) se střídalo v rychlém sledu jako na horské dráze, aby v něm nakonec vyhrál tým Dunlop Jota, a to i přesto, že musel v dramatických závěrečných minutách závodu zastavit, aby dotankoval.

Hyundai představil nové WRC, bude také R5!

Hyundai Motorsport představil novou generaci soutěžního vozu i20 WRC, se kterým vyrazí na tratě mistrovství světa v rallye. Automobil má za sebou 8000 testovacích kilometrů a měl by

být plně připraven na první soutěž příští sezony, jíž je slavná Rallye Monte Carlo.
Kromě nového vozu byly představeny také další aktivity, sahající dále než jen do sezony 2016. Řeč je především o zákaznickém programu a vývoji vozu specifikace R5. Hyundai i20 R5 by měl vyjet v roce 2017.
Tým si i nadále zajistil služby stoupající holandské hvězdy Kevina Abbringa, který zůstane v Hyundai Motorsport na pozici testovacího jezdce. Abbring se zúčastní vybraných soutěží ve čtvrtém „wé-er-céčku", ale jeho hlavním úkolem bude účast na vývoji vozů WRC a R5 pro sezonu 2017.

Audi představilo nový speciál pro 24 hodin Le Mans

Nový prototyp pro vytrvalostní závody představila automobilka Audi, pravidelný účastník věhlasné čtyřiadvacetihodinovky v Le Mans. Nové Audi R18 má zacíleno jak na 24 hodin Le Mans, tak na vytrvalostní šampionát FIA WEC 2016. Poprvé by se tedy mělo představit v plné polní 17. dubna na britském okruhu Silverstone, kde se koná první kolo šampionátu FIA WEC v příštím roce.
Případným zájemcům o návštěvu okruhu takový výlet vřele doporučujeme, zajímavý je totiž i doprovodný program, k němuž patří třeba závody Porsche Carrera Cup GB.
Ale zpět k Audi R18. Jelikož se jedná o speciál nejvyšší třídy LMP1, disponuje hybridním pohonem. Stejně jako dříve, i zde je základem turbodiesel TDI, disponující výkonem 557 koní a maximálním točivým momentem 850 Nm. Samozřejmě nechybí ani elektromotor. Ten dává výkon 272 koní.

40 let vozu Škoda 130 RS

Jeden z nejúspěšnějších závodních

vozů 70. a 80. let ve své kategorii, slaví čtyřicítku. Závodní kupé Škoda 130 RS debutovalo roku 1975 a dosahovalo rychlosti až 220 km/h. Největšími dosaženými úspěchy jsou: Celkové vítězství v okruhovém v mistrovství Evropy roku 1981 a hvězdné vystoupení na Rallye Monte Carlo 1977, kde Škoda 130 RS získala dvojité vítězství ve třídě do 1300 cm^3.
Škoda 130 RS dostala motor o objemu 1,3 litru s ventilovým rozvodem OHV. Konstrukce se vyznačovala mimo jiné dvěma dvojitými karburátory Weber, osmikanálovou hlavou válců a mazáním se suchou klikovou skříní.

Tomáš Enge je mistrem Thailand GT Series!

Český jezdec Tomáš Enge ve službách Reiter Engineering, který v thajském šampionátu spolupracuje s týmem Vattana Motorsport, získal při závěrečném podniku Thailand Super Series počátkem prosince svůj premiérový titul. Z vítězství se radoval také celý tým, neboť zároveň získal titul v hodnocení týmů.
„Víkend proběhl velmi pohodově. Počasí nám přálo, což se projevilo na divácké návštěvnosti. Myslím, že jsme si to všichni náramně užívali. Pro místní je víkend v Bagsaen totiž velkým motoristickým svátkem, v ulicích je hodně lidí, stánků s jídlem a plážovým vybavením a hlavně si všichni dělají selfie s jezdci a jejich závodními speciály," uvádí na začátek Tomáš.
Již ve čtvrtek Tomáš Enge vyhrál kvalifikaci pro první jízdu a první pozici si udržel i po startu sobotního závodu. „Vcelku pohodově jsem zvítězil, díky čemuž jsem se stal poprvé mistrem zdejšího šampionátu. Jsem rád, že to takto dopadlo a moje korunovace se neprotahovala až do neděle," poznamenal liberecký závodník.
I do nedělní jízdy startoval bývalý pilot formule 1 z pole position, ovšem start se mu zcela nevydařil a propadl se na druhé místo za týmového kolegu. „Celý víkend jsem se zde potýkal s vadnoucím výkonem motoru mého vozu, Camara GT3. Když jsem se ve druhém kole dostal opět na první pozici, tak moje pohonná jednotka vypověděla službu úplně a bohužel jsem musel ze závodu odstoupit. Je to taková kaňka na jinak vynikající sezóně v thajském šampionátu," dodal český závodník.
„Letošní sezóna byla úspěšná. Mimo Thajska jsem nejel nikde jinde celý seriál, což se samozřejmě podepsalo na celkových výsledcích v jednotlivých šampionátech, ať už německé ADAC GT Masters, holandské SuperCar Challenge nebo Pirelli World Challenge v USA, australské GT, asijské GT anebo japonské SuperGT. Jsem tedy rád, že se alespoň povedl titul v thajském šampionátu, když jsme se na něj tuto sezónu zaměřili. V celkové bilanci jsem odjel 19 závodů, vyhrál v devíti závodech po celém světě a získal 7 pole position. Touto cestou bych rád poděkoval svým partnerům, fanouškům a rodině za jejich přízeň a podporu, kterou mi v průběhu roku vyjadřují," zakončil Enge.
Příští sezonu bode opět působit v týmu Reiter Engineering a jeho náčiním tedy budou vozy GT3 Lamborghini Gallardo a Chevrolet Camaro, no a také KTM X-bow GT4. V jakých šampionátech se Tomáš Enge představí, ale zatím není rozhodnuto.

Pontus Tidemand s novým spolujezdcem

Tovární jezdec Škoda Motorsport mění spolujezdce. Nová dvojice bude

mít příští sezonu za úkol obhajobu titulu v Asijsko-pacifickém šampionátu.
Asijsko-pacifický šampion Pontus Tidemand vstoupí do následující sezóny v rallye, v níž bude obhajovat titul, s novým spolujezdcem. Švéd Jonas Andersson bude prominentním navigátorem po boku továrního jezdce Tidemanda.
Andersson je pokládán za jednoho z nejzkušenějších spolujezdců na světě a v minulých letech byl velice úspěšný na mistrovství světa FIA v rally (WRC) ve dvojici s Madsem Østbergem.

Bentley potvrzuje jezdce pro rok 2016

Bentley Motorsport oznámil jezdeckou sestavu pro nadcházející sezonu. Dva piloti ze zákaznických týmů předváděli letos takové výsledky, že dostali místa v továrním týmu.
Bentley Motorsport pokračuje v přípravě na sezónu 2016, což dokazuje i potvrzení jezdecké sestavy, včetně podpisu dvacetiletého pilota Vincente Abrila. Ten byl nedávno korunován jako šampión Blancpain Sprint Series 2015, kde působil pod hlavičkou týmu Bentley Team HTP. Abril se tak přesouvá ze zákaznického týmu do továrního týmu Bentley Motorsport.
Abril bude sdílet vůz číslo 7 s britskými piloty Guyem Smithem a Stevenem Kanem. Ti znovu podepsali smlouvu s týmem. Jejich první společný závod 12 hodin Sepangu proběhne již v prosinci tohoto roku. Tedy ještě před tím, než společně nastoupí do nové sezony pod hlavičkou Bentley Team M-Sport.
S vozem Bentley Continental GT3 je čeká další ročník Blancpain Endurance Series. Pro tým je to třetí sezona v této soutěži. Maximillian Buhk usedne do druhého vozu, který nese číslo 8 a doplní tedy další dva piloty za volantem Bentley Continental GT3. Společnou posádku tak opět vytvoří jezdci Andy Soucek (Španělsko), Maxime Soulet (Belgie) a právě zmiňovaný Maxi Buhk (Německo). Soucek a Soulet si místo v týmu vysloužili silnými a stabilními výkony, které předváděli v této sezoně.
Brian Gush, ředitel Bentley Motorsport nešetřil slovy chvály na Abrilovu adresu: „Byli jsme velmi ohromeni Abrilovi výkony v letošním roce, které předváděl v Bentley Team HTP. Jeho výhra v šampionátu byla zaslouženou odměnou za silné a konzistentní výsledky. Máme úzké vztahy s našimi zákaznickými týmy, a řízení toku talentů mezi námi je jednou z našich klíčových zásad pro úspěch. Jsem si jistý, že Vincent bude skvělý doplněk k našim již zavedeným jezdcům Stevenovi a Guyovi. Moc se těším na to, čeho společně dosáhnou."
„Andy, Maxime a Maxi vytvořili velmi silný tým v posledních několika měsících, a všem ukázali vynikající obrat a rychlost. Máme v ně velké naděje. Rád bych poděkoval Andymu Meyrickovi za jeho službu v týmu v průběhu posledních dvou let. Byl nejen jezdcem ve voze číslo 7, ale důležitou součástí vývoje Bentley Continental GT3. Budeme udržovat s Andym udržovat vztah a doufám, že ho brzy uvidíme na trati za volantem Bentley," dokončil vyjádření k jezdecké sestavě Gush.
Vincent Abril, nováček v továrním týmu řekl: „Byl to velmi dobrý rok. Po získání titulu ve Sprint Series v letošním roce, následovalo mé povýšení do továrního týmu Bentley Motorsport, což je dalším velkým krokem mé kariéry. Jsem opravdu vděčný všem u Bentley Team HTP a Maximu Buhkovi, že mi dali možnost vyhrát v letošním roce. Těším se na další boj o titul."

Solberg je podruhé rallyecrossovým mistrem světa!

Závěrečný závod sezony v rallyecrossu vyhrál v argentinském Rosariu Robin Larsson. Titul světového šampiona obhájil Petter Solberg. Poslední podnik letošního světového šampionátu
se přitom z důvodu hustého prachu, který by mohl negativně ovlivnit bezpečnost jezdců, ideálně nevydařil, když byly sobotní rozjížďky zrušeny a také nedělní program byl omezen. Jestli to ale někomu nevadí, zcela jistě je to Petter Solberg závodící s Citroënem DS3.
Ten totiž přijel do Argentiny se zásadním náskokem a sebrat titul mu mohl už jen Timmy Hansen s Peugeotem 208 WRX. Jeho naděje byly ale opravdu minimální. Do finále se dostali oba jezdci, spolu s Robinem Larssonem, Mattiasem Ekströmem, Janisem Baumanisem a mladičkým Kevinem Hansenem, který už má titul divize RX Lites.
Program této divize ale končil minulým závodem v Itálii a Kevin Hansen tak využil příležitosti ke startu v královské kategorii takříkajíc na zkoušku. Nakonec dojel lépe než jeho bratr, který měl v Argentině útočit na titul.
Timmy Hansen totiž obsadil šestou příčku, zatímco Kevin pátou. Solberg si třetím místem zajistil nejen výborný závěr sezony, ale i druhý světový titul v rallyecrossu. Druhý dojel Mattias Ekström a vítězství v závodu vybojoval Robin Larsson. Světový titul mezi týmy si už v předposledním závodě zajistil tým Peugeot Hansen s vozy Peugeot 208 WRX.

jdi na OBSAH

Peugeot 308 Racing Cup *vyjede příští rok*

Jak jsme již jako první v ČR informovali, na základě osobního vozu Peugeot 308 GTi vzniká nový okruhový speciál 308 Racing Cup. K dispozici bude zákazníkům z řad soukromých týmů příští rok.

Již 27. srpna jsme na našich stránkách www.racinglife.cz jako vůbec první v České republice přinesli informace o zcela novém okruhovém speciálu Peugeot 308 Racing Cup, který nahradí model Peugeot RCZ Racing Cup. Také za vývojem novinky stojí tovární oddělení Peugeot Sport. Automobil byl již představen na frankfurtském autosalonu, avšak práce na něm stále pokračují. Peugeot Sport mluví o uvedení vozu ke konci roku 2016, ale první zákaznické testování můžeme očekávat již na podzim téhož roku.

RCZ vs. 308

Nástupce úspěšného modelu RCZ Racing Cup vychází z nového osobního sportovně laděného vozu Peugeot 308 GTi, který je určen do běžného provozu – stejně jako tomu bylo v případě RCZ. Po technické stránce bude ale 308 Racing Cup hodně čerpat od svého předchůdce, s nímž je nakonec technicky dost spřízněn. Vždyť pohonná jednotka je sice silnější, ale jde o identický motor, stejně tak spojka, převodovka nebo brzdy svůj původ nezapřou.
Důvodem je snaha o určitou spřízněnost jak se sériovým

Zadní spoiler vychází z pravidel WTCC, pro mistrovství světa cestovních vozů ale není Peugeot 308 Racing Cup určen

osobním vozem, tak snaha o finanční dostupnost závodního automobilu. Nesmíme zapomínat, že jde o vozidlo vyvíjené pro soukromé týmy a tak by bylo nesmyslné postavit vůz, na nějž by většina z nich finančně nedosáhla. Stejně jako s předchůdcem se s novou zbraní ale zcela jistě představí i tovární Peugeot Sport. Vždyť s Peugeotem RCZ Racing Cup několikrát zcela ovládl svou třídu při náročném vytrvalostním závodě 24h Nürburgringu.

Karoserie a aerodynamika

Proti civilní verzi prodělaly úpravu blatníky, aby mohly pojmout širší kola a tak šířka vozu dosahuje 1910 mm, což je o 106 mm více než má právě 308 GTi. Spojler umístěný v zadní části je inspirován předpisy WTCC. Zcela jiné jsou aerodynamicky optimalizované nárazníky plnící typické funkce pro závodní vůz a splitter, jejichž prací je rozvod chladícího vzduchu k brzdám a řízení obtoku vzduchu okolo vozu a pod vozem. Tyto prvky navíc automobilu dodávají ten správný agresivní vzhled.

Použitá technika

O pohon Peugeotu 308 Racing Cup se stará známý přeplňovaný agregát 1.6 THP použitý i v civilním Peugeotu 308 GTi. Pro závodní použití ale prošel výraznou úpravou, jejímž výsledkem je nárůst výkonu na 308 koní (226 kW). K tomu dopomohlo použité turbodmychadlo pocházející z rallyového speciálu třídy R5, vozu Peugeot 208 T16. Proti civilnímu automobilu má tedy ten závodní o 38 koní více. Podle vyjádření zástupců Peugeot Sportu jde přitom o první fázi vývoje a tak se můžeme v brzké době těšit na další navýšení výkonu.

Vyšší výkon ale z auta závodní speciál nedělá, důležité jsou především úpravy odpružení a brzd, jež umožňují plně využít potenciál vozu. Peugeot 308 Racing Cup používá prvky nápravových systémů běžně montované do civilního 308 GTi, zde tedy došlo jen k částečným úpravám. Avšak třeba brzdy se dočkaly kompletního přepracování, když dostaly šestipístkové třmeny.

MAX CARS+

Nečekejte až budete jen chodci. MAX CARS Plus nově nabízí odpočet trestných bodů.
Pro více informací navštivte www.odpoctybodu.cz

Výstavní premiéru měl automobil letos v září na frankfurtském autosalonu

Brzdové kotouče jsou ocelové, což je dáno snahou o zachování co nejpříznivější pořizovací ceny vozu. Vpředu však mají plovoucí uložení.
Samozřejmě byly použity závodní tlumiče s možností nastavení zdvihu a tuhosti. Lze tedy upravit například světlou výšku vozu. Pilot bude pomocí páček na volantu

Technická specifikace Peugeotu 308 Racing Cup	
Motor	zážehový čtyřválec 1.6 THP s přímým vstřikováním, osazený turbodmychadlem z rallyového speciálu 208 T16
Výkon motoru	minimálně 226 kW (308 koní)
Převodovka	sekvenční šestistupňová Sadev s řazením pod volantem
Palivová nádrž	sériová
Výfuk	o průměru 70 mm
Podvozek	seřiditelný odklon kol, integrované 3 pneumatické zvedáky
Odpružení	nastavitelné tlumiče pérování (stlačení+uvolnění a výška zdvihu)
Brzdy	šestipístkové třmeny, ocelové kotouče, vpředu plovoucí disk
Kola	10x18 palců, pneumatiky suché/mokré 27/65
Karoserie	upravený přední a zadní nárazník + blatníky
Délka x šířka	4288x1910 (bez zadního spojleru WTCC)
Rozvor	2620 mm
Prosklení	čelní sklo, boční a zadní okno z polykarbonátu
Bezpečnostní rám	klec vyrobena za použití vícebodového svařování (norma FIA)
Hmotnost	min. 1000kg, max. 1050 kg
Aerodynamika	přední splitter, nastavitelný zadní spojler podle pravidel WTCC
Rozložení hmotnosti (% vpředu:vzadu)	63:37

obsluhovat šestistupňovou sekvenční převodovku Sadev. Ještě dodejme, že hmotnost závodního vozu činí 1000 až 1050 kilogramů. Této hodnotě dopomáhá například použití zadního a bočních oken z polykarbonátu. V automobilu je zabudován pneumatický zdvihací systém se třemi zvedáky. Kola o rozměru 10x18 palců používají pneumatiky slick/rain 27/65.

Možnost nasazení na různých podnicích

Cílem Peugeot Sportu je vyvinout automobil schopný účastnit se různých podniků. Tedy takový, který lze ihned nebo po drobných úpravách používat jak ve značkovém poháru, tak třeba při oblíbených německých vytrvalostních závodech VLN, REC ve Španělsku, CITE v Itálii a BGDC v Belgii.

Vůz bude splňovat i požadavky pro nasazení třeba ve čtyřiadvacetihodinovce Nürburgringu nebo ve stále oblíbenějším seriálu TCR International Series. Nová ale již teď velmi populární série tak bude mít opět o něco pestřejší startovní pole.

Text: Milan Jirouš
Foto: Peugeot a autor

jdi na OBSAH

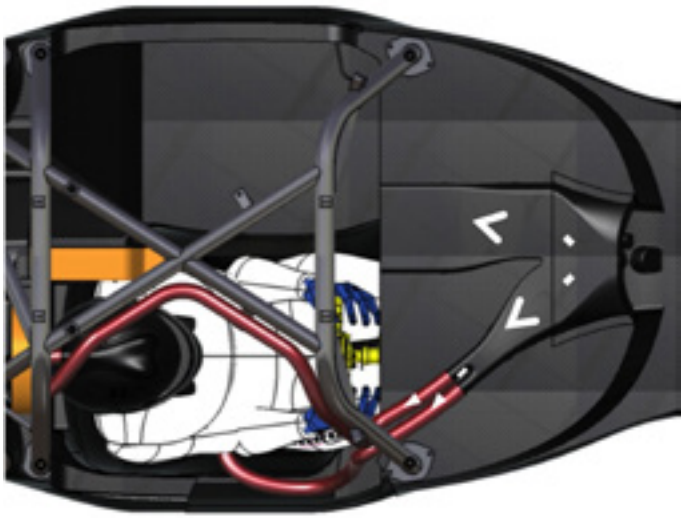
Nová posila kategorie LMP3: *Ligier JS P3*

Konstruktérská firma Onroak Automotive má ve svém portfoliu řadu prototypů. Během závodního týdne letošní čtyřiadvacetihodinovky v Le Mans pak za velkého mediálního zájmu prezentovala svou novou zbraň na mezinárodních okruzích – model Ligier JS P3.

Onroak Automotive ke stávajícím vozům kategorie LMP2 (Morgan LM P2 a Ligier JS P2) a CN (Ligier JS 53 EVO 2) přidala nový závodní stroj pro kategorii LMP3. Jmenuje se Ligier JS P3 a v předvečer závodu 24 hodin Le Mans jej slavnostně odhalili Jacques Nicolet a Guy Ligier.
Ligier JS P3 plně využívá poznatků od většího sourozence Ligieru JS P2, zejména v oblasti designu a aerodynamiky. Zároveň respektuje technická pravidla nastavená francouzskou organizací Automobile Club de l'Quest. Designérské oddělení Onroak Automotive úzce spolupracovalo s firmou EXA. Při vývoji byl použit digitální model auta, který byl testován v počítačovém softwaru Computational Fluid Dynamics, čímž bylo dosaženo nejen efektivního aerodynamického řešení, ale i komplexní optimalizace cirkulace vzduchu uvnitř kabiny pilota, zajišťující plný komfort a bezpečnost.

Důraz na komfort pilota

Spolupráce s firmou EXA dovolila týmu inženýrů navrhnout dynamický vstupní otvor pod čelním sklem. Prvním kanálem vyvedeným ze vstupního otvoru prochází vzduch do interiéru a snižuje jeho vnitřní teplotu. Druhý kanál se větví a směřuje za hlavu pilota, kde je možné jej napojit na helmu. Druhý vývod lze připevnit ke kombinéze a regulovat tím celkovou tělesnou teplotu závodního jezdce. Na speciálních helmách a kombinézách spolupracoval Onroak Automotive s firmou stand21.



Komfort závodníka byl podstatou komplexního vývoje JS P3. Prototyp má rozměrný kokpit, který poskytuje dostatek prostoru kolem řidičova hrudníku a nohou. Nespornou výhodou je nastavitelnost polohy pedálu do tří pozic, což poskytuje pohodlí pro jezdce různých

výšek: 160 až 195 cm. Nastavitelná je také poloha pásu, i zde si tedy najdou ideální polohu piloti různých postav. Dalším benefitem v oblasti bezpečnosti je použití ochranného systému hlavy jezdce, splňující budoucí bezpečnostní nároky kategorie LMP1. Existuje i možnost přidáním sedačky na místo spolujezdce.

Technika „pé-trojky“

K pohonu novinky slouží v souladu s platnými předpisy osmiválcový motor Nissan VK 50, který disponuje výkonem 309 kW, tedy 420 koní. Nejvyšší točivý moment této jednotky je přitom 550 Nm. Spolupracuje se šestistupňovou pneumatickou převodovkou XTRAC, jejíž sekvenční řazení jezdec ovládá pádly pod volantem. Druhou stranu mince pak představují brzdy. Ligier JS P3 používá kit Brembo se šestipístkovými třmeny a čtrnáctipalcovými kotouči na obou nápravách.

Ze zveřejněných údajů lze ještě vyčíst několik dalších informací, které uvádíme v technické tabulce. Nutno říci, že některá z těchto dat jsou jasně daná pravidly pro kategorii LMP3.

Novinka doplnila řadu

Inženýři z Onroak Automotive si kladli na srdce myšlenku vytvořit speciál LMP3, který bude nenáročný na provoz a bude vyvíjen v souladu s finančním stropem, respek-

MAX CARS+

Splňte si sen a usedněte za volant luxusního Ferrari 458 Italia. Jedná se o výborný dárek jak pro muže, tak pro ženy.
Na Polygonu v Dlouhé Lhotě u Dobříše Vám umožníme usednout za volat nebo se nechat adrenalinově svézt.
Délka okruhu je 2 250 metrů a plně si tak můžete užít radost z rychlosti. Pro více informací navštivte naše internetové stránky www.pujcsiferrari.cz

www.pujcsiferrari.cz

tující filozofii dostupného závodění této kategorie. Ligier JS P3 bude dodán prvním klientům v září a svůj závodní debut si odbude v posledních dvou závodech European LeMans Series ve Francii a Portugalsku. Cenu za prototyp LMP3 stanovila ACO a nesmí překročit 195 000 €, přičemž přibližně 135 000 € připadne na prototyp a 60 000 € na motor.

„Během pár let si Onroak Automotive vydobyl pevné místo na poli francouzské a mezinárodní závodní scény. Získané výsledky nejprve stájí OAK Racing a poté dalšími týmy, které svěřily svou důvěru v naše vozy, nám pomohly dále se vyvíjet a růst. Naším cílem je navrhovat spolehlivé a konkurenceschopné produkty, pokrývající kompletní postupový žebříček na scéně sportovních vozů. Jsme odhodláni podporovat naše klienty a společně stoupat po jednotlivých úrovních pyramidy vytrvalostních závodů," prohlásil Jacques Nicolet, prezident Onroak Automotive.

Text: Aleš Sirný a Petr Lichtenberg
Foto: Onroak Automotive

Technické údaje Ligieru JS P3	
Motor	Nissan VK 50, V8
Objem motoru	5000 cmm
Maximální výkon	309 kW (420 koní)
Nejvyšší točivý moment	550 Nm
Řídicí jednotka	Magneti Marelli
Palivová nádrž	ATL o objemu 80 litrů
Převodovka:	šestistupňová sekvenční XTRAC s řazením pádly pod volantem
Řízení	s hydraulickým posilovačem
Zavěšení	rovnoběžníková náprava typu pushrod, nastavitelné zkrutné stabilizátory
Brzdy	Brembo se šestipístkovými brzdovými třmeny a čtrnáctipalcovými předními a zadními kotouči
Kola	magneziové disky o průměru 18 palců, vpředu o šířce 12,5 a vzadu 13 palců
Šasi	monokok z karbonových vláken
Karosérie	z uhlíkových vláken
Rozměry vozu	délka 4605 mm, šířka 1900 mm
Rozvor náprav	2860 mm
Hmotnost	900 kg dle homologace

jdi na OBSAH

Brzdová alchymie *při závodech tahačů*

Vývoj brzdových destiček pro závody trucků je náročný a dlouhodobý proces. Nahlédnout do něj nám umožnila společnost Ferodo, která dodává brzdové destičky pro úspěšný tým Buggyra.

Závodní trucky účastnící se evropského poháru v závodech tahačů, disponují téměř shodným výkonem i hmotností. Rozdíly v jejich akceleraci jsou tedy pouze malé. Hodně se dá le získat posunutím brzdného bodu před zatáčkou. Velkou výhodu tedy představují výkonné brzdy.

„Maximální rychlost je pro všechny závodníky omezena na 160 km/h, takže automobily, obzvláště na delších rovinkách, jedou naprosto stejnou rychlostí a skutečnost, kdy a jak intenzivně můžete začít brzdit, je klíčová jak v daný moment, tak pro vaše celkové umístění," uvádí David Vršecký, pilot závodního týmu Buggyra. Jeho tahač krotí brzdové komponenty Ferodo, které označuje za klíčové, pro úspěch týmu a jeho jezdců.

Vývoj nových závodních brzdových destiček je náročný proces, protože je nutné korektně odladit všechny požadované vlastnosti. Přitom prostor pro finální testování je omezený jak časově, tak finančně. Závodní brzdové obložení Ferodo pro trucky týmu Buggyra je navrženo tak, aby bylo schopné poskytovat stejný brzdný výkon za všech adhezních podmínek a zároveň pracovalo v širokém rozsahu teplot. Ty se pohybují přibližně od 200 °C do 700 °C.

Kvůli udržování optimální teploty musí být brzdy závodních tahačů chlazeny vodou, jelikož není jiný způsob, jak odvádět vzniklé teplo z brzd při takto extrémním namáhání. Pokud dojde k výpadku chlazení například v průběhu závodu, kotouč má počáteční teplotu podstatně vyšší - asi 1000 °C, a proto musí být brzdové destičky připravené i na takto extrémní situace. Závodní truck spotřebuje pro chlazení brzd za jeden závod, který trvá přibližně 20 až 25 minut, až 240 litrů vody, což je

Pro vývoj brzdového obložení je důležitý sběr dat, která zajišťuje hned několik čidel jak při testování, tak při samotném závodu

Získaná data se analyzují po každém závodu nebo testování

více, než kolik spotřebuje za danou dobu pohonných hmot.

Technici závodního týmu Buggyra pravidelně analyzují data, která jsou ze snímačů osazených na brzdách zaznamenávána pomocí telemetrie. „Ke sběru důležitých dat využíváme čidla, přičemž teplota je zjišťována jak pomocí termočlánků, tak infrabezkontaktním měřením. Pro potřeby vývoje je však brzdová soustava osazena množstvím dalších čidel, která sbírají data týkající se tlaků, teplot, otáček a přetížení.

Brdové destičky závodních trucků jsou chlazeny vodou

Vyhodnocení se provádí jako komplexní analýza dat z celého vozu, které získáváme jak při závodech, tak při testování. Výsledky jsou následně konzultovány s odborníky značky Ferodo a jsou využívány pro další vývojové práce," vysvětluje Robin Dolejš, hlavní technik závodního týmu Buggyra.

„Po každém závodním víkendu probírám s týmem výsledky, postřehy z provozu brzd a jakékoli situace i stavy, které by mohly mít návaznost na bezchybný provoz brzdových kompletů," doplňuje Josef Mohr, zástupce společnosti Federal-Mogul zodpovědný za vývoj závodních destiček Ferodo, a dodává: „Všechny tyto poznatky a data získaná z testování jsou následně využity při vývoji nových brzdných destiček, které jsou zpravidla připravovány minimálně na jednu sezonu, tak aby třecí materiál přesně vyhovoval požadavkům závodníků. Pro ně je velmi důležitá především stabilní výkonnost brzd, aby vždy věděli, co mohou od svých brzd očekávat. Každý metr navíc, který mohou ujet, aniž by již museli brzdit, je posunuje před konkurenty."

Při výrobě závodních destiček Ferodo jsou využívány odlišné suroviny než při výrobě sériových komponentů, jelikož třecí materiál je zaměřen na jiné parametry, než u běžně vyráběných sériových destiček. U sériového obložení je důležitý stabilní výkon v požadovaném rozsahu teplot, jízdní komfort bez zvukových efektů, příznivé opotřebení, aby řidiči nemuseli měnit brzdové destičky příliš často, a v neposlední řadě je nutné myslet na adekvátní poměr ceny a užitných vlastností. Oproti tomu je u závodních brzdových destiček důležitý trvalý výkon za vysokých teplot, stabilita výkonu v celém rozsahu pracovních tlaků a opotřebení je řízeno tak, aby brzdová destička vydržela nezbytný počet tréninků a závodů. Životnost závodních brzdových destiček Ferodo u tahače je přibližně 500 kilometrů. Následně jsou destičky vyměněny za nové. Zkušenosti a postupy z produkce závodních destiček se však posléze zobecňují a jsou využívány také při výrobě produktů pro komerční využití.

Foto: Buggyra
Text: Petr Lichtenberg

jdi na OBSAH

N1600: *levná cesta k rallyecrossu*

V rámci českého rallyecrossového šampionátu byla po vzoru Rakouska vypsaná divize National 1600. Umožňuje adrenalinové závodění plech na plech při zachování minimálních nákladů a tak láká především začínající jezdce.

Dnešní doba motorsportu zrovna nepřeje. Náklady rostou a sponzoři se nehrnou. Proto je každá možnost levného závodění vítána, i když třeba svými parametry osloví jen začínající jezdce. Narážíme tím na rallyecrossovou divizi National 1600, která vznikla po vzoru již zavedené divize v rakouském mistrovství. Oslovuje především začínající jezdce nebo ty, co chtějí v mládí přestoupit do rallyecrossu. Určité vyžití v N1600 naleznou i piloti, kteří si prostě závodění s lepšími auty nemohou dovolit z finančních důvodů. Hlavní úlohou N1600 je ale výchova nových rallyecrossařů.

Pravidla shodná s Rakouskem

Divize N1600 je u nás stále ještě novinkou, přestože letos už má několik stálých startujících. Velkou výhodu představují jasné technické předpisy shodné s rakouskou N1600. Zatím je česká verze této divize vypsána samostatně, ale do budoucna není vyloučeno sloučení s rakouskou.

Případné sloučení by nic neměnilo na faktu, že pro N1600 platí řada omezení, která v mnoha ohledech zachovávají sériové provedení. Tím je zaručeno, že se úpravy vozů nemohou vyšplhat do závratných výšin a divize si tak zachová svou cenovou dostupnost. Právě proto je technika používaná v N1600 v porovnání s jinými divizemi skutečně laciná. Navíc přibližně srovnatelné výkony jednotlivých vozů, pak slibují opravdu adrenalinové souboje plech na plech a o umístění rozhoduje především um jezdce, nikoli to, kdo má jak napěchovanou peněženku.
Přesné znění pravidel a technických předpisů naleznete na stránkách Autoklubu České republiky, základní předpisy si ale přiblížíme nyní. Už ze samotného krátkého seznámení bude všem jasné, že jde opravdu o levné závodění.

Technika za pár korun

Pro divizi National 1600 se používají vozy vyráběné od roku 1990, tedy i me zrovna mladá auta. Podmínku představuje jedna poháněná náprava a motor o objemu

1,6 litru. Důležitým omezením je zákaz proměnného časování ventilů! Na výkonné Hondy Civic VTi tedy nikdo myslet nemůže. Celý předpis je postaven tak, aby bylo možné jet s prakticky sériovými automobily, což zaručuje finanční dostupnost. Může jít třeba o vozy Ford Fiesta XR2i, dříve mezi závodníky tolik oblíbený Peugeot 205, stále dost vyhledávaný Citroën Saxo nebo například Volkswagen Polo, který si pro tuto divizi velice oblíbili v Rakousku a následně se začal prosazovat i u nás. Dokonce vzniklo několik vozů k pronájmu za skutečně příznivou cenu, což může být cesta pro začínající jezdce, kteří by si nejdříve chtěli rallyecross vyzkoušet. Automobil ale je možné pronajmout i na celou sezonu s veškerým servisem.

Omezení zajišťují cenovou dostupnost a vyrovnanost

Aby byly automobily přibližně srovnatelné a stále cenově dostupné, a to jak na pořízení, tak na provoz, musela se dostat do technického předpisu i četná omezení. Jedním z těch nejdůležitějších je absolutní zákaz chip tuningu či snad výměny řídicí jednotky motoru a přípustné nejsou ani další úpravy - například snížení hlavy nebo výměna vaček. Vaměnit lze pouze vzduchový filtr za sportovní a určité odlišnosti jsou možné v případě výfukového systému.

Povinná je sériová převodovka bez dalších úprav a stejně tak brzdy se nesmějí měnit. Zde jde pouze nahradit sériové brzdové obložení za závodní destičky, ale ty se při krátkých rallyecrossových jízdách hůře zahřívají, takže je většinou lepší používat běžní civilní brzdové obložení.

Zcela bez úprav, tedy skutečně přísně sériové musí být odpružení vozu. Dokonce ani pneumatiky nelze měnit za závodní! Kromě toho existuje opravdu dlouhý seznam zakázaných pneumatik, na kterém najdete řadu alternativ k závodnímu obutí – tedy prakticky závodní pneumatiky s homologací E a také sportovní pneumatiky určené pro výkonné sériové vozy. Důvodem je opět co největší finanční dostupnost divize N1600, i když právě nutnost použít běžné civilní obutí některé zájemce odrazuje. Jistá benevolence například pro pneumatiky s „éčkem“ by cenovou dostupnost výrazně nezhoršila a vozy by se chovaly lépe. Navíc by to prospělo i vývoji mladých jezdců. Bohužel ale předpis zakazuje i tento typ cenově dostupnějšího obutí a to jak v ČR, tak v rakouské National 1600.

Velice důležitou úlohu hraje také údaj o hmotnosti automobilu na typovém štítku nebo v dílenské příručce (pokud se na ní jezdec odvolává, musí ji také doložit). Ten je totiž limitem pro minimální hmotnost vozu. Počítá se uvedená hmotnost +80 kg hmotnost jezdce a vybavení. Tímto výpočtem vznikne celkový váhový limit, pod který se vůz s jezdcem za volantem nesmí dostat. K povinné výbavě vozu samozřejmě patří bezpečnostní klec dle ustanovení čl. 253-8 přílohy J řádů FIA, stejně jako užití sedadel s homologací FIA a bezpečnostních pásů podle příslušné homologace FIA. Výhodou je, že časově omezená homologace může být v případě divize National 1600 prošlá,

a to až 5 let. Při stavbě vozu lze tedy koupit starší vybavení od jezdců z jiných divizí, kteří je už použít nesmějí. Tím se dá nějaká ta tisícovka ušetřit. Jasná omezení platí také pro karoserii. Není ji povoleno rozšiřovat či jinak upravovat proti sériovému provedení. Přední světlomety se musejí demontovat, koncové svítilny lze odstranit také, ale pak je nutné použít nová světla přesně specifikovaná v článku 279-2.1 přílohy J FIA. Navíc k brzdovým světlům je nutno dodělat koncové červené světlo o výkonu 20 až 30 W o světelné ploše větší než 60 cm2. Toto světlo musí být zapnuté při všech jízdách, i kdy bude hlavní odpojovač vypnutý (slouží jezdci k okamžitému vyřazení elektrického okruhu vozu – musí odpojit akumulátor a zhasnout motor). To se už ale dostáváme do velkých podrobností, které lze nastudovat na stránkách Autoklubu České republiky v příslušných řádech a přílohách řádů FIA.

Jak začít?

V divizi N1600 jsou nejoblíbenější vozy Volkswagen Polo GTI se šestnáctistovkou o výkonu 92 kW (125 koní). Takový automobil postavený přesně podle daného předpisu pro National 1600 si lze pronajmout přibližně za 16 000 Kč na závod. To je příznivá částka. Postavený automobil se dá pořídit přibližně za 5000 eur, tedy asi 140 000 Kč, ale jak zde již padlo, cesta pronájmu může být pro mnohé závodníky lepší volbou. Zejména pokud neplánují v divizi N1600 setrvat déle jak jednu sezonu.

Dále se nabízí možnost stavby vlastního auta. To může být opravdu lákavá cesta, protože pak se lze vejít do výrazně nižší částky. Vhodný ojetý vůz používaný v běžném provozu pořídíte za pár tisíc korun a nemusíte řešit ani takzvaný ekologický poplatek, protože jej nebude používat na veřejných komunikacích, ale vznikne z něj sportovní automobil určený jen pro uzavřené tratě. Starší vůz

Bezkonkurenční nabídka

Jen za **999** Kč /měs.

Vyberte si i vy!
Václav Vydra

Vše na jednom místě

- Nepotřebujete žádné peníze
- Pohodlně si u nás vyberete vůz
- Najdeme s vámi nejlepší financování vašeho vozu
- Ještě dnes odjíždíte ve vašem vybraném voze

Výhodněji než v bance!

- 0% akontace
- Nejnižší úrok na trhu od 3,99 % nebo 0% navýšení na vybrané vozy
- Úvěr získáte s minimem dokladů a bez ručitele

159 999 Kč — **ŠKODA OCTAVIA COMBI,** 2009, 1.9 TDI, 77 kW, diesel, nové v ČR, servisní knížka, klimatizace, ABS, ASR, ESP, centrál, el. okna, el. zrcátka, palubní počítač, zamykání řadicí páky a více.

Vybírejte z **8000** prověřených aut

1000 vozů Škoda Fabia — Jen za 563 Kč /měs.

83 999 Kč

ŠKODA FABIA, 2007, 1.2i, 51 kW, nové v ČR, 1. majitel, servisní knížka, klimatizace, tempomat, vyhřívané sedačky, parkovací asistent, ABS, ASR, centrál, el. okna, el. zrcátka, palubní počítač a více.

200 vozů VW Golf — Jen za 999 Kč /měs.

169 999 Kč

VW GOLF, 2010, 1.4i 16V, 59 kW, nové v ČR, 1. majitel, servisní knížka, automatická klimatizace, automatické denní svícení, ABS, ASR, ESP, centrál, el. okna, el. zrcátka, palubní počítač a více.

1000 vozů MPV — Jen za 1090 Kč /měs.

189 999 Kč

OPEL ZAFIRA, 2010, 1.9 CDTi, 88 kW, diesel, 7 míst, 1. majitel, sevisní knížka, automatická klimatizace, navigace, vyhřívané kožené sedačky parkovací asistent, tempomat, multifunkční volant a více.

150 vozů Hyundai i30 — Jen za 908 Kč /měs.

164 999 Kč

HYUNDAI i30, 2011, 1.6 CVVT, 93 kW, nové v ČR, servisní knížka, automatická klimatizace, tempomat, multifunkční volant, ABS, ASR, ESP, centrál, el. okna, el. zrcátka, palubní počítač a více.

230 vozů Ford Mondeo — Jen za 908 Kč /měs.

154 999 Kč

FORD MONDEO COMBI, 2009, 2.0 TDCi, 103 kW, diesel, automatická klimatizace, navigace, vyhřívané sedačky, parkovací asistent, tempomat, bezklíčkové startování, senzor deště, ABS, ASR, ESP a více.

Největší výběr SUV v ČR! — Jen za 1573 Kč /měs.

279 999 Kč

VW TIGUAN 4x4, 2008, 2.0 TDi, 103 kW, diesel, servisní knížka, automatická dvouzónová klimatizace, vyhřívané kožené sedačky, tempomat, senzor deště, ABS, ASR, ESP, centrál, el. okna a více.

Ověření partneři

AUTOLEASING · ESSOX · GE Money Auto · HOME CREDIT · ČPP VIENNA INSURANCE GROUP · Kooperativa VIENNA INSURANCE GROUP

AAA AUTO

Volejte zdarma denně 8–21 hod.

800 110 800

www.aaaauto.cz

Podmínky akce Bezkonkurenční nabídka. Akci „Bezkonkurenční nabídka" je možné využít v jakékoliv pobočce autosalonu AAA AUTO a.s. Akci mohou využít všichni zákazníci, kteří pro koupi vozu využijí možnosti financování s naším vybraným partnery. Akce se vztahuje na vozy, které jsou označeny na webové stránce www.aaaauto.cz speciálním symbolem akce a je u nich uvedena Akční cena, která v sobě již zahrnuje slevu. Měsíční splátky zobrazované u jednotlivých vozů v akci jsou minimálními měsíčními splátkami. Akci není možné kombinovat s jinými současně běžícími akcemi a slevami a není ji možné nárokovat zpětně. Informace o zlevněných vozidlech a podmínkách poskytnutí slevy podá personál pobočky. Akce platí od 29. 9. 2015 až do odvolání. Uváděné ceny jsou cenami akčními, které platí při financování u vybraných produktů našich partnerů. Reprezentativní příklad: Cena vozu 250 000 Kč. Akontace (podíl zákazníka na pořizovací ceně) 30 %, t.j. 75 000 Kč. Doba trvání úvěru 60 měsíců, RPSN 8,27 %. Měsíční splátka 3546 Kč. Celková výše spotřebitelského úvěru 175 000 Kč (pořizovací cena mínus podíl zákazníka na pořizovací ceně). Celková částka splácená spotřebitelem 212 760 Kč (splátka x počet splátek). Úroková sazba 7,97 %. Podmínkou získání úvěru není sjednání pojištění. U výpočtu financování může být použit produkt s spolehlivou navýšenou splátkou až 35 % z ceny vozu. Výši hodnoty RPSN mohou být důsledkem využití marketingových akcí dle výběru zákazníka, jako např. sleva z ceny vozidla, výplata hotovosti a další akční benefity, které může zákazník čerpat dle vlastního výběru. Podmínky spotřebitelského úvěru se mohou u konkrétních vozů lišit. Společnost zprostředkovává úvěry pro více věřitelů. AAA AUTO si vyhrazuje právo uzavření všech smluvních vztahů písemné. Nejedná se o závaznou nabídku ve smyslu § 1732 občanského zákoníku.

se šestnáctistovkou pod kapotou přitom pořídíte i za méně než 20 000 korun. Potřebnou přestavbu a úpravy pak lze udělat asi za dalších 40 000 Kč. Při troše skromnosti se tedy můžete vejít i do 60 000 korun a mít vlastní závodní vůz odpovídající divizi National 1600.

Samozřejmě že pořizovací cena vozu pro stavbu odpovídá cenám aut z počátku devadesátých let, jako jsou třeba Ford Fiesta XR2i, která většinou nedisponují nejsilnější pohonnými jednotkami. Na druhou stranu proti mladším vozidlům mají zpravidla výhodu v nižší hmotnosti, a jak zde již zaznělo, právě hmotnost uvedená na výrobním štítku je zcela zásadní. Každý si tedy musí rozmyslet, zda zvolit pro stavbu starší automobil s méně výkonným osmiventilovým motorem a nižší hmotností, nebo mladší vůz osazený modernějším šestnáctiventilovým agregátem, který pracuje s větším výkonem, ale má vyšší hmotnost. Ta v konečném výsledku může výhodu vyššího výkonu zcela vymazat.

Zde je několik automobilů, které mohou být pro stavbu vozu do divize N1600 použity. K těm s nižší hmotností patří například Peugeot 205 1.6 GTI disponující výkonem 85 kW (115 koní), proti němu Peugeot 106 S16 nebo Citroën Saxo VTS nabídne šestnáctiventilovou šestnáctistovku s výkonem 87 kW (118 koní), ale budete se muset smířit s vyšší hmotností. K dalším možným vozidlům se řadí například poněkud exotické Daihatsu Charade 1.6 GTI disponující výkonem 77 kW (105 koní), které ale v rakouském mistráku právě v divizi National 1600 doslova řádilo. Z dalších levných aut jmenujme třeba italský Fiat Bravo, Ford Fiesta XR2i, Renault Clio či Renault Mégane Coach nabízející motor o výkonu 107 koní. Samozřejmě by se našla i řada dalších.

V žádném případě nejde o nějaké dravce, svůj účel však splní. Představují totiž cenově dostupné závodní náčiní pro začínající jezdce, kteří hledají levnou cestu, jak provozovat motoristický sport. Mohou být dobrým odrazovým můstkem do dalších divizí. Vždyť jezdci se díky nim seznámí s prostředím rallyecrossu, získají první zkušenosti a třeba si rozmyslí, kam povedou další jejich kroky. Divize N1600 představuje také zajímavou možnost pro ty, co si chtějí k závodění trochu přičichnout z jiné pozice, než v sedě mezi diváky. Získání potřebné jezdecké licence není nijak složité ani nákladné a rallyecross poskytuje skutečně adrenalinové vyžití.

Text: Milan Jirouš
Foto: Michal Oberstein

jdi na OBSAH

Evropský juniorský pohár *láká na příští sezonu*

Motocyklový European Junior Cup otevírá registrace jezdců pro ročník 2016. Půjde již o šestou sezonou, v níž mohou mladí závodníci a závodnice sbírat zkušenosti na evropských okruzích, kde se závodí v rámci víkendů MS Superbiků.

V tomto roce byl úspěšné zaveden nový oficiální motocykl Honda CBR 650 F, zatímco úroveň techniky narostla, European Junior Cup zůstal věrný své původní cestě - tedy cenově dostupnému závodění za rovných podmínek. Stále tak plní funkci líhně nových talentů.

Letos byl nejúspěšnějším jezdcem osmnáctiletý Španěl Javier Orellana, který tak po zásluze vybojoval titul v EJC, a to už při předposledním kole šampionátu, které se jelo na trati v Jerezu. Z celkových osmi závodů dokázal v pěti zvítězit, což mu zajistilo do příští sezony postup výš. Juniorku tedy opouští a představí se na silnějším stroji.

„Měli jsme fantastickou sezonu 2015. Reakce na Hondu CBR 650 F byla fantastická a za laskavé podpory společností Honda, Dorna SBK, Pirelli a dalších partnerů budeme na tomto úspěchu stavět, aby byl ročník 2016 nejlepší rokem šampionátu," vyhodnotil uplynulou sezonu Gerry Bryce, ředitel pohárové série.

„Honda je potěšena, že může podporovat vzrušující novou sezonu v roce 2016. V posledních třech letech, se série EJC ukázala být jednou z nejúspěšnějších, a to jak komerčně, tak z hlediska talentového skautingu. Honda CBR 650 F je sportovní motocykl, který se snadno ovládá a je tak dokonalým nástrojem, na němž se mladí jezdci mohou učit evropské tratě WSBK, a sbírat zkušenosti potřebné k postupu na další úroveň Mistrovství světa Superbiků či do dalších šampionátů. Těším se na setkání s příští generací EJC jezdců a opravdu doufám, že uvidíme více žen," řekl Marco Chini, zástupce značky Honda.

EJC: vstupní brána pro mladé talenty

European Junior Cup (EJC) s motocykly Honda CBR 650 F je vstupní úrovní do Motul FIM Mistrovství světa

Superbiků. Cílem tohoto šampionátu je poskytnout mladým závodníkům z celého světa možnost soutěžit na některém z nejznámějších závodních okruhů, rozvíjet své schopnosti na mezinárodní úrovni, a připravit se na další krok motocyklové závodní kariéry. Pro mladé ženy je navíc vypsaný dámský evropský pohár. Závodnice ale nestartují samostatně, jsou součástí jednotného startovního pole EJC. Tím mají možnost porovnávat své síly s muži, což lze vidět jedině pozitivně.

Ročník 2016 podle osvědčeného klíče

European Junior Cup bude mít v příští sezoně taktéž osm evropských kol, pořádaných v rámci FIM Mistrovství světa Superbiků. Kalendář pro rok 2016 zatím nemá finální podobu, přesto je většina okruhů již známa. Vše začne výcvikovým kempem ve Španělsku, který bude probíhat v březnu, pak budou následovat závody na okruzích ve Španělsku (Aragon), Nizozemsku (Assen), Itálii (Imola), Velké Británii (Donington), Itálii (Misano Adriatico), Španělsku (Jerez), Francii (Magny Cours) a jedno místo bude ještě oznámeno.
Plán závodních víkndů začíná ve čtvrtek, kdy se jezdcům věnuje instruktor. Po prvním závodním víkendu ale mohou jezdci dorazit až v pátek ráno, povinná účast na dni s instruktorem je tedy pouze u prvního podniku. Následně je v pátek odpoledne první volný trénink (30 min.) a v sobotu druhý volný trénink (30 min.). V sobotu se jede také kvalifikace, která je opět vypsána na 30 minut. Neděle je pak vyhrazena pro závod, jehož délka bude 45 až 50 kilometrů.
Juniorský evropský šampionát je otevřený pro závodníky ve věku mezi 14 až 21 let a FIM Evropský pohár žen pro jezdkyně ve věku 14 až 24 let.
Vstupní požadavky na závodníky jsou zcela jasné. Jezdci by měli mít za sebou alespoň jednu sezonu závodění pod hlavičkou federace přidružené k FIM. Výsledky z jiných motocyklových disciplín, jako je supermoto nebo motocross budou taktéž zvažovány. Jezdci musí samozřejmě splňovat věkové podmínky, a to na začátku sezony. Dále budou vybráni na základě předchozích výsledků, potenciálu, věku a národnosti.
Ti jezdci, kteří mají zájem o registraci do sezony 2016, jsou tímto pořadatelem vyzváni, aby na internetové stránce www.europeanjuniorcup.com vyplnili on-line formulář.

Pohárový motocykl

EJC používá plně připravených závodních motocyklů Honda CBR 650 F (odpovídajících licenci A2). Tento stroj nabízí zvládnutelný výkon, snadné ovládání a rozumné provozní náklady. Honda CBR 650 F poskytuje ideální přípravu na silnější a náročné stroje používané ve třídě FIM World Supersport.
Motocykl má výkon 59 kW (80 koní) a závodní hmotnost přibližně 175 kilogramů. Dosahuje maximální rychlosti 230 kilometrů za hodinu.

Kolik stojí vstupní balíček?

Evropský juniorský pohár plně odpovídá tomu, jak by mělo vypadat pohárové závodění. Jezdec zkrátka přijde se svým mechanikem (pomocníkem) na okruh, odjezdí si své a může vyrazit domů. Balíček, který si jezdec kupuje, zahrnuje poplatky a vše potřebné kolem a přijde na 25 450 € (asi 690 000 Kč).
Jedná se o přípravu motocyklu přibližně v hodnotě 9000 €, veškerá potřebná zařízení a dokumenty, palivo, oleje Motul a čisticí prostředky, brzdové destičky, pneumatiky Pirelli Supercorsa SC1, SC2 (dvě sady na každý podnik), dopravu vybavení na okruh, hospitality, služby trenéra a technickou podporu, vstupní poplatky spojené s šampionátem a zajištění mobilní kliniky (speciální kamion sloužící jako mobilní nemocnice, který je pro všechny případy na každém závodním podniku přítomen).

Text: Petr Lichtenberg
Foto: Newspress

Pestrý svět černobíle

Motoristický novinář a komentátor Martin Straka připravil ve spolupráci s týmem Bonver Dakar Project jedinečnou černobílou knihu zachycující atmosféru slavné dakarské rallye. Dostala jméno Mezi oceány.

Život v bivaku, pohostinnost všudypřítomných jihoamerických fanoušků či nepopsatelná únava doplněná slzami štěstí v očích závodníků po dokončení závodu. Zajímavé příběhy, které jsou každodenní součástí Rallye Dakar, ale které kamery televizních stanic vysílajících ve 190 zemích světa většinou nenatočí. V průběhu letošního ročníku nejnáročnějšího vytrvalostního závodu vedoucího napříč Jižní Amerikou od břehů Atlantského oceánu až ke břehům Tichého oceánu a zpět je ovšem zachytil Martin Straka, fotograf týmu Bonver Dakar Project. Dlouholetý motoristický novinář a televizní komentátor proměnil své bohaté zkušenosti v sérii 60 poutavých příběhů doplněných o jedinečné fotografie z Rallye Dakar 2015. Jak jinak, než černobílé.

„Myslím si, že kniha je ve srovnání s jinými dakarskými publikacemi netradiční. Už tím, že je černobílá. Jde o dakarský dokument viděný mým okem a perem," konstatoval Martin Straka. Jako fotograf letos absolvoval Rallye Dakar poprvé. „Jsem rád, že jsem hned při své dakarské premiéře mohl udělat knihu. Měl jsem absolutní tvůrčí svobodu a v ní jsem se pokoušel zachytit vše, co pro mě bylo poutavé. Také mě těší, že se nám podařilo až do zrození knihy udržet tajemství, které bude pro fanoušky, myslím, nemalým překvapením. Jde o kapitolu o Tomáši Engem."

„Šli jsme trochu jinou cestou a zvolili jsme černobílou formu," ujal se slova šéf týmu Bonver Dakar Project Tomáš Vrátný. „Chtěli jsme Dakar ukázat méně závodně a více jsme se zaměřili na prostředí a atmosféru, kterou na něm zažíváme." Jedinečná kniha s názvem Mezi oceány ukazuje, jak pestrý je svět dakarské rallye, i když je vyobrazen černobíle. Mezi fanoušky nejslavnější dálkové soutěže světa bude jistě slavit nemalý úspěch.

V knize Mezi oceány najdete černobílé fotografie Martina Straky z letošního ročníku legendární Rallye Dakar

jdi na OBSAH

Světový rallyecross bude mít *napíchnutá auta!*

IMG, promotér FIA mistrovství světa v rallyecrossu oznámil, že bude testovat bezdrátové propojení s vozem pomocí jednotky od Vodafonu. Jedná se o počáteční krok, který by měl v brzké budoucnosti vést ke sdílení dat závodních vozů pro různé účely.

Test, který bude probíhat během posledního závodu sezony, rozhodne o zavedení či nezavedení jednotek M2M do všech závodních vozidel účastnících se MS v rallyecrossu (World RX). M2M (Machine-to-Machine) je obchodní označení jednotky Vodafonu, která zajišťuje přenos a sdílení vybraných dat přes internet. Test bude probíhat na voze Mini SuperCar týmu JRM Racing.

Jednotka poskytne údaje o řadě klíčových prvků výkonnosti vozů, jako je zrychlení, brzdné síly ale třeba i data k analýze kolizí. Tato nová data umožní lepší podrobnou analýzu pro televizní zpravodajství a mohla by také poskytnout rychlé a přesné simulace pro rekonstrukce havárií v případě potřeby sportovních komisařů. Cílem je, aby se nová technologie dostala do závodních vozidel všech týmů World RX SuperCar pro sezonu 2016.

Zástupce promotéra IMG Paul Bellamy k tomu říká: „Je mi ctí dohodnout podmínky s Vodafone Automotive s ambicí stát se prvním připojeným FIA mistrovstvím světa. Vodafone je průkopníkem v telematických technologiích a World RX může nabídnout jedinečnou platformu k vývoji a testování budoucích automobilových technologií ve spojení s řadou vozidel různých značek."

Podle vyjádření promotéra to vypadá, že o zavedení jednotek M2M už fakticky bylo rozhodnuto a pokud se nestane nic mimořádného, s největší pravděpodobností se v příští sezoně stanou realitou. Není však jasné, jaká konkrétní data by byla sdílena veřejně a jaká by zůstala k dispozici výhradně sportovním komisařům. Veřejně sdílená data sice ocení diváci u televizorů a v případě vhodné aplikace i diváci s chytrými mobilními telefony přímo na okruhu, avšak zájem o taková data soupeřů jistě budou mít i konkurenční týmy.

Otázkou je, do jaké míry s takto nasbíranými informacemi

bude možné pracovat. To se ukáže až na základě rozhodnutí, jaká data se skutečně stanou veřejná. Pokud budou zajímavá, pravděpodobně si vyžádají vyčlenění člověka schopného s danými údaji pracovat, a to v každém týmu, který bude chtít bojovat o stupně nejvyšší. To by ale znamenalo určité navýšení nákladů, které jsou ve světovém šampionátu už tak extrémně vysoké.

Text a foto: Milan Jirouš

Porsche Carrera Cup GB *upravuje odměny pro vítěze*

Britská závodní série Porsche Carrera Cup GB oznámila úpravu odměn pro vítěze v jednotlivých třídách. Kdo si myslí, že se bude výrazně škrtat, plete se! Okruhový šampionát zůstane velice atraktivním i v následujícím roce 2016.

Zatímco jezdci startující pod Autoklubem ČR na odměny za umístění mohou už několik let zapomenout, v zahraničí se prize money čile rozdávají. Nakonec je lze získat i v České republice, jen nesmíte startovat pod Autoklubem ČR. I u nás najdete závodní série, které rozdávají odměny za celkové umístění. Patří k nim třeba závody do vrchu Edda Cup. Autoklub ČR totiž přistupuje k závodníkům pouze jako ke zdroji příjmů, což rozhodně není správné.

Avšak v zahraničí mají zcela jiný přístup. O závodní sérii Porsche Carrera Cup GB jsme psali už v magazínu Racing Life číslo 3/2014, které si můžete stáhnout z archivu. V článku popisujeme nejen závodní techniku, ale i samotný šampionát včetně motivačních odměn za umístění. Nyní Porsche Carrera Cup GB Championship vydal tiskovou zprávu odhalující nově vypsané odměny za umístění, platné od příští sezony 2016. Opět jde o atraktivní výhry! Stranou nezůstává ani mediální podpora.

Odměny pro vítěze

Celkový vítěz profesionální kategorie nově obdrží odměnu 25 000 liber plus Porsche 911 k užívání po dobu jednoho roku. Pro druhého v pořadí je nachystáno 15 000 liber a za třetí místo bude odměna rovných 10 000 liber.

Vítěz třídy Pro-AM1 získá 7000 liber a Porsche 911 do užívání na jeden rok. Pro druhého je nachystáno 4000 liber a třetí bude brát 2000 liber. Na vítěze třídy Pro-AM2 čeká 5000 liber a Porsche 911 k užívání po dobu jednoho roku, nebo si může místo toho zvolit návštěvu Porsche Experience Centre Silverstone. Za druhé místo je odměna 3000 liber a třetí dostane 1000 liber. Vítězství mezi nováčky vynese nejlepšímu z nich 50 000 liber, což je jedno z nevyšších ohodnocení v motorsportu ve Velké Británii.

Navíc všichni piloti, kteří se zaregistrují do 1. prosince 2015, obdrží tři sady slicků Michelin. Ti co se registrují později, ale stihnou to do 17. ledna 2016, dostanou dvě sady slicků Michelin. Kromě toho týmy provozující více než dva vozy, budou mít stále k dispozici po celou sezonu Porsche Cayenne v barvách Carrera Cupu. Samozřejmostí zůstává i Carrera Cup Hospitality na každém závodním podniku s dostatečným zázemím pro pohoštění týmových návštěv, sponzorů a hostů.

Medializace zajištěna

Týmy, jezdci a sponzoři budou i v sezoně 2016 těžit z živého vysílání Porsche Carrera Cupu GB na ITV4. Kromě toho dalších asi 30 000 diváků sleduje závody přímo na okruzích.

Kalendář závodů zatím nebyl zveřejněn, očekává se jeho představení v následujících týdnech (bude zveřejněn na stránkách www.racinglife.cz). Stejně jako letos také příští rok budou jednotlivé podniky spojeny s dalšími významnými závodními sériemi, jako je třeba ve Velké Británii velice populární šampionát cestovních vozů. Jeden ze závodů, k nimž se Porsche Carrera Cup GB připojí, by měl být opět vytrvalostní závod WEC. Sledovanost mají tedy startující zajištěnu.

Text: Petr Lichtenberg
Foto: Newspress

Rallye Dakar:
Legenda postavená z písku

Již 2. ledna odstartuje další ročník známé Rallye Dakar. Přinášíme přehled novinek a popis jednotlivých etap i měřených úseků.

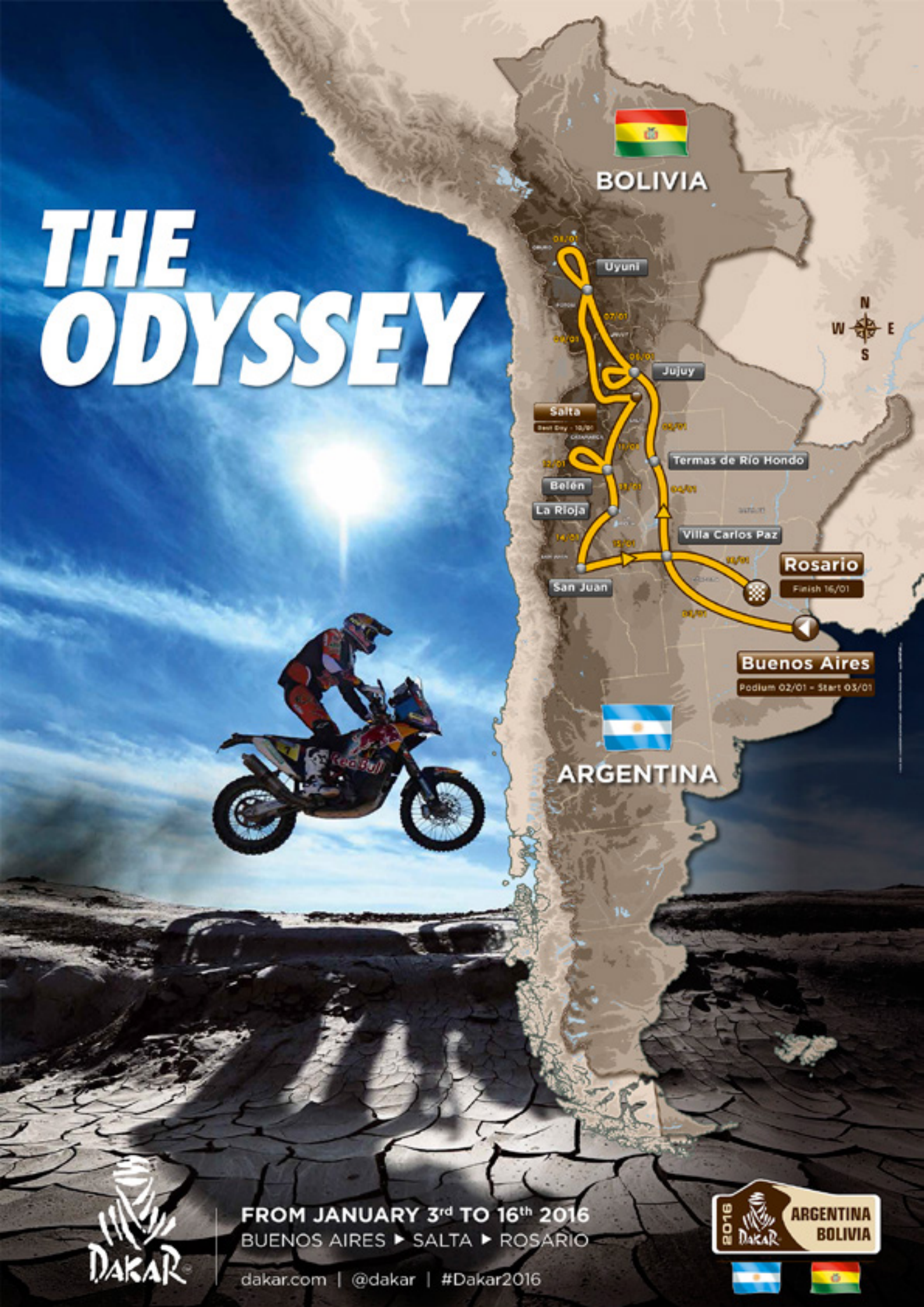
Legendární závod má sice africké kořeny, ale již několik ročníků proběhlo na jiném kontinentu. Jižní Afrika přinesla nové scenérie, nové terény, ale i větší finanční nároky na startující. Zatímco v Africe byly úseky, kde jezdci dlouhou dobu nenarazili na živou duši, zde jsou téměř všude zástupy fanoušků. Přesto si Rallye Dakar drží punc nejprestižnější a nejnáročnější dálkové soutěže světa.

Jen pro představu o náročnosti uveďme, že takový tým Peugeot Total, který má na startu čtyři vozy, s sebou přivezl dalších dvacet šest asistenčních vozidel a kamionů. V týmu v místě konání soutěže pracuje neuvěřitelných 94 mužů a žen. Jsou mezi nimi mechanici, logistici, inženýři, řidiči, ale třeba také jeden lékař a dva specialisté na pohybové ústrojí. Zejména páteře závodníků totiž dostávají při různých skocích dost zabrat. Rozpočty velkých týmů tedy musejí být extrémní, avšak Dakar není levnou záležitostí pro nikoho, ať už jede v malém soukromém týmu nebo třeba na motocyklu.

V Jižní Americe se pojede letos po osmé. Letošní trasa vede přes Argentinu a Bolívii a závodníci ujedou přes 9000 kilometrů. Podmínky budou velice náročné, pojede se ve vysokých nadmořských výškách a teplotách. Trať letos připravoval Marc Coma, úspěšný motocyklista a vítěz několika předchozích ročníků. Součástí závodu budou také netradičně dlouhé etapy. Jedna z nich je vyznačena jako maratónská a posádky po dojetí do bivaku nebudou mít k dispozici techniky ani servis, takže případné opravy budou muset řešit svépomocí, případně budou muset přečkat do konce následujícího dne. Na závodníky čeká také několik etap vedoucích ve výšce přes 3500 metrů nad mořem. Dalším náročným úsekem bude trasa přes oblast Fiambala, která je proslulá vysokými teplotami a špatně průjezdným terénem. Česká republika bude mít letos na startu Rallye Dakar páté nejsilnější zastoupení. Kdo nás bude reprezentovat najdete v úvodním článku Aktualit v tomto čísle Racing Life.

A jak bude Dakar 2016 vypadat? To už napoví následující stručný průvodce.

THE ODYSSEY



FROM JANUARY 3rd TO 16th 2016

BUENOS AIRES ▸ SALTA ▸ ROSARIO

dakar.com | @dakar | #Dakar2016

2016 DAKAR ARGENTINA BOLIVIA

2. ledna, sobota
prolog: Buenos Aires – Rosario
11 km
Krátký warm up na jehož základě bude sestaveno startovní pořadí do první etapy následující den.

3. ledna, neděle
1. etapa, Rosario – Villa Carlos Paz
motocykly a čtyřkolky: 227 km RZ, celkem 632 km
auta a kamiony: 258 km RZ, celkem 662 km
Argentina je zemí hor, ve všech formách. V první fázi se však ještě nebojuje ve velkých výškách. Kola vozidel zde čekají šlachovité a zvlněné stopy v prachu a jezdce ne vždy bezpečné předjíždění.

4. ledna, pondělí
2. etapa, Villa Carlos Paz – Termas de Rio Hondo
motocykly a čtyřkolky: 450 km RZ, celkem 786 km
auta a kamiony: 521 km RZ, celkem 858 km
Statistiky hovoří samy za sebe - asi 800 km jízdy znamená velmi dlouhý den. Terén zde nepředstavuje žádné zásadní potíže a relativně rychlé stopy dávají šanci na vysoké rychlosti.

5. ledna, úterý
3. etapa, Termas de Rio Hondo – San Salvador de Jujuy
motocykly, čtyřkolky, auta a kamiony: 314 km RZ, celkem 663 km
Společná trasa pro všechny kategorie znamená atraktivní podívanou pro diváky, ale řadu nebezpečných předjíždějících manévrů a momentů pro jezdce. Ti by si však stále ještě v počáteční fázi rallye měli bez potíží udržet pozornost.

6. ledna, středa
4. etapa, San Salvador de Jujuy – San Salvador de Jujuy
motocykly, čtyřkolky a auta: 429 km RZ, celkem 629 km; kamiony: 418 km RZ, celkem 619 km
Soutěžící čeká první opravdový test. Speciální sekce se koná v průměru ve výšce 3500 m nad mořem, s neustále se měnícím jízdním tempem, vyplývajícím ze střídajícího se písečného a skalnatého terénu. Tato vyčerpávající cesta bude na pořadu dne, kdy již každý má za sebou 2500 km v sedle nebo sedadle. V první řadě to je začátek maratónské etapy, s uzavřeným prostorem pro vozidla a pro závodníky, bez možnosti asistence týmových mechaniků.

7. ledna, čtvrtek
5. etapa, San Salvador de Jujuy – Uyuni
motocykly, čtyřkolky a auta: 327 km RZ, celkem 642 km; kamiony: odpočinkový den
Druhá část maratónské etapy vyžaduje skutečně maximální koncentraci. Vstup do Bolívie je poznamenán náhlým nárůstem nadmořské výšky, dosahující až ke 4600 metrů nad mořem. Kamiony mají odpočinkový den.

8. ledna, pátek
6. etapa, Uyuni – Uyuni
motocykly, čtyřkolky a auta: 542 km RZ, celkem 723 km; kamiony: 295 km RZ, celkem 600 km
Nejdelší test Dakaru se koná právě tento den. To však není jediná zkouška této části, která se bude konat ve výšce mezi 3500 a 4200 metry nad mořem. Tempo a povrch se zde neustále mění, střídavě se jede v písku a kamení, které může být zrádné, zejména pokud zaprší. Kategorie kamiónů bude závodit odděleně.

9. ledna, sobota
7. etapa, Uyuni – Salta
motocykly, čtyřkolky, auta a kamiony: 353 km RZ, celkem 793 km
Konec prvního týdne je vždy časem bilancování a hodnocení dosavadního průběhu závodu. Avšak toto je Dakar, tady není nic rozhodnuto, dokud jezdci neprojedou cílem! Cesta k němu je ještě dlouhá a tento den přinese třeba četné přejezdy řek. Brody mohou přinést nemilá zdržení a je pravděpodobné, že polovina vozidel dorazí do města Salta až po setmění. I tak ale možná přijedou před svými asistencemi, které mají taktéž dlouhou cestu před sebou.

10. ledna, neděle
Odpočinkový den, Salta
motocykly, čtyřkolky, auta a kamiony: volný den
Naplánovaný volný den neznamená odpočinek. Jezdci a týmy budou mít plné ruce práce: kompletní servis vozidel, příprava na další část závodu.

11. ledna, pondělí
8. etapa, Salta – Belén
motocykly, čtyřkolky, auta a kamiony: 393 km RZ, celkem 766 km
Změna terénu, který znamená vstup do druhé části rallye, znamená i změnu programu pro řidiče. Ti budou nyní čelit prvním dunovým úsekům na Dakaru 2016. Odborníci na pohyb v dunách budou mít příležitost prokázat své schopnosti a takto také získat výhodu. Očekávat ale lze i navigačních obtíže, a problémy plynoucí z vozidel zapadlých v písku.

12. ledna, úterý
9. etapa, Belén - Belén
motocykly a čtyřkolky: 285 km RZ, celkem 436 km
auta a kamiony: 285 km RZ, celkem 396 km
Tato etapa rozmanitý terén, vedoucí jak ve vegetaci, tak mezi rozptýlenými dunami a na tvrdších terénech. Někdy se do cesty postaví říční koryta, která umějí být velice zrádná. Fyzicky to bude velice náročný den, protože teploty zde citelně stoupají.

13. ledna, středa
10. etapa, Belén – La Rioja
motocykly a čtyřkolky: 278 km RZ, celkem 531 km
auta a kamiony: 278 km RZ, celkem 763 km
Duny Fiambala představují jeden z rozhodujících bodů

Dakaru. V letošním roce jsou součástí nejkritičtější rallye sekce, kdy řidiči a jejich vozidla budou muset prokázat své schopnosti a extrémní vytrvalost. Kromě toho, tato etapa představuje nejdelší dunový úsek. Stručně řečeno, jsou to otevřené dveře pro pouštní specialisty.

14. ledna, čtvrtek

11. etapa, La Rioja – San Juan
motocykly, čtyřkolky, auta a kamiony: 431 km RZ, celkem 712 km

Úroveň obtížnosti zůstává stejně vysoká, povrch bude obsahovat písek ve všech svých formách, zejména Fesh-Fesh. Tedy druh, který vyžaduje zručnost a trpělivost. Ale nebudou chybět ani rovnější úseky, kde najdete štěrk a oblázky.

15. ledna, pátek

12. etapa, San Juan – Villa Carlos Paz
motocykly, čtyřkolky a auta: 481 km RZ, celkem 931 km; kamiony: 267 km RZ, celkem 866 km

Na jezdce čeká více než 900 km jízdy a to v den před koncem závodu, včetně více než poloviny ve speciální sekci - s výjimkou nákladních vozidel, jejichž rozměry nejsou vhodné pro některé úseky. V tomto hornatém terénu je zkrátka méně míst, kam trucky mohou vjet. To znamená, že ostatní vozidla budou mít šanci prokázat obratnost.

16. ledna, sobota

13. etapa, Villa Carlos Paz – Rosario
motocykly, čtyřkolky, auta a kamiony: 180 km RZ, celkem 699 km

Měřený úsek o délce 180 km je navržen tak, aby přinesl klikaté a zvlněné trasy, rychlejší písečné a kamenité úseky, které nezřídka vedou k chybám. Samotný závěr tak může ještě zamíchat pořadím.

Text: Milan Jirouš a Petr Lichtenberg
Foto: KM Racing, MKR Technology

Mini
pro velké výkony

Speciály Mini určené pro dálkové rallye, mají pramálo společného s původní myšlenkou malého vozu. Na soutěžích ale excelují, což je dáno jak špičkovou technikou, tak profesionálním zázemím.

Další ročník legendární Rallye Dakar se kvapem blíží a přípravy týmů jdou pomalu do finiše. Jedním z vůbec největších byl na letošním lednovém Dakaru tovární tým Mini. Navíc posádek s tímto vozem byl jasně nejvyšší počet i v řadách soukromníků. Společné monstrózní zázemí pak představovalo jasnou výhodu nejen v rozsáhlém servisním prostoru a dostupnosti dílů, ale především v tovární podpoře, do níž patří i možnost konzultací s inženýry a speciality na nastavení těchto vozů.
Pod hlavičkou továrního týmu Monster Energy Rally Raid se představil za volantem Mini All4 Racing Joan „Nani" Roma, Orlando Terranova a Krzysztof Holowczyc. V barvách X-raid Teamu bojoval Vladimir Vasilyev, Erik van Loon, Boris Garafulic, Aidyn Rakhimbayev, Zhou Yong a Stephan Shott. A samozřejmě nesmíme zapomenout ani na Qatar Rally Team Nassera Al-Attiyaha, který se řadí mezi nejzkušenější dakarské jezdce. Podtrženo, sečteno, jde tedy celkem o deset vozů Mini All4 Racing.

Zapomeňte na Coutryman

Přestože se tvarem karoserie závodní Mini All4 Racing odvolává na sériově vyráběný model Coutryman, nemá s ním společného vůbec, ale opravdu vůbec nic! Jde o čistokrevný závodní speciál vystavěný na trubkové konstrukci a ověšený karosářskými díly připomínajícími sériově vyráběný automobil. Kromě tvarové podobnosti zde ale není žádné další pojítko.
Nemá společný podvozkový základ, ani pohonnou jednotku. Vše je zde jiné, což pozná i naprostý laik, pokud se s vozem dostane do kontaktu třeba na některém z autosalonů, kde bývá vozidlo vystaveno. Mini All4 Racing je zkrátka závoďák od základu, od kol až po střechu.

Technika propracovaná do detailu

Šasi Mini All4 Racing je o devět procent větší než v případě sériového Mini John Cooper Works Countryman. Většina

karoserie vozu je navíc vyrobena z uhlíkových vláken. Kromě toho v interiéru najdeme bezpečnostní rám (klec) z ocelových trubek, které splňují požadavky a normy leteckého průmyslu, ostatně stejně jako všechny další použité ocelové díly.

Všechna čtyři kola závodního speciálu Mini roztáčí dvakrát přeplňovaný turbodiesel BMW. Mnichovská automobilka je vlastníkem značky Mini. Tříllitrový šestiválcový turbodiesel byl navržen v BMW Motoren GmbH v rakouském Steyru. Produkuje maximální výkon přes 235 kW (320 koní) při 3250 otáčkách za minutu a sání má osazeno restriktorem o průměru 38 mm. Jedná se o motor se suchou skříní mazání, aby se snížila celková výška pohonné jednotky a současně bylo zaručeno optimální mazání za extrémních podmínek. Opomenout nelze ani pozitivní dopad v podobě snížení hmotnosti.

Automobil je dále vybaven šestistupňovou sekvenční převodovkou Sadev a závodní spojkou AP Racing. Spojkový pedál se tedy používá pouze na rozjezd, pak se už řadí bez použití spojky. Páka sekvenčního řazení je umístěna mezi řidičem a spolujezdcem, a je ukotvena do středového tunelu. Stejně jako hydraulická ruční brzda umístěná hned vedle.

Vícelamelová spojka ze slitiny karbonu a kovu je schopna přenášet značný točivý moment dvakrát přeplňovaného motoru. Vysoké nároky jsou kladeny také na uzamykatelný olejem chlazený diferenciál Xtrac vpředu, stejně jako na střední a zadní diferenciál nápravy.

Vůz má na každém kole dvojici plně nastavitelných tlumičů Reiger s externí vyrovnávací nádobkou. Tím je dosaženo lepšího chlazení oleje a tím i lepší práce tlumičů při dlouhém zatížení. Samozřejmost představují také výkonné brzdy, zde značky AP Racing. Použito bylo ventilovaných ocelových kotoučů o průměru 320 mm a síle 32 mm. Vpředu jsou chlazeny čistě vzduchem, zatímco zadní se ohlazují jak vzduchem, tak vodou. Brzdové třmeny jsou šestipístkové.

Mini All4 Racing obouvá pneumatiky Michelin o velikosti 245/80 R16. Kromě čtyř pneumatik namontovaných na voze posádka veze další až tři náhradní pneumatiky. Počet náhradních pneumatik se odvíjí od náročnosti terénu a délky tratě.

Prostor pro posádku

V kokpitu naleznete dvojici na zakázku vyrobených sedadel Recaro, uzpůsobených konkrétním postavám jezdce a spolujezdce. Samozřejmě jde o sedadla kompatibilní se systémem Hans, stejné je to také v případě šestibodových pásů. Palubní deska z uhlíkových vláken se skládá ze tří částí: řidičovy, centrální a části pro spolujezdce. Řidič má ve své části jen displej informující o zařazení rychlostního stupně a nutnosti přeřazení. Centrální část palubní desky obsahuje přístroje pro zobrazení rychlosti, tlaku oleje, teploty a informace o elektronice včetně jejího voládání. Tyto údaje tak vidí jak řidič, tak spolujezdec a oba dosáhnou na příslušná nastavení. Tato část palubní desky je navržena tak, aby ji bylo možné vyměnit do tří minut. Tím lze výrazně snížit čas na případný potřebný servis. Před spolujezdcem jsou potom umístěny navigační prvky.

Text: Milan Jirouš a Petr Lichtenberg
Foto: BMW

Technická data Mini All4 Racing	
Motor	dvakrát přeplňovaný turbodieselový šestiválec osazený 38 mm restriktorem
Objem motoru	2993 cm^3
Maximální výkon	přes 320 koní při 3250 ot/min.
Nejvyšší točivý moment	800 Nm při 2100 ot/min.
Převodovka	šestistupňová sekvenční Sadev, s řazením pákou
Spojka	kovokeramická vícelamelová Ap Racing
Diferenciály	Xtrac
Brzdy	ocelové kotouče 320 x 32 mm AP Racing, vpředu chlazené vzduchem, vzadu vzduchem a vodou, šestipístkové třmeny
Tlumiče	dva plně stavitelné tlumiče Reiger na každém kole, s externí vyrovnávací nádobkou
Pneumatiky	Michelin All-Terrain 245/80 R16
Délka, šířka, výška karoserie	4333x1998x1966
Rozvor náprav	2900 mm
Rozchod kol	1736 mm
Palivová nádrž	385 litrů
Hmotnost	1952,5 kg

raceStore.eu

New power in motorsport

Turn One JET-RS

Přilba s homologací SNELL SA2010 vycházející z modelu Stilo JET.

+ varianty s interkomy Peltor a Stilo

od 7 195 Kč

Turn One PRO

První homologované spodní prádlo z přírodních látek.

Turn One V-Start

Moderní lehká kombinéza z přírodních látek vážící pouze 1500 g (vel. 56).

FIA homologace

2 vrsty, látka 400 g/m²

od 9 145 Kč

Turn One Trend

Nehořlavé homologované rukavice.

1 399 Kč

TURN ONE

Uvedené ceny jsou vč. DPH

Inovovaný Peugeot 2008 DKR *je připraven na Dakar 2016*

Peugeot Sport pokračuje ve vývoji své zbraně pro ledendární Rallye Dakar, což potvrzuje představením upravené verze vozu 2008 DKR. Ten celkově povyrostl a posílil. Nyní je po jízdních testech a francouzský tým je s ním spokojen.

Od chvíle, kdy Peugeot 2008 DKR přetnul cílovou pásku na Rally Dakar 2015, začali vývojáři vozu pracovat na inovované verzi určené pro následující ročník. Při přípravě vozu se přitom vycházelo z poznatků získaných v lednovém závodě. Automobil je nyní širší, má prodloužený rozvor a o 10 koní výkonnější motor. Zůstává však věrný koncepci pohonu jedné nápravy, která dle pravidel umožňuje použití výrazně větších pneumatik.

Hned zpočátku je třeba říci, že se vůz Peugeot 2008 DKR od své původní sice změnil, ale pokud nebudete mít v oku předchozí provedení, nejspíš si toho nevšimnete – i když jsou změny poměrně citelné. Základní tvary zůstaly zachovány a použité úpravy už vyžadují oko znalce nebo zarytého fandy Dakaru.

Automobil má nyní širší převisy a prodloužený rozvor, a celkově je mnohem propracovanější. Přední a zadní převisy, které byly u předchozí verze velmi krátké, byly ještě zmenšeny, aby se zlepšila schopnost zdolávat příkré překážky, jako jsou písečné duny nebo vyschlá koryta řek. Úpravy se dotkly také aerodynamiky a motoru, došlo i k určitým úpravám hmotnosti, což se pozitivně odráží na ovladatelnosti vozu a jeho celkové výkonnosti.

Co poznáte na pohled

Kromě již zmiňovaného prodlouženého rozvoru a kratších převisů doznala změn také celková délka vozu, která se prodloužila, automobil je ale současně i širší a nižší. Zásadní změnou prošla také kapota a přívod vzduchu na střeše. Obě tyto části prošly kompletní úpravou, aby se dosáhlo optimální aerodynamické rovnováhy mezi přední a zadní částí automobilu a lepšího proudění vzduchu. V celkovém součtu navíc tyto úpravy dodávají vozu o něco agresivnější a dravější vzhled.

Změny pod kapotou

Také pod karbonovou kapotou Peugeotu 2008 DKR došlo k řadě úprav. Velkou změnu zaznamenalo odpružení, takže automobil nyní může lépe zvládat rozmanitý a nerovný terén. Velmi důležitou změnu představují i nové hořčíkové ráfky, opět obouvající pneumatiky Michelin. Tento celek je nyní robustnější a především lehčí, což znamená nemalý posun z hlediska ovladatelnosti a výkonnosti vozu. Navíc zde byla posílena také odolnost, která hraje v náročných dakarských podmínkách velice důležitou úlohu.

Změny však prodělala i samotná pohonná jednotka. Třílitrový dvakrát přeplňovaný šestiválcový turbodiesel má sice povinně omezeno množství nasátého vzduchu (v souladu s předpisy), ale jeho výkon se zvýšil na celkových 257 kW, což je 350 koní. To spolu se zlepšením jízdních vlastností ocení piloti především v klikatých měřených etapách, kde je posílení pohonné jednotky důležitější, než na dlouhých a převážně rovných „leteckých" úsecích. Ještě dodejme, že maximální točivý moment 800 Nm zůstal zachován. Stejně tak maximální otáčky motoru (5000 ot/min) a maximální rychlost 200 km/h. Podrobnější srovnání původní a aktualizované verze závodního speciálu Peugeot 2008 DKR naleznete v závěrečné tabulce.

Úspěšné testování

Všechny uvedené úpravy pochopitelně piloti týmu Peugeot Total pečlivě vyzkoušeli během intenzivního testovacího programu. Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz a Cyril Despres, se na vývoji nového vozu aktivně podíleli. Některé součásti Peugeotu 2008 DKR verze pro rok 2016 se již úspěšně vyzkoušely přímo v ostrém nasazení, a to u vítězných vozů na China Silk Road Rally.

Ředitel divize Peugeot Sport Bruno Famin se účastnil zkušebních jízd v Maroku, aby potvrdil nejnovější technické vlastnosti vozu 2008 DKR. Strategii, kterou se tým řídil, popsal takto: „Nedošlo k žádné jedné podstatné změně, jde o řadu menších změn v různých oblastech, které jak doufáme, společně přispějí k celkovému zlepšení. Soustředili jsme se nicméně na stabilitu vozu a karoserii. Velkým vývojem prošlo odpružení a motor. Testy, které jsme provedli, a náš úspěch v Číně, kde jsme obsadili první dvě místa, ukazují, že jsme na dobré cestě. Naše úroveň přípravy je mnohem lepší, než tomu bylo před rokem, před naším prvním Dakarem. Tehdy bylo pro nás všechno nové. Víme však, že ještě potřebujeme získat mnoho zkušeností, než budeme na Dakar opravdu připraveni, protože je známo, že trať i podmínky jsou zde velmi rozmanité."

Druhého září 2015 měli Stéphane Peterhansel a Carlos Sainz možnost ocenit pokrok, který tento nový vůz představuje z hlediska jízdních vlastností, výkonu a pohonu. Francouzský pilot se nemůže dočkat, až se postaví na start za volantem této verze pro rok 2016: „Okamžitě jde poznat, že je auto delší, širší a má nižší těžiště. Je totiž mnohem stabilnější, díky čemuž budeme moci rychleji vjíždět do zatáček. Rovněž u motoru je patrná změna – ten je nejen silnější, ale jeho výkon je možné využít i při nižších

SROVNÁNÍ TECHNICKÝCH ÚDAJŮ PEUGEOTU 2008 DKR 2015		a 2014
Typ motoru	V6 twin turbo diesel, válce do „V" v úhlu 60°	
Objem válců	2993 cm^3	
Počet ventilů	24	
Maximální výkon	250 kW (340 k)	257 kW (350 k)
Nejvyšší točivý moment	800 Nm	
Maximální otáčky motoru	5000 ot/min	
Mazivo motoru	olej Total Quartz 10W-50	
Objem palivové nádrže	400 l	
Převodovka	šestistupňová sekvenční podélně montovaná	
Mazivo převodovky	olej Total 755 HPX 80W140	
Pohon	zadních kol	
Maximální rychlost vozu	200 km/h	
Zavěšení	dvě trojúhelníková ramena	
Pružiny	dvě na každé kolo	
Tlumiče	nastavitelné dva na každé kolo	
Celkový zdvih odpružení	460 mm	
Brzdové třmeny	čtyřpístkové z lehké slitiny	
Brzdové kotouče	ventilované ocelové vpředu i vzadu o průměru 355 mm	
Disky kol	dvoudílné hliníkové o rozměru 17x8,5 palce	jednodílné hořčíkové 17x8,5 palce
Pneumatiky	Michelin 37/12	Michelin 37/15, 5/17
Karoserie	karbonová na trubkové ocelové konstrukci	
Délka x šířka x výška vozu	4099 x 2033 x 1912 mm	4284 x 2200 x 1794 mm
Rozvor náprav	2800 mm	3000 mm
Přední převis karoserie	641 mm	631 mm
Zadní převis karoserie	658 mm	653 mm

otáčkách. Je na nás, jak budeme co nejefektivněji využívat všechnu jeho sílu, a to je docela příjemný problém k vyřešení. Ještě stále nejsme na maximu svých možností, ale testy se zatím ukázaly jako velmi produktivní."

Carlos Sainz se na rozdíl od svých týmových kolegů neúčastnil Silk Road Rally v Číně, ale o tisíce kilometrů dál se soustředil na vývoj vozu Peugeot 2008 DKR. V Maroku najel za jeho volantem stovky kilometrů a získal velmi přesnou představu o jeho potenciálu: „Testy proběhly velmi dobře a vůz nepostihly žádné problémy. Jeho potenciál je mnohem větší, než tomu bylo touhle dobou v loňském roce. I spolehlivost je velmi uspokojivá. Změnili jsme řadu prvků v klíčových oblastech. Můžeme nyní říci, že jde ve srovnání s verzí roku 2015 o zcela nový vůz."

Avšak jaký pokrok automobil udělal vůči konkurenci, která jak dobře známo také nespí, to se ukáže až začátkem příštího roku na dalším ročníku populární Rallye Dakar. Budeme sledovat nejen výkony peugeotů, jejich kokurentů z řad volkswagenů, mini a toyot, ale i naše kamioňáky. Nakonec i ti se intenzivně připravují po celý rok.

jdi na OBSAH

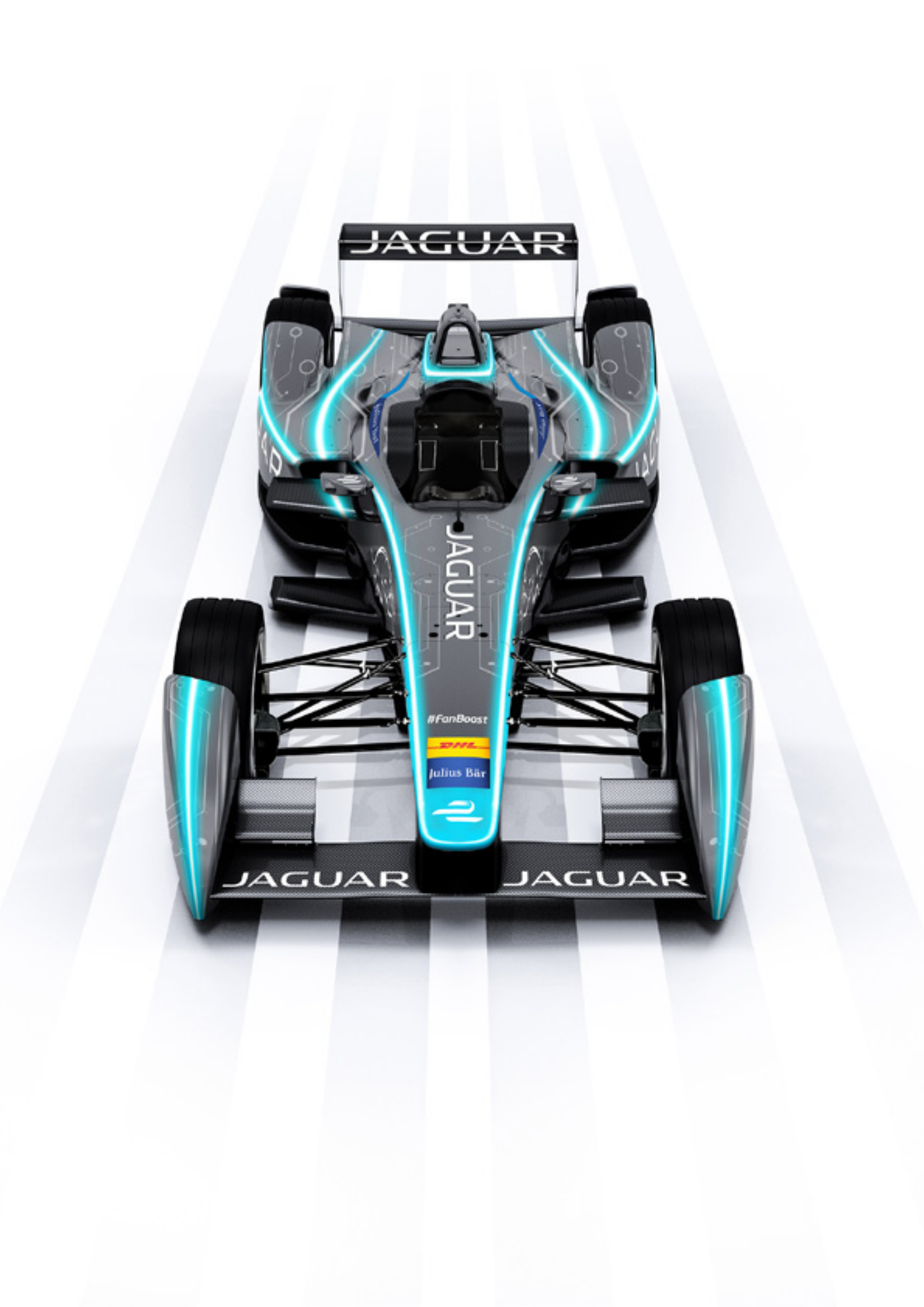
Jaguar *plánuje vstup do Formule E*

Jaguar se chce vrátit s továrním týmem do motoristického sportu, poněkud překvapivě si k návratu vybral šampionát elektrických monopostů Formule E.

Značka Jaguar se vrací s továrním týmem do motoristického sportu. Na podzim příštího roku vstoupí Jaguar do třetí sezóny Formule E s vlastním týmem. FIA Formule E je prvním mistrovstvím jednomístných automobilů s elektrickým pohonem. Toto mistrovství nabízí skvělou příležitost pro elektrický rozvoj motorů a technologií baterií. Mezi fanoušky ale nemá mnoho příznivců. Jedním z důvodů může být odpor některých z nich vůči elektromobilům, velmi početné pole ale šampionátu vytýká především takzvaný „fanboost".
Fanboost umožňuje fanouškům hlasovat pro svého jezdce, což vede k navýšení výkonu jeho monopostu v závodě a tím získává výhodu. Zatímco vedení Formule E toto evidentně považuje za zajímavou cestu jak vtáhnout diváka do děje, nám to přijde jako naprostý nesmysl absolutně degradující kouzlo motoristického sportu, spočívají v soupeření na trati a poměřování vlastních sil.
Musíme ale vidět i druhou stranu mince, a tu představuje v případě Formule E možnost vývoje a testování technologií pro elektromobilitu v extrémním zatížení. A právě proto se některé značky do tohoto šampionátu pouštějí.

Formule E jako laboratoř

„Jsem rád, že se značka Jaguar vrací k závodění a vstoupí do Formule E. Elektromobily budou hrát v portfoliu naší značky v budoucnu velmi důležitou roli a Formule E nám poskytuje skvělou příležitost k dalšímu rozvoji našich elektrických technologií. Toto mistrovství nám umožní testovat naše pokročilé technologie v extrémních podmínkách," řekl Nick Rogers, vedoucí inženýr skupiny Jaguar Land Rover.
„Jsem přesvědčen, že v příštích pěti letech uvidíme více změn v automobilovém světě, než proběhlo v posledních třech desetiletích. Budoucnost je o tom být propojenější a udržitelnější. Elektrické a lehké technologie jsou vlivem urbanizace důležitější než kdy jindy. Formule E reagovala na současné trendy a pro naši značku je tento šampionát naprosto perfektní," dodal Nick Rogers.
Společnost Jaguar Land Rover zaměstnává přes 8 000 inženýrů a patří mezi největší investory do výzkumu a vývoje ve Spojeném království. Jaguar tým ve Formuli E bude využívat tyto zdroje a úzce spolupracovat se špičkovými inženýry Jaguar Land Roveru. Inženýři tak nejen uplatní svoje znalosti v rámci závodního týmu, ale také zásadně využijí svoje poznatky k extrakci dat a posunou hranice elektrických technologií v závodním prostředí.
Technickým partnerem Jaguar týmu ve Formuli E bude Williams Advanced Engineering, který poskytne své rozsáhlé technické znalosti v kombinaci se svými zkušenostmi s vysoce výkonnými elektrickými systémy. Značka Jaguar dlouhodobě spolupracuje s týmem Williams, který se podílel na vývoji hybridního plug-in konceptu Jaguaru C-X75. Vstup týmu Jaguar byl schválen jak Formulí E, tak Mezinárodní automobilovou federací (FIA).


JAGUAR
JAGUAR
#FanBoost
DHL
Julius Bär
JAGUAR
JAGUAR

Jaguar může pomoci pokulhávající Formuli E

O Formuli E rozhodně není velký zájem. Řada fanoušků motoristického sportu o konání šampionátu ani neví, někteří z nich by raději nevěděli. Zelené technologie zkrátka nikdy neměly u příznivců rychlých kol na růžích ustláno a toto Jaguar vstupem do Formule E jen těžko změní. Přesto může být pro šampionát, vnímaný jako podřadný, značnou vzpruhou. Přidá se tak k již aktivním automobilkám Renault a Citroën, který do Formule E vstoupil prostřednictvím značky DS. Tím vzroste tovární konkurence, což může mít pozitivní vliv jak na vývoj nových technologií, tak na rozvoj pravidel. Třeba se tak časem dočkáme i odstranění nesmyslu jakým je „fanboost". Protože pokud by začala Formule E předvádět skutečné závody, mohla by se její chabá fanouškovská základna začít rozšiřovat.

„Rádi uvítáme tým Jaguar ve Formuli E. Jaguar je značka s bohatým historickým a sportovním dědictvím a skutečnost, že se vrací do globálního motorsportu, je obrovskou podporou celého šampionátu a bude mít vliv na vývoj elektrických automobilů. Jaguar s sebou přinese velkou fanouškovskou základnu, která bude podporovat šampionát po celém světě a znovu se ukazuje, že Formule E je budoucností motoristického sportu," okomentoval Alejandro Agag, výkonný ředitel Formula E.

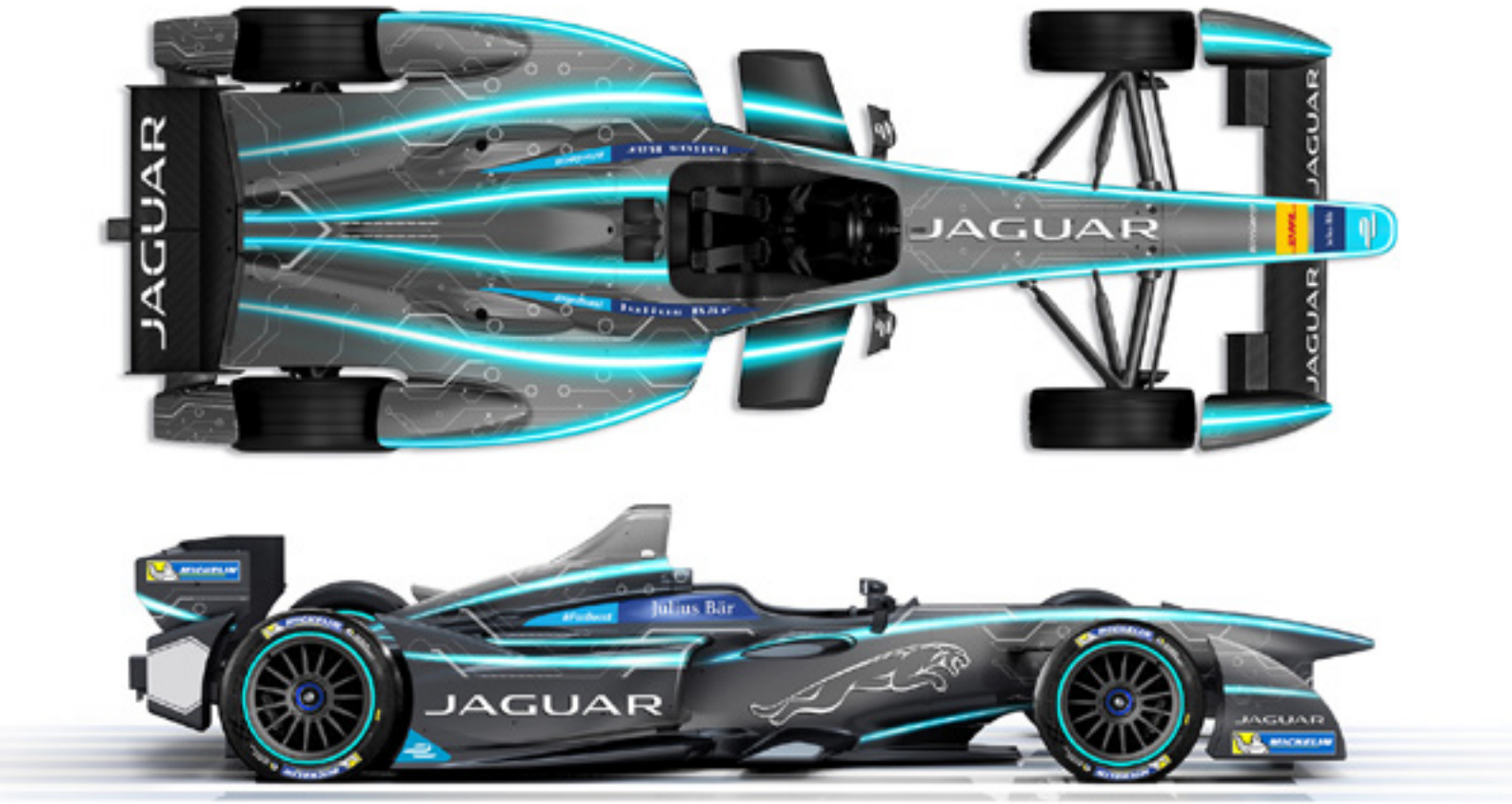
„Pro FIA je potěšením přivítat Jaguar do mistrovství Formule E. Založili jsme tuto soutěž jako alternativu pro firmy, které chtějí vstoupit do motorsportu a rozvíjet tak elektrické technologie. Celý projekt utváří cestu vpřed budoucnosti elektromobilů a Formuli E se podařilo získat jednu z nejprestižnějších a historických značek v celém automobilovém průmyslu. Přeji jim úspěch v sezóně 2016/2017," dodal Jean Todt, President FIA.

„Důkladně jsme zvažovali alternativní způsoby návratu do motoristického sportu. Pro Jaguar to bylo velmi důležité rozhodnutí a chtěli jsme, aby bylo to pravé. Formule E pro nás byla jasnou volbou vzhledem k našim budoucím plánům s elektrickými technologiemi. Jsme přesvědčeni, že výhody jsou obrovské. FIA a promotér mají zajímavé plány do budoucna šampionátu a jsme velmi rádi, že můžeme být jedním z prvních automobilových výrobců s vlastním týmem. Před prvním závodem máme spoustu práce, ale pro nás je to výzva a potěšení. Doufáme, že díky tomuto programu přivítáme i novou generaci fanoušků Jaguaru," poznamenal James Barclay, ředitel týmu Jaguar.

Příliv nových fanoušků pro Jaguar lze určitě očekávat, řada těch stávajících ale ze vstupu do Formule E určitě jásat nebude. Ale jak zde již padlo, vše je otázkou dalšího vedení šampionátu. Pokud by se vydal rozumnou cestou, mohou nastat zajímavé změny. Pokud se ale i nadále budou vymýšlet nesmysly, jak zasahovat do dění na trati, jen těžko fanouškovská základna poroste.

Text: Petr Lichtenberg
Foto: Jaguar

jdi na OBSAH



Kvalitní díly.cz

i kvalitní díl může být levný

Příklady cen

Závodní brzdové destičky fri.tech. Racing	
Citroën Saxo 1.6 VTS/Xsara	3 090 Kč
Honda Civic 1.6 VTi	3 564 Kč
Mitsubishi Lancer EVO III	3 733 Kč
Opel Astra F/G	4 795 Kč
Peugeot 205 1.9 GTI	2 850 Kč
Peugeot 206 1.6 16V/S16/RC	2 460 Kč
Renault Clio II Sport/RS	2 850 Kč
Renault Clio III Sport/RS	6 096 Kč
BMW 3 E46/M3 E46	2 850 Kč
Seat Ibiza Cupra	3 290 Kč
Škoda Felicia/Favorit	2 573 Kč

Motorové oleje pro vysoké zatížení	
Agip Racing 10W-60, 1 litr	285 Kč

Italské závodní pneumatiky Marangoni s homologací i pro běžný provoz	
Marangoni Zeta Linea Sport 195/50 R15	2 673 Kč

Sportovní pneumatiky Marangoni	
Marangoni Zeta Linea 195/50 R15	1 375 Kč
pro amatérské závody s homologací i pro běžný provoz	

Závodní pneumatiky Toyo s homologací i pro běžný provoz	
Toyo 195/50 R15	3 703 Kč
V nabídce také další rozměry	

Sportovní pneumatiky Federal vhodné i pro amatérské závody	
205/50 R16 87W (ZR) 595RS-R	2 762 Kč
V nabídce také další rozměry R16, R17 a R18.	

Závodní pneumatiky	
Kumho C03 180/530 R13	3 999 Kč
V nabídce také další rozměry	

Závodní pneumatiky
Kumho s homologací pro běžný provoz
Různé rozměry

Závodní pneumatiky
Kumho - kompletní nabídka

V nabídce také mnoho běžných náhradních dílů pro osobní vozy.

www.kvalitnidily.cz obchod@kvalitnidily.cz

Vítězný snímek letošní fotografické soutěže Bridgestone, pořízený na okruhu Circuit of the Americas, foot: Bonnie Laneová

Bridgestone opouští MotoGP *po rekordní sezoně*

Bridgestone opouští po 14 letech závody MotoGP poté, co v roce 2007 získal svůj první titul mistra světa v MotoGP. V roce 2009 se stal prvním exkluzivním dodavatelem pneumatik pro královskou disciplínu silničních motocyklových závodů.

V každém roce, kdy Bridgestone vykonával roli oficiálního dodavatele pneumatik pro MotoGP, se přepisovala řada rekordů. Jen v této sezoně bylo na závodních pneumatikách Bridgestone Battlax MotoGP stanoveno celkem jedenáct nových rekordních časů na kolo, třináct rekordních časů na kolo v kvalifikaci a dvanáct rekordních celkových časů závodu.

Dodavatel pneumatik pro MotoGP ale také pravidelně vypisoval soutěž pro fotografy. V rámci Velké ceny Valencie 2015 se uskutečnil již čtvrtý ročník této prestižní fotografické soutěže Bridgestone, jejímž účelem bylo zachytit ve světě MotoGP vášeň značky Bridgestone pro jízdu na motocyklu, inovace a preciznost.

Vítězný snímek, který pořídila fotografka Bonnie Laneová na okruhu Circuit of the Americas, můžete vidět jako úvodní foto tohoto článku. Na druhém a třetím místě se umístily snímky, které pořídili Ital Marco Campelli a Holanďan Henk Keulemans.

Třetí příčka ve fotosoutěži patří snímku z Velké ceny Aragonu, jehož autorem je Henk Keulemans

Milníky společnosti Bridgestone v mistrovství světa MotoGP od roku 2002…
• První závod MotoGP: Velká cena Japonska 2002, závodní okruh Suzuka
• První „pole position“ v MotoGP: Velká cena Austrálie 2002 – Jeremy McWilliams, Proton Team KR
• První umístění na stupních vítězů v MotoGP: Velká cena Ria 2003 – Makoto Tamada, Pramac Honda
• První vítězství v MotoGP: Velká cena Ria 2004 – Makoto Tamada, Camel Honda
• První titul mistra světa v MotoGP: 2007 – Casey Stoner, Ducati Marlboro Team
• Druhý titul mistra světa v MotoGP: 2008 – Valentino Rossi, Fiat Yamaha Team
• Poslední závod v MotoGP: Velká cena Valencie 2015
…a v roce 2015
• V 18 Velkých cenách a oficiálních skupinových testech během letošní sezony bylo použito více než 9000 pneumatik BATTLAX
• V letošním roce nabízelo optimální bezpečnost a výkony jezdcům celkem 27 specifikací pneumatik, hladkých i na mokro
• Nejvyšší teplota povrchu závodního okruhu v roce 2015: 55°C na Velké ceně Katalánska během závodu
• Nejnižší teplota povrchu závodního okruhu v roce 2015: 13°C na Velké ceně Francie na začátku 3. volného tréninku
• Na pneumatikách Bridgestone bylo v roce 2015 stanoveno jedenáct nových rekordních časů na kolo v závodech MotoGP
• Na pneumatikách Bridgestone bylo v roce 2015 stanoveno třináct nových rekordních časů na kolo v kvalifikacích pro závody MotoGP
• Na pneumatikách Bridgestone bylo v roce 2015 stanoveno dvanáct rekordních celkových časů závodu

Druhé místo ve fotosoutěži získal Marco Campelli za snímek ze Sachsenringu

jdi na OBSAH

INTERACTION s.r.o.

VŠE PRO LAKOVÁNÍ

VYBAVENÍ LAKOVEN | PORADENSTVÍ | MANAGEMENT
OPTIMALIZACE PROVOZU | SERVIS | ŠKOLENÍ | REKVALIFIKACE

INTERACTION
SPIES HECKER
VYBAVENÍ AUTOLAKOVEN

WWW.INTERACTION.CZ