1 | 2016

www.racinglife.cz

Racing Life

NOVÝ POHLED NA MOTORSPORT

Na tratě vtrhne Hyundai i20 R5

Co umí volant vítěze 24h Le Mans

Test: Peugeot 308 GTi

BMW M6 GT3

Racing Life

Editorial

Vážení čtenáři,

letošní magazín Racing Life si dal pořádně na čas. Motory už dlouho hřmí na okruzích i klikatých rychlostních zkouškách a sezona je v plném proudu. Teď tedy konečně vyjelo i nové číslo PDF magazínu Racing Life, na jehož stránkách najdete jako vždy informace o technice v motoristickém sportu a chystaných novinkách. Nechybí ani rozhovor, v němž Tomáš Enge představuje nový projekt, zaměřený především na mladé jezdce s omezeným rozpočtem.

Takových aktivit nebude nikdy dost. Vždyť začít závodit je v dnešní době stále těžší a dražší. Bylo by skvělé, kdyby se i v České republice objevila nějaká ta příležitost pro nováčky, jejímž cílem by bylo skutečně rozšířit řady mladých talentů a ne to, aby si někdo namastil kapsu a někdo jiný, ne až tak talentovaný, neféř způsobem porazil ty schopnější.

Kdo chce dnes závodit za rozumné peníze, má situaci velice obtížnou a většinou jej přivede k některému seriálu nespadajícímu pod FAS (Federace automobilového sportu v Autoklubu ČR). To je skutečně velká ostuda. Naopak dík patří těm odvážným, kteří snášejí časté podlé útoky, a přesto se nenechají zastrašit, když chystají sportovní podniky nespadající pod FAS.

Přitom tyto závody a závodní série kolikrát nabízejí velice kvalitní klání. Nejen začínající jezdci zde mohou sbírat zkušenosti a užívat adrenalinu, který motoristický sport přináší. Protože si těchto „amatérských" podniků velice vážíme, budeme se jim věnovat v příštích číslech magazínu Racing Life. Věřte, že označení „amatérský" v řadě případů není vůbec na místě.

Ale dost už o tom, co v Racing Life bude. Teď se zaměřme na to, co najdete v aktuálním čísle: například velice zajímavý pohled do pracoviště řidiče vítězného vozu čtyřiadvacetihodinovky v Le Mans nebo nehlédnutí do útrob okruhového BMW. Rallyová scéna zase žije blížícím se příchodem nových vozů kategorie WRC, ale i populárních „er-pětek". Nová technika se již testuje a první ostré starty se pomalu blíží. Světová rallyová scéna by tak mohla být zase o něco zajímavější.

Takže zdvihněte hlavy od svých motorů, dejte ruce z volantů a zapněte počítače, notebooky, tablety či chytré telefony. Nový Racing Life je tu a s ním tradičně i zajímavé čtení.

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:**
Porsche po 18. vítězí ve 24 hodin Le Mans
Dunlop se vrátil do LMP1 v Le Mans
Peugeot 208 s výkonem 300 koní
WTCC Vila Real: Citroën zvýšil náskok

6 **Novinka na trhu Grand Tourisma:**
BMW M6 GT3

10 **Závodní volant** *Porsche 919 Hybrid*

16 **Citroën testuje nové WRC** *pro sezonu 2017*

19 **Rozhovor:**
Tomáš Enge představuje Reiter Young Stars

21 **Hyundai i20 R5** *se již testuje*

23 **Test:**
Peugeot 308 GTi by Peugeot Sport

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

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

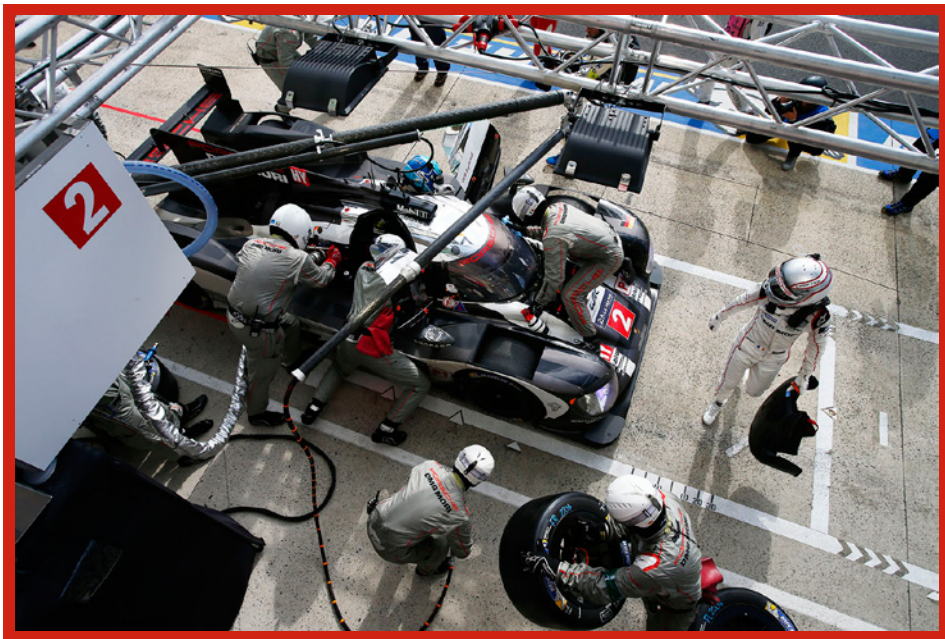
Periodicita:
dvouměsíčník

Vydání:
červen 2016

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.



Porsche po 18. vítězí ve 24 hodin Le Mans

Souboj Porsche a Toyoty o vítězství v letošním závodě nabral od půlnoci na obrátkách, ovšem nikdo si nedokázal představit, jak nakonec skončí. Před posledním kolem se zdálo, že si pro vítězství dojede Toyota, ale pak její prototyp zastavil na cílové rovince. O jedno kolo později to bylo Porsche 919 Hybrid se startovním číslem 2 a posádkou ve složení Romain Dumas (F), Neel Jani (CH) a Marc Lieb (D), které před zraky přibližně 263 000 diváků jako první protnulo cílovou čáru.

Úspěch v závodě znamená pro značku Porsche 18. celkové vítězství v tomto těžkém a prestižním závodě. Podruhé za sebou bude vystaven jeden z nejcennějších pohárů v sídle automobilky Porsche. V roce 2015 zvítězila s monopostem Porsche 919 Hybrid posádka ve složení Earl Bamber (NZ), Nico Hülkenberg (D) a Nick Tandy (GB). První celkové vítězství Porsche v Le Mans se datuje k 14. červnu 1970, kdy s vozem 917 KH Coupé zvítězila posádka Hanse Herrmanna a Richarda Attwooda.

Druhé Porsche 919 Hybrid se startovním číslem 1 letos pilotovali úřadující mistři světa šampionátu vytrvalostních závodů WEC Timo Bernhard (D), Brendon Hartley (NZ) a Mark Webber (AU). V noci muselo kvůli poruše na delší dobu do boxů. Jeho piloti ale zabojovali a nakonec si dojeli pro celkové 13. místo. V kategorii prototypů LMP1 se umístili na pátém místě. Porsche získalo v závodě v Le Mans celkově 71 bodů do poháru konstruktérů Mistrovství světa vytrvalostních závodů WEC. V závodě Le Mans získávají posádky dvojnásobek bodů než ve zbývajících osmi šestihodinových podnicích šampionátu. Porsche momentálně vede se 127 body před Audi (95) a Toyotou (79).

A jak reagovalo po závodě vedení týmu a jezdci vítězného vozu? Fritz Enzinger, viceprezident kategorie LMP1: „Nejprve bych rád vyjádřil uznání senzačnímu výkonu, který v tomto závodě předvedla Toyota. Byl to pro ně skvělý závod. Krátce před koncem závodu jsme se spokojili s druhým místem, abychom vzápětí získali druhé po sobě jdoucí vítězství. Rád bych poděkoval našemu skvělému týmu ve Weissachu, našemu týmu zde v Le Mans a všem zaměstnancům Porsche a fanouškům, kteří nás podporovali."

Andreas Seidl, ředitel týmu: „Za prvé hluboce soucítíme s našimi kolegy a přáteli z Kolína nad Rýnem. Ztratit tak skvěle rozjetý závod v posledním kole je něco, co nepřejete ani svému největšímu nepříteli. Ale tohle je sport se všemi jeho klady a zápory, a je to také důvod, proč ho tak milujeme. Byl to velký boj o první místo. Museli jsme Toyotu dostat pod tlak a celý závod jet naplno. Četnost, s jakou se jezdci střídali ve vedení, byla extrémní. Od začátku vývoje a příprav modelu 919 Hybrid jsme předváděli výborné výkony. To platí pro naše kolegy doma ve Weissachu, stejně jako pro závodní tým. Jsem šťastný za posádku vozu číslo 2 a stejně tak je mi líto pilotů čísla 1. Bez problémů s čerpadlem a dlouhého zdržení v boxech by se také prali o prvenství. Vyhrát Le Mans je vrchol sezony a je těžké uvěřit, že se nám podařilo vyhrát podruhé za sebou ve třech letech. Nyní se díváme do budoucnosti. Získali jsme hodně bodů a nyní chceme obhájit oba mistrovské tituly."

Jezdec vítězného Porsche 919 Hybrid, Romain Dumas: „Soucítím s jezdci Toyoty. Byl to ale fantastický závod. Samozřejmě, když máte možnost vyhrát v Le Mans, neřeknete: ne, díky. Je těžké si správně uvědomit, co se právě stalo. V letošním roce byly časy na kolo díky předpisům o něco horší než loni."

Jezdec vítězného Porsche 919 Hybrid, Neel Jani: „Samozřejmě je mi líto pilotů Toyoty. Myslím si, že z jezdců tyhle pocity zná každý. Pořád se mi nedostává slov na to, abych dokázal popsat vítězství v Le Mans. Je to prostě neskutečné. Odjeli jsme dobrý závod s minimem chyb a z auta dostali maximum. Tohle vítězství je opravdu, opravdu mimořádné."

Jezdec vítězného Porsche 919 Hybrid, Marc Lieb: „Co se týče provozu a zpomalovacích zón, tak vůbec nešlo o jednoduchý závod. Poslední čtyřnásobný stint byl už hodně na hraně. Ani tři předchozí nebyly kvůli častému předjíždění a mnoha riskantním okamžikům jednoduché. V tom posledním jsem také musel šetřit palivo a přední pneumatiky, které začaly ztrácet přilnavost. Dal jsem do toho vše, co jsem mohl – a nyní bych řekl, že potřebuji vstřebat, co všechno se vlastně stalo."

Dunlop se vrátil do LMP1 v Le Mans

Rebellion Racing si vybral pneumatikářskou společnost Dunlop jako

svého partnera pro vytrvalostní závody FIA WEC. Tým počítá s pneumatikami Dunlop po celou sezonu 2016, tedy i na závod 24 hodin Le Mans.
Rebelion Racing chce do každého letošního závodu postavit dva vozy. Za poslední čtyři roky byl Rebellion Racing byl neúspěšnějším netovárním týmem v šampionátu, když vyhrál FIA WEC Endurance Trophy pro soukromé týmy ve třídě LMP1.
V průběhu sezony 2015 vyhrál Rebellion Racing čtyři závody v hodnocení privátních týmu ve třídě LMP1 a jeho cílem je navázat na tyto úspěchy i v roce 2016, tentokrát s podporou svého nového partnera Dunlop. Bart Hayden, Rebellion Racing Team manažer k tomu říká: „S potěšením vítáme Dunlop jako partnerského dodavatele pneumatik a jsme nadšeni ze spolupráce se společností, která má tak bohatou historii působení v motoristickém sportu a v Le Mans. Těšíme se, že vznikne silný a dlouhodobý vztah se společností Dunlop. Viděli jsme v posledních sezónách, že Dunlop poskytl velmi konkurenceschopné pneumatiky pro vozy třídy LMP2 a věříme, že naše partnerství bude dále zvyšovat konkurenceschopnost vozů Rebellion R-One ve třídě LMP1."
To je důležitý krok pro Dunlop, který naposledy vyhrál mistrovský titul ve třídě LMP1 v roce 2011 v American Le Mans Series. „Rebellion Racing se etabloval jako jeden z nejvíce respektovaných a profesionálních týmů ve FIA WEC. Jsme potěšeni, že si vybrali Dunlop jako technického partnera. Jsme hrdí, že si vybrali naši ikonickou značku po intenzivním testování pneumatik a budeme poskytovat cílenou technickou podporu, což nám pomůže posunout se společně vpřed během sezony," uvedl Xavier Fraipont, ředitel Dunlop Motorsport.
Dunlop vyhrál 24 hodin Le Mans vícekrát, než jiné značky pneumatik a stal se volbou pro týmy LPM2 FIA World Endurance Trophy v letech 2012, 2013 a 2015. Pneumatiky Dunlop pro motoristický sport vyvíjí mezinárodní tým specialistů v Birminghamu (UK), Hanau (Německo) a Colmar-Bergu (Lucembursko).

Peugeot 208 s výkonem 300 koní

Na závodu 24 hodin Silverstone, který je součástí šampionátu FIA 24H Series a proběhl ve dnech 2. a 3. dubna 2016, se představil výkonný Peugeot 208 GTi produkující rovných 300 koní! Na seznamu přihlášených bylo více než 70 týmů z celého světa, jejichž vozy pořadatel rozdělil do sedmi tříd (závod byl otevřený pouze pro cestovní vozy). Tým Altran Peugeot UK si se silným Peugeotem 208 GTi brousil zuby jak na vítězství ve skupině A3, tak na celkové stupně vítězů. Celkově to ale stačilo „jen na čtvrté místo, když byly rychlejší dva vozy Seat Leon Cup Racer a vítězné BMW M3 V8. Prvenství ve třídě se ale vybojovat podařilo, druhý vůz navíc dojel na pěkném čtvrtém místě ve třídě. Třída A3 přitom čítala šestnáct automobilů.
Závodní vůz Peugeot 208 GTi je jedním ze tří produktů specializovaného oddělení Peugeot Sport. Je určen speciálně pro vytrvalostní závody, disponuje přeplňovaným benzinovým motorem EP6 CDT o objemu 1,6 litru a diferenciálem Torsen, kterým automobilka vybavuje také běžný silniční model 208 GTi určený pro civilní provoz. Závodní vůz má však ještě silnější motor.
Zatímco civilní Peugeot 208 GTi pracuje s výkonem 208 koní, závodní automobil disponuje 300 koňmi. Závodní auto váží pouhých 1000 kg a má sekvenční řazení ovládané u volantu. Jeho karoserie je vyvedena v kombinaci černého a vysoce leskléhо červeného laku, který je možné získat i na vůz 208 GTi z řady „GTi by Peugeot Sport", tedy automobil určený pro běžný provoz.

WTCC Vila Real: Citroën zvýšil náskok

Mistrovství světa cestovních vozů završilo evropskou část sezony v ulicích Vila Realu. Citroënům se zde podařilo získat velkou bodovou porci. Dvě druhá místa Yvana Mullera a Toma Chiltona znamenají, že Citroën dál vede Pohár konstruktérů mistrovství světa. Po dvou pátých místech si José María López udržel 101 bodový náskok na čele pořadí pilotů.
Na start zahajovacího závodu se závodníci seřadili za ostrého slunce. Ukázalo se, že několik prvních stovek metrů bylo rozhodujících. Tom Chilton dobře odstartoval z druhé řady a vybojoval druhé místo pro Citroën C-Elysée WTCC týmu SLR. José María López se dokázal prosadit na 5. pozici hned za Mehdiho Benaniho. Yvan Muller zůstal devátý. Za třináct kol bylo příležitostí k předjetí jak na prsech jedné ruky, takže jezdci Citroënu dojeli do cíle v naprosto stejných pozicích jako po startu. Díky Chiltonovi a Benanimu získal tým 40 bodů ze 43 možných a obohatili tak konto pro Pohár konstruktérů.

Po krátké přestávce odstartoval hlavní závod. Yvan Muller dobře začal z přední řady, ale nestačil na Tiaga Monteira, který vedl v první zatáčce. José María López zůstával pátý za Micheliszem a Huffem. Z balíku se oddělila první pětice, která ale jela v identickém pořadí. Yvan si dával pozor na vedoucího jezdce, zda neudělá chybičku. Nestalo se tak a Citroën C-Elysée WTCC číslo 68 dojel druhý se ztrátou méně než sekundy. Pechito López nakonec dojel pátý, když někteří piloti před ním odpadli. Po tomto v pořadí sedmém závodním víkendu Citroën zvýšil náskok na čele Poháru konstruktérů o dalších 10 bodů. Na čele pořadí pilotů má pohodový náskok José María López. Jeho nejbližší soupeř Tiago Monteiro ztrácí 101 bodů.
Další kolo mistrovství světa FIA World Touring Car bude ve vlasti Pechita Lópeze. Na Termas de Rio Hondo se jede až 6. a 7. srpna.

jdi na OBSAH

Novinka na trhu Grand Turisma: *BMW M6 GT3*

BMW Motorsport začalo psát další kapitolu své bohaté kroniky. Na mezinárodní okruhy letos vyráží nová generace závodního speciálu GT3. Ze scény ustupuje BMW Z4 GT3 a v záři reflektorů se blýská nové BMW M6 GT3. Naváže na úspěchy svého předchůdce? Určitě. Každý závodní speciál je rychlý. Trik je v tom, onu rychlost z auta vyždímat. Chce to čas.

Při debutu ve čtyřiadvacetihodinovce v Daytoně ještě „emšestka" zcela nedozrála. Do seriálu WeatherTech SportsCar Championship nasadil dvojici vozů BMW M6 GT3 americký tým Turner Motorsport. Novince z BMW chyběla špetka rychlosti. Jezdci se však nechali slyšet, že M6 skrývá silný potenciál. Pro šesté místo ve třídě si dojeli Michael Marsal, Markus Palttala, Maxime Martin a Jesse Krohn. Bret Curtis, Jens Klingmann, Ashley Freiberg a Marco Wittman dokončili závod v klidu a bezpečí na sedmnáctém místě.

Právě bezpečnost byla jednou ze zásadních priorit inženýrů v BMW Motorsport. Aby byl pilot co nejvíce chráněn v případě havárie, vyvinuli v Mnichově vlastní svařovaný ocelový rám vozu, schválený Mezinárodní automobilovou federací. Přední deformační zóna je pak vyrobena z uhlíkových vláken, vzadu byl použit uhlíkovými vlákny tvrzený plast.

Srdcem BMW M6 GT3 je osmiválcový motor P63 o objemu 4395 cm^3 s technologií M TwinPower Turbo. Původ tohoto motoru najdeme v produkčním modelu M6 Coupé. Celohliníkový blok, úhel válců svírající 90°, vrtání a zdvih 89 x 88,3 mm, to jsou základní údaje agregátu. Samozřejmě inženýři zapracovali na závodní úpravě a v pohonné jednotce upravili olejové mazání a mezistupňové chlazení vzduchem. Agregát se suchým mazáním generuje s podporou dvojitého turbodmychadla výkon 430 kW (585 koní), přitom váha M6 GT3 je 1300 kilogramů (na Daytonu obdrželo každé BMW desetikilové závaží navíc). Nutno poznamenat, že sériový model váží bez 75 kilogramů rovné dvě tuny. Sériový motor S63 v silničních M6 dosahuje nejvyššího výkonu v 6000 ot./min, přičemž na maximum ho lze vytočit až k 7500 otáčkám. V závodním BMW je pohonná jednotka uložena níže a posunuta dopředu. Řídící jednotku dodává proslulá britská firma Cosworth.

Výkonný motor M6 GT3 spolupracuje se šestistupňovou sekvenční převodovkou, která je umístěna před zadní nápravou. Čtyřlamelová spojka je hydraulická. Dále má vůz nastavitelný samosvorný diferenciál. Brzdový systém dodala firma AP Racing. Vpředu se nacházejí šestipístkové brzdové třmeny, vzadu najdeme čtyřpístkové třmeny. Elektronický systém ABS pochází od Bosch Motorsport. Na podvozku najdeme dvojitá příčná ramena, tlumiče Öhlins a závodní kola BBS o rozměru 13x18 palců. Součástí výbavy je i regulovatelná kontrola trakce.

Letní slevy

Vyberte si právě teď. Až 8000 kvalitních vozů za nejlepší ceny.

Akční cena 249 999 Kč ~~290 000 Kč~~

1100 vozů Škoda Octavia

Akční cena 137 999 Kč

Cena 167 999 Kč

Měsíčně od: 606 Kč

ŠKODA OCTAVIA, 2009, 1.6 TDI, 77 kW, diesel, 1. majitel, klimatizace, tempomat, automatické denní svícení, ABS, ASR, el. okna, el. zrcátka, palubní počítač, kontrola tlaku pneumatik a více.

200 vozů VW Golf

Akční cena 154 999 Kč

Cena 189 999 Kč

Měsíčně od: 600 Kč

VW GOLF, 2010, 1.2 TSi, 63 kW, nové v ČR, 1. majitel, servisní knížka, automatická klimatizace, automatické denní svícení, ABS, ASR, ESP, el. okna, el. zrcátka, palubní počítač a více.

Pořiďte si auto na splátky a my vás odměníme

až 6 měsíčními splátkami ihned na ruku

800 vozů SUV

Akční cena 259 999 Kč

Cena 319 999 Kč

Měsíčně od: 1020 Kč

HYUNDAI SANTA FE, 2011, 2.2 CRDi, 145 kW, diesel, nové v ČR, servisní knížka, automatická klimatizace, vyhřívané sedačky, parkovací asistent, tempomat, senzor deště, xenony, ABS, ASR, ESP a více.

1000 vozů Škoda Fabia

Akční cena 79 999 Kč

Cena 99 999 Kč

Měsíčně od: 363 Kč

ŠKODA FABIA COMBI, 2008, 1.2i, 51 kW, nové v ČR, 1. majitel, servisní knížka, parkovací asistent, vyhřívané sedačky, tempomat, ABS, ASR, centrál, el. okna, el. zrcátka, palubní počítač, zamykání řadicí páky a více.

850 vozů Mototechna

Ušetřete až 40 % oproti ceně nového vozu

Akční cena 259 999 Kč

Cena nového vozu ~~333 899 Kč~~

Cena 319 999 Kč

Měsíčně od: 1015 Kč

HYUNDAI i30, 2015, 1.4 CVVT, 73 kW, najeto 35 km, nové v ČR, 1. majitel, servisní knížka, klimatizace, parkovací asistent, tempomat, multifunkční volant, LED světla pro denní svícení a více.

220 vozů Ford Mondeo

Akční cena 159 999 Kč

Cena 209 999 Kč

Měsíčně od: 663 Kč

FORD MONDEO COMBI, 2010, 2.0 TDCi, 103 kW, diesel, 1. majitel, automatická klimatizace, parkovací asistent, vyhřívané sedačky, tempomat, multifunkční volant, ABS, ASR, ESP a více.

2400 malých vozů

Akční cena 84 999 Kč

Cena 109 999 Kč

Měsíčně od: 399 Kč

VW POLO, 2008, 1.2i, 44 kW, nové v ČR, klimatizace, automatické denní svícení, ABS, el. okna, el. zrcátka, palubní počítač, zamykání řadicí páky, tažné zařízení a více.

1000 vozů MPV

Akční cena 208 999 Kč

Cena 258 999 Kč

Měsíčně od: 817 Kč

FORD S-MAX, 2011, 1.6 TDCi, 85 kW, diesel, 1. majitel, servisní knížka, automatická klimatizace, navigace, parkovací asistent, tempomat, multifunkční volant, senzor deště, ABS, ASR, ESP a více.

Proč koupit vůz u nás?

- Doživotní záruka na legální původ vozu
- Garance stavu najetých kilometrů
- Carlife® – garance na mechanický stav vozu až 24 měsíců
- Nezávislá kontrola – možnost využití vlastního mechanika
- Spolupráce s největšími bankovními a pojišťovacími společnostmi – nejvýhodnější podmínky pro poskytnutí úvěru a pojištění, úvěr na každý vůz, nejnižší splátky na trhu, akontace od 0 %

AAA AUTO

Volejte zdarma denně 8–21 hod.

800 110 800

www.aaaauto.cz

Fotografie automobilu je pouze ilustrativní a uvedená akční cena platí v případě koupě použitého automobilu na úvěr u vybraných produktů našich partnerů. Akce „Letní slevy", se vztahuje na zlevněná vozidla uvedená na webové stránce www.aaaauto.cz/slevy/ nebo ji mohou využít všichni zákazníci, kteří si zakoupí vozidlo v hodnotě vyšší než 50 000 Kč s rokem výroby od roku 2000 a současně využijí možnosti financování vybraných produktů našich partnerů. Akci není možné kombinovat s jinými současně běžícími akcemi a slevami a není ji možné následně navýšit zpětně. Další informace o zlevněných vozidlech a podmínkách poskytnutí slevy podá personál pobočky. Akce platí od 1. 6. 2016 až do 31. 8. 2016. Reprezentativní příklad: Cena: 149 999 Kč. Akontace (podíl zákazníka na pořizovací ceně): 35 %, tj. 52 500 Kč. Doba trvání úvěru: 48 měsíců. Měsíční splátka: 1 397 Kč (47 x 1397 Kč). Poslední navýšená splátka: 52 500 Kč. Celková výše spotřebitelského úvěru: 97 499 Kč (požadovaná cena minus podíl zákazníka na pořizovací ceně). Celková částka splatná spotřebitelem: 118 159 Kč (splátka z pravidelných navýšení + poslední navýšená splátka). Úroková sazba: 6,55 %, RPSN: 7,02 %. Sjednání pojištění není podmínkou získání úvěru. AAA Auto International a.s. vykonává zprostředkovatelskou činnost pro více věřitelů. Dostupnost vozů je třeba ověřit na zákaznické lince. Nejedná se o závaznou nabídku ve smyslu § 1732 Občanského zákoníku. Akci „Až 6 měsíčních splátek ihned na ruku" je možné využít v jakékoliv pobočce autosalonu AAA AUTO na území České republiky. Akci mohou využít všichni zákazníci, kteří zakoupí vůz s cenou nad 60 000 Kč, rokem výroby od roku 2001 a zároveň využijí možnost financování s vybranými produkty našich partnerů. Akci nelze kombinovat s jinými probíhajícími akcemi a slevami a nelze ji následně zpětně. Akce „Měsíce od" označuje minimální měsíční splátku při financování na úvěr, o výpočtu financování může být použit produkt s posledním navýšenou splátkou až 33 % z ceny vozu. Výše 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.

Aerodynamika automobilu byla optimalizována ve větrném tunelu. Inženýři se drželi mustru cestovního M6 Coupé, jehož podoba formovala vzhled závodního speciálu. U BMW rovněž kladli velký důraz na efektivitu, snadnou údržbu a zároveň spolehlivost, což je kritickým bodem ve vytrvalostních podnicích. V Mnichově rozhodně nezačínali s čistým listem, naopak přebírali bohaté zkušenosti z osvědčeného modelu Z4 GT3.

Jednou z klíčových oblastí M6 je samozřejmě pracoviště závodního jezdce, které zajišťuje vysoký bezpečnostní standard a ergonomické prostředí. Sedadlo řidiče je lehce orientováno do středu. Multifunkční volant s řadícími pádly a LED systémem je odnímatelný. Rovněž lze nastavit tyč řízení. Na palubní desce se nachází barevný displej a osvětlený kontrolní panel.

Ačkoliv si u BMW kladli za úkol zajistit cenově příznivou provozuschopnost, přeci jen zůstává závodní automobil GT3 drahým špásem. Pořizovací cena BMW M6 GT3 je 379 000 € (cca 10 233 000 Kč) bez příplatku za speciální vybavení jako extra velké sedadlo řidiče, sedadlo pro spolujezdce, klimatizace a elektronický monitoring tlaku a teplot v pneumatikách. BMW se ovšem dušuje,

že provozní náklady oproti BMW Z4 GT3 snížilo o třicet procent.

V Německu si byli vědomi toho, že M6 GT3 bude podléhat takzvanému vyrovnání výkonnosti (balance of performance), souvisejícím s rozhodnutím technických komisařů daného šampionátu. Z toho důvodu v BMW nevyždímali z auta všechnu výkonnost a ponechali týmům rezervu, díky které je M6 připravena podat rovnocenný výkon na krátkých i vytrvalostních závodech a na odlišném charakteru tratí.

BMW M6 GT3 je krokem vpřed, ačkoliv hranice mezi úspěchem a neúspěchem je ve světě GT3 velmi tenká. Balance of performance obstará každému závodnímu vozu šanci prosadit se. Jenže i vavřínové věnce jsou tvrdě vydřeny za plechovými vraty vývojových center a dílen. Nicméně pokud někdo ví, jak nejefektivněji a s jakou technikou se protloukat v nekompromisních automobilových závodech, je to právě BMW.

Text: Aleš Sirný
Foto: BMW

Technická specifikace BMW M6 GT3	
Motor	V8, 4395 ccm, dvojité turbodmychadlo
Výkon motoru	430 kW (585 k)
Převodovka	Sekvenční šestistupňová s řazením pod volantem
Podvozek	Integrované pneumatické zvedáky
Brzdy	Vpředu šestipístkové pevné brzdové třmeny vzadu najdeme čtyřpístkové pevné třmeny
Kola	13 x 18 palců
Bezpečnostní rám	Svařovaná klec podle norem FIA
Hmotnost	1300 kilogramů
Cena	379 000 eur

jdi na OBSAH

Závodní volant *Porsche 919 Hybrid*

Odkrýváme detaily volantu závodního vozu Porsche 919 Hybrid určeného pro vytrvalostní závody šampionátu WEC 2016, jehož součástí je věhlasný závod 24 hodin Le Mans.

Piloti vedení vlastní odvahou, instinktem a zkušenostmi ovládají v seriálu FIA World Endurance Championship (WEC) závodní Porsche 919 Hybrid pouze rukama a nohama. Nohy pracují s pedály systémem pata-špička. Někteří tovární jezdci Porsche brzdí levou nohou, jiní přesunují mezi brzdovým a plynovým pedálem nohu pravou. Ale to, co zvládají jejich ruce, je mnohem komplikovanější – musí totiž ovládat složitý počítač. Nasměrovat vozidlo do správného směru je u současných závodních strojů pouze nejzákladnější funkcí volantu, protože ke správnému ovládání komplexního závodního automobilu musí piloti obsluhovat 24 tlačítek a přepínačů na čelní straně volantu a dalších šest páček na jeho zadní straně.
Umístění tlačítek a přepínačů bylo pro letošní sezonu v těsné spolupráci s piloty citlivě naladěno, aby byla během závodů zajištěna efektivní a spolehlivá funkčnost – v Le Mans činí maximální rychlosti až 340 km/h. Některé kontrolní prvky byly přesunuty na palubní desku, protože na volantu už pro ně zkrátka nezbylo místo.

Na první pohled

Volant závodního stroje není kulatý, ale má tvar plochého obdélníku. Tento tvar je prostorově nenáročný, a to je zásadní zejména při výměně jezdců. Dlouháni jako Mark Webber nebo Brendon Harley by totiž jinak měli problémy naskládat své dlouhé nohy do kokpitu v co možná nejkratším čase. Uprostřed volantu je velký displej, který pilotovi zobrazuje řadu různých informací. Mezi ně patří aktuální rychlost, zařazený rychlostní stupeň, momentálně používaná mapa řídicí jednotky motoru a stav nabití lithium-iontového akumulátoru, který určuje, kolik elektrické energie lze použít pro pohon přední nápravy.
Elektromotor na přední nápravě doplňuje zážehový dvoulitrový přeplňovaný čtyřválec, jehož síla putuje na zadní kola. Zobrazené informace se vybírají otočným ovladačem vlevo pod displejem, který je logicky označen písmeny DISP.

Detailní seznámení

Nejčastěji používaná tlačítka jsou umístěna podél vnějšího okraje horní části volantu, takže na ně piloti snadno

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 volant 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

Závodní speciály Porsche 919 Hybrid už slavily úspěch na věhlasné čtyřiadvacetihodinovce v Le Mans

dosáhnou palcem. V permanenci je zejména modré tlačítko umístěné na rukojeti volantu přímo v dosahu pravého palce – ovládá světelnou houkačku, kterou rychlé prototypy používají pro upozornění pomalejších vozidel na trati před jejich předjetím. Když ho pilot stiskne jednou, čelní světlomety zablikají třikrát. Při jízdě ve dne se používá téměř permanentně, protože signál je při denním světle, logicky, náročnější zachytit. Červené tlačítko na levé rukojeti je také používáno velmi často. Ovládá tzv. „boost", neboli dávku dodatečné elektrické energie z akumulátoru, která pomáhá k okamžité akceleraci. Piloti mohou použít energii k předjetí,

Omezovač rychlosti pro jízdu v boxech, pilot aktivuje tlačítkem na volantu

Popis volantu Porsche 919 Hybrid			
01	Volič nastavení s deseti polohami	13	Volič nastavení s deseti polohami
02	Nastavení motoru a hybridního systému	14	Nastavení motoru a hybridního systému
03	Nastavení motoru a hybridního systému	15	Nastavení motoru a hybridního systému
04	Boost	16	Světelná houkačka
05	Rozložení brzdné síly	17	Rozložení brzdné síly
06	Radiokomunikace s boxy	18	Potvrzovací tlačítko
07	Množství energie pro boost	19	Volba mapy spalovacího motoru
08	Ovladač láhve s pitím	20	Režim jízdy setrvačností
09	Výběr zobrazovaných informací na displeji	21	Management rekuperace energie
10	Omezovač rychlosti v boxech	22	Omezovač rychlosti na 80 km/h
11	Kontrola trakce	23	Multifunkční přepínač
12	Vypínání a zapínání spalovacího motoru	24	Kontrola trakce

ale musí s ní hospodařit chytře, protože objem energie na jedno kolo je přesně daný. Měřítkem je délka jednoho kola v Le Mans, pro něž je k dispozici osm megajoulů. Na kratších okruzích dochází k poměrnému přepočítání. Pokud pilot použije energii například v polovině okruhu, aby se zbavil pomalejších protivníků, už ji nebude mít ve stejném kole k dispozici.

Otočné ovladače vlevo a vpravo pod displejem (TC/NOC a TC R) jsou určené k nastavení úrovní kontroly trakce. Na pravé i levé straně volantu najdeme v dosahu palce symetrický pás tlačítek s rozličnými funkcemi. Dvě horní tlačítka na každé straně, žluté TF- a TF+ a modré MI- a MI+ jsou používány pro jemné nastavení různých funkcí motoru a hybridního ústrojí. Pod nimi se nacházejí růžově zbarvená tlačítka se symboly BR- a BR+ pro rozdělení brzdné síly mezi nápravami.

Směrem dolu následují zelená tlačítka – tím vlevo se ovládá rádio (RAD) a tím vpravo (OK) pilot potvrzuje, že provedl změnu nastavení, kterou po něm žádali z boxů. Jelikož systém dvousměrného přenosu dat je zakázán a inženýrům není dovoleno aktivně zasahovat do managementu pohonného ústrojí, pilotovi pouze posílají shromážděné informace a data. Oranžová tlačítka na nižší úrovni ovládají láhev s pitím (vlevo, DRINK) a režim jízdy setrvačností (vpravo, SAIL), tedy jízdní režim bez využití spalovacího motoru, při kterém se šetří palivo. Zlatě zbarvené tlačítko PIT na levé straně aktivuje omezovač rychlosti při průjezdu boxy (60 km/h). Jeho protějšek na pravé straně s označením FCY plní funkci omezovače rychlosti v momentech, kdy je žlutou vlajkou signalizováno nebezpečí na trati a jezdci musí zpomalit na 80 km/h.

Středový otočný ovladač označený slovem MULTI přímo souvisí se dvěma ovladači na vnějších vrcholech volantu. Pokud závodní inženýr požádá například o nastavení „Alpha 21“, pilot zvolí na otočném ovladači „A“, poté levou rukou vybere červeným ovladačem 2 a nakonec zvolí číslo 1 tmavě zeleným ovladačem vpravo. Teprve poté volbu potvrdí stiskem tlačítka OK. Programy upravující management motoru či vstřikování paliva jsou přesně navrženy pro podobné kombinace. Zelený otočný přepínač (RECUP) se používá k řízení rekuperace energie.

V nejnižší části volantu je přímo uprostřed černé tlačítko

Kupujete ojetý vůz?
Nenechte se podvést a předem poznejte jeho historii
Vyhnete se stočenému tachometru a ušetříte za nečekané opravy
www.zkontrolujsiauto.cz
267 91 3737
cebia®

k vypínání a zapínání spalovacího motoru (Start/Kill). Dva zbývající ovladače v centrální části volantu mají také své jasné funkce – ten vlevo definuje množství energie při využití „boostu“ (B – zlatý) a tím vpravo pilot volí strategii účinnosti spalovacího motoru (S – modrý).

Co oči nevidí

Aby pilot jednotlivé ovladače snadno rozeznal i při jízdě ve tmě, jsou fluorescentní a reagují na černé světlo z žárovky, která je umístěna nad pilotovou helmou. Samotný volant je vyroben z uhlíkových kompozitů a rukojeti jsou potaženy protiprokluzovou gumou. Díky posilovači řízení může pilot i s relativně úzkými rukojeťmi zatáčet bez zbytečné námahy a jeho prsty přesně nahmatají celkem šest páček na opačné straně volantu. Těmi uprostřed se mění rychlostní stupně – stiskem pravého tlačítka převodovka řadí nahoru, stiskem levého pak podřazuje. Dolní páčky jsou používány k ovládání spojky, horní aktivují funkci boost; záleží jen na řidiči, zda použije ke zrychlení páčky anebo výše popsané tlačítko na čelní straně volantu.

Jelikož volant nemůže být větší, je na něm málo místa pro všechny ovládací prvky. Ke změně některých nastavení proto musí pilot sundat ruku z volantu a sáhnout na palubní desku. Na ní najde například ztlumování svítivosti displeje v noci, ovladač cyklovače stěrače a hlasitosti rádia rpo komunikaci s boxy. Je zde umístěno také tlačítko „N“, kterým převodovka zařadí neutrál.

Volant závodního vozu dnes už zkrátka neslouží jen k zatáčení. U prototypu pro vytrvalostní závody je to složitý a drahý počítač, podobně jako třeba u Formule 1, zatímco jiné, jednodušší závodní speciály, používají méně složité volanty s menším množstvím ovládacích prvků. V některém z příštích čísel magazínu Racing Life se podíváme i na cenově dostupné multifunkční volanty, které lze použít třeba při stavbě závodního vozu.

Foto: Porsche

Text: Porsche a Petr Lichtenberg

Citroën dále testuje nové WRC *pro sezonu 2017*

Již třetí jízdní test má za sebou zbrusu nové WRC, kterým se Citroën chystá vrátit na tratě světových rallye. Tentokrát si Citroën Racing pro testování zvolil finské cesty, známé vysokými rychlostmi i náročnými skoky.

Piloti Kris Meeke a Craig Breen si ve Finsku vyzkoušeli jízdu v maximálních rychlostech i řadu skoků a mohli tak otestovat jak tlumiče, tak aerodynamické vlastnosti, na něž se tentokrát upírala pozornost inženýrů.

Finsko je k testování aerodynamiky přitom ideální volbou díky svým širokým a rychlým cestám. Ve světě rallye patří zdejší tratě mezi nejoblíbenější i díky dlouhým a náročným skokům, které prověřují nejen podvozek, ale i již zmiňovanou aerodynamiku a také odolnost vozů. Kombinace vysokých rychlostí a skoků řadí finské tratě mezi nejnáročnější na světě. Auta zde doslova létají a při dopadech musejí absorbovat rázy, s nimiž se na jiných soutěžích sotva lze setkat. Není proto velkým překvapením, že si tým Citroën vybral pro další fázi vývoje právě finské cesty. Po hrbolatém terénu v jižní Francii a blátivých tratích Portugalska, nabídlo Finsko zcela odlišné podmínky a tedy ideální prostředí pro pokračování prověřování spolehlivosti a výkonu nového vozu, který se má již příští rok objevit ve světovém šampionátu WRC. Inženýři se přitom podrobně zaměřili především na aerodynamiku. Právě ta dokáže zásadním způsobem ovlivnit ovladatelnost automobilu za jízdy i jeho chování při dlouhých skocích.

„Volnější předpisy FIA nám dávají možnost vyzkoušet mnohem více řešení než kdykoli předtím," říká projektový manažer pro FIA WRC 2017 Alexis Avril. „Karosérie má povolenou maximální šířku 1875 mm a v tomto rámci máme hodně volnou ruku pro navrhování podběhů

CITROËN

NEMŮŽETE SÁHNOUT VEDLE

POSLEDNÍCH 600 SKLADOVÝCH VOZŮ
SE SLEVOU AŽ 140 000 Kč

LAST MINUTE 2016

POSPĚŠTE SI, MIZÍ RYCHLE!

AKCE KONČÍ **30. ČERVNA 2016!**

Vybírejte ze seznamu vozů Citroën na **www.citroen.cz**

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN FINANCIAL SERVICES

YouTube citroen.cz

CITROËN doporučuje TOTAL Kombinovaná spotřeba a emise CO_2 pro Citroën C3: 3,5–4,6 l/100 km, 90–107 g/km; pro Citroën C4 Cactus: 3,4–4,7 l/100 km, 89–107 g/km; pro Citroën C4: 3,6–5,1 l/100 km, 95–117 g/km.
Foto je pouze ilustrativní.

a nárazníků. Můžeme vyvíjet dveře, přívody vzduchu pro chlazení zadních brzd a přidat difuzér. Paradoxně předpisy pro příští rok mnohem více omezují design zadního spojleru než nyní, ale jeho efektivita se zdesetinásobí další úpravou jeho umístění."

Pracovat na aerodynamice závodního vozu je jako řešit komplexní rovnici na základě maximálního přítlaku, minimálního odporu a maxima chlazení. K dosažení tohoto cíle se inženýři Citroënu Racing dopracovávají podle standardní metodiky. „Práci začínáme s pomocí CFD výpočtů, které nám ukážou možné volby," pokračuje Alexis Avril. „Spolupracovali jsme s designovým studiem Citroënu na tom, aby se závodní auto co nejvíce podobalo produkčnímu modelu. Podle získaných dat jsme postavili model a vyzkoušeli ho v aerodynamickém tunelu. Mezi jednotlivými testy jsme poskytli výpočty CFD inženýrům k doplnění o údaje z aktuálních testování a naopak."

Tyto expertní výsledky jsou v dalším vývoji hojně využívány: „Hodně jsme pokročili v našem pochopení principů a aerodynamického výkonu od roku 2013 a debutu ve WTCC programu. Ne vše se však dá z obou odlišných disciplín využít. Okruhové závody se s typickou systematičností neuplatní v rallye sportu. Proto jsou tak důležité kompromisy."

Zatímco aerodynamiku se daří rozvíjet podle CFD výpočtů a zkoušek v tunelu, testovací tábory pak slouží k ověřování pružnosti jednotlivých dílů karoserie. Ztráta některého z nich v samotném závodu totiž může mít i fatální následky. „Poruchovost je základním kamenem úrazu v rallye. Na blátě, kamenech a šotolině může velice snadno odpadnout nějaký prvek nebo dojít k blokaci přívodu vzduchu," doplňuje Alexis Avril. „Proto musíte vše dělat znovu v různých podmínkách a hledat kompromis mezi spolehlivostí a výkonem."

Jízdní testy nového WRC přitom budou pokračovat i nadále, aby mohl být vůz připraven nastoupit do závodu již v následující sezoně. Citroën Racing přitom systematicky ladí jednotlivé části automobilu, který by chtěl ve WRC opět zaútočit na příčky nejvyšší.

Text: Petr Lichtenberg
Foto: Citroën

Tomáš Enge představuje projekt *Reiter Young Stars*

RYS je zkratka, za kterou lze hledat velice odvážný a atraktivní projekt německého týmu Reiter Engineering. Jedná se o novou závodní sérii, která je určena především mladým jezdcům s omezeným rozpočtem a také evropským univerzitním týmům, jejichž členové se chtějí dostat až do nejvyšších pater světového motosportu.

Co přesně tato tři písmenka, respespektive slova Reiter Young Stars znamenají, tak na to jsme se zeptali hlavního manažera projektu, českého závodníka Tomáše Engeho:

Projekt RYS toho v sobě ukrývá mnohé a tak bych na úvod rád požádal o shrnutí hlavní podstaty celého projektu?

Hlavní náplní projektu je přinést jezdcům velký prostor a především obrovskou možnost dostat se do velkého světa GT závodů a to s minimálním rozpočtem.
Pojedeme jako součást evropské GT4 série. Jezdci Reiter Young Stars tedy budou bojovat jak o vítězství v RYS, tak i o titul v GT4 sérii. Za jedno startovné mají tedy jezdci možnost bojovat o dva tituly. Vítězové, což bude jeden muž a jedna žena, si vybojují místo v celém šampionátu Blancpain Sprint Series v roce 2017 ve voze GT3. Dalším bonusem pro tyto jezdce je to, že z nich chceme udělat opravdu všestranné jezdce. Na startu bude celkem 8 aut a na provoz každého z nich bude přispívat osm velkých sponzorů.
Další zajímavostí je, že do projektu vstoupí 8 evropských univerzit, a to včetně pražské ČVUT. Tyto univerzity nám poskytnou dva inženýry a jednoho studenta. Inženýři budou mít na starosti zdokonalování se v práci na závodních vozech společně s jezdci. Tito inženýři budou pochopitelně pod dohledem inženýrů Reiter Engineering. Studenti marketingu pak budou mít za úkol propagovat auto svého týmu. Nejlepší inženýři a nejúspěšnější student v marketingové propagaci svého týmu na konci sezóny získají každý motocykl KTM.
Důležitým datem pro start celého projektu je datum

16. dubna, kdy proběhne představení všech účastníků, všech jezdců, všech vozů a jejich sponzorů. Ve stejném termínu proběhne také losování, které spojí konkrétní univerzitu s konkrétním vozem a de facto i jezdcem. Na závěr doplním, že věkové rozhraní jezdců je od 16 do 35 let. Mohlo by se zdát, že 35 let je na závodění celkem hodně, ale opak je pravdou. V závodech GT vozů vídáme celou řadu jezdců, kterým již je hodně přes 50 let. Já říkám, že člověk v 35letech je na závodění v GT vozech ještě mladý.

Kde lze hledat počátek myšlenky na uspořádání RYS?

Hans Reiter je přesně ten muž, který neustále vymýšlí novátorské věci na scéně GT vozů a tudíž je jeho firma Reiter Engineering pod neustálým drobnohledem všech významných automobilek. V roce 2005 byl jedním z prvních vedle Porsche a Fordu, kdo postavil auto kategorie GT3. Od té doby je to boom a každá automobilka staví vozy GT3. V roce 2014 dostal nápad postavit KTM pro kategorii GT4. Do té doby v této kategorii jezdili jen soukromé týmy s vlastními svépomocí postavenými vozy. V roce 2015 jsme vyjeli na závodní tratě s novým KTM, a jelikož se auto ukázalo jako úspěšné, brzy začaly reagovat další automobilky a začaly se stavět další vozy. Reiter Young Stars je pak další věcí, která tady ještě nebyla. Obyčejné pohárové závody dělá skoro každý, ale tohle je něco jiného, něco nového, něco co pomůže zviditelnit jak mladé jezdce, tak i jejich partnery.

V čem přesně spočívá Tvá úloha v tomto projektu?

Mimo koordinaci nejrůznějších záležitostí, mám na starosti jezdce a starám se o komunikaci a organizační věci. To znamená, že komunikuji s desítkami jezdců a jejich manažery, pracuji s dalšími lidmi na sportovních regulích. Dále organizuji oficiální testy, které proběhnou před prvním závodem a v průběhu sezóny. Kromě toho jsem zodpovědný za rozpočty, nabídky, testování a coachingy atd., tedy kompletní podporu zákazníků. Zároveň se účastním závodů, pokud si mě zákazník Reiter Engineering vyžádá.

Na které tratě se týmy v průběhu sezóny podívají?

V kalendáři RYS jsou 3 tratě závodů formule 1 a 2 legendární tratě. Vše začne ve druhé polovině dubna v Itálii na Monze, odkud se přesuneme na městskou trať do Pau. Následovat bude další trojlístek populárních tratí: Spa-Francorchamps, Hungaroring a Zandvoort, kde to o prvním říjnovém víkendu vše skončí.

Okruh v Pau je sám o sobě velice náročný a dle mnohých jezdců patří k nejtěžším v Evropě. Není to trochu risk pustit tak mladé jezdce na úzkou městskou trať?

Samozřejmě je to risk, ale ti jezdci musí nějak začít, musí si vyzkoušet i náročné tratě. Ze svých zkušeností vím, že jeden závod na městském okruhu mi dá tolik jako celá jedna sezóna na ostatních tratích.

Zdá se, že program RYS Tě poměrně hodně zaměstnává. Zbývá Ti ještě čas na vlastní závodění?

V současnosti minimálně. Jakmile se projekt rozjede, resp. tak po dvou odjetých závodech, myslím, že bude více času na ostatní činnosti. Každopádně já jsem závislý na tom, co pojede Reiter Engineering. Naše priorita tedy bude v letošním roce především právě Reiter Young Stars. Moje úloha u týmu se pomalu přesouvá k té manažerské roli, což mi pomáhá se rozvíjet v další oblasti závodního prostředí a získat tím nové zkušennosti.

Z výše uvedeného de facto vyplývá, že strategie Reiter Engineering pro tento rok je především dostat do celosvětového povědomí ještě více naše nové vozy GT4 KTM X-Bow. Poptávka po těchto vozech je veliká a tudíž zaměstnává většinu členů nejen závodního týmu, ale také obchodního.

jdi na OBSAH

Hyundai i20 R5 *se již testuje*

Zatímco korejská automobilka prostřednictvím továrního týmu účinkuje v seriálu mistrovství světa v rallye se speciálem WRC, pro soukromé týmy a jezdce se chystá vůz kategorie R5. Jeho vývoj od počátku probíhá v německém Alzenau.

Hyundai již dříve oznámil zahájení vývoje zákaznického vozu specifikace R5, postaveného na druhé generaci modelu i20. Práce nebyly svěřeny externí společnosti, ale probíhají v tovární režii. Pro privátní piloty a jejich týmy se tak chystá automobil, jehož přípravu má na starost tým se zkušenostmi z působení na světovém šampionátu rallye - stejně jako je tomu například u Škody Fabia R5. Právě mladoboleslavský vůz by měl být hlavním soupeřem chystané novinky, a to jak na tratích, tak v obchodní sféře. Pro úspěch Hyundaie i20 R5 bodou důležité nejen schopnosti vozu, ale i cena, za níž bude nová „er-pětka“ nabízena.

Technické předpisy pro tuto specifikaci vozu jsou jasně dané, a tak nebudou útroby automobilu žádným velkým překvapením. To však neplatí o funkčnosti a jízdních výkonech. Na ty se přitom zaměřila poslední fáze vývoje, jíž je právě probíhající intenzivní testování. Samotné jízdní testy, ale i vývoj s tím spojený, má na starosti zkušené duo: jezdec Kevin Abbring a navigátor Seb Marshal. Ti také konce dubna prověřovali schopnosti vozu nejprve na asfaltu a pak v květnu na Sardínii, kde vůz prohnali po šotolině. Vzápětí Hyundai oznámil, že nachystal pro účely testu další vůz a z důvodu úspory času budou nyní používány dva automobily: jeden s asfaltovým nastavením a druhý s instalovaným paketem pro šotolinu.

Hyundai i20 R5 bude stejně jako další vozy této specifikace přichystán pro starty ve WRC2. Všechna čtyři kola roztáčí turbem přeplňovaný čtyřválec o objemu 1,6 litru, osazený 32 mm restriktorem, jak nařizují předpisy Mezinárodní automobilové federace (FIA). Výkon motoru zatím Hyundai Motorsport nezveřejnil. Víme však, že pohonná jednotka vozu dostala řídicí elektroniku Magneti Marelli a spolupracuje se sekvenční pětistupňovou převodovkou Ricardo. Palivový systém používá bezpečnostní nádrž italské společnosti M.E.Rin., která dodává nádrže i do letadel.

Zavěšení kol je řešeno vzpěrami typu McPherson, nastavitelný podvozek využívá třícestné tlumiče s externími vyrovnávacími nádobkami. Temperamnt automobilu pak krotí brzdy Brembo se čtyřpístkovými třemeny a ventilovanými kotouči, které používají brzdové destičky Winmax. Diky kol jsou dle použití patnácti, šestnácti nebo osmnáctipalcové. Nejmenší pro šotolinu, větší pro jízdu na sněhu a náledí a největší pro asfaltové soutěže. Ještě dodejme, že výbavu interiéru dodala firma Sabelt a její součástí jsou samozřejmě šestibodové HANS kompatibilní pásy a odpovídající sedadla.

Více se o novém vozidle specifikace R5 dozvíme nejspíš až po jeho homologaci. Ta se ale kvapem blíží a rallyový svět se tak brzo rozroste o další výkonný vůz.

Text: Milan Jirouš
Foto: Hyundai

Technická data vozu Hyundai i20 R5	
Motor	1.6 turbo, restriktor 32 mm
Řídící elektronika	Magneti Marelli
Palivová nádrž	M.E.Rin. specifikace FT3 FIA
Převodovka a diferenciály	Ricardo, sekvenční pětistupňová převodovka
Zavěšení kol a tlumení	McPherson, nastavitelné třícestné tlumiče
Brzdy	Brembo, čtyřpístkové třmeny a ventilované kotouče, brzdové destičky Winmax
Disky kol	z lehkých slitin, o rozměrech 7x15 pro šotolinu, 5,5x16 na sníh a led, 8x18 pro asfalt
Vybavení interiéru	bezpečnostní rám Hyundai Motorsport dle předpisu FIA, vnitřní vybavení Sabelt se šestibodovými pásy a sedadly kompatibilními se systémem HANS

jdi na OBSAH

Peugeot 308 GTi: *civilizovaný sportovec*

Racing Life se sice věnuje čistokrevným závodním vozům, ale sportovní automobily zde mají také své místo. Nakonec řidiči milující svět rychlých kol si právě tato auta často přiváží do svých garáží. Proto přinášíme další test sériově vyráběného sportovního vozu, který je navíc zajímaví tím, že posloužil jako základ pro vývoj okruhového speciálu.

Francouzská automobilka Peugeot sportovní auta umí. Stačí se kouknout na malý hothatch Peugeot 206 GTi, který svými výkony rozhodně potěší nebo vynikající kupé Peugetor RCZ. Nemluvě o špičkovém RCZ-R za jehož vývojem stojí sportovní divize Peugeot Sport.

Ta se podepsala i pod novinku: Peugeot 308 GTi. Automobil vycházející z velkosériově vyráběného hatchbacku, dostal silný motor, tužší podvozek a výkonné brzdy. Změn doznal interiér i exteriér, zkrátka dostal příjemný sportovní šmrnc. Přitom si ale zachoval všechny přednosti praktického vozu a právě to je důvod, proč jsou hothatche tak populární: bez problémů v nich odvezete rodinu na chalupu a pak můžete vyrazit řádit na klikaté okresky.

„Třistaosmička gé-té-íčko“ přesně toto dokáže bez ztráty květinky. Dokonce i ve městě se chová velice civilizovaně, ale pokud chcete, umí se proměnit v soutěživého dravce, který vám rozbuší srdce tak, že téměř sladí tempo s otáčkami motoru.

Sportovní detaily

Už při prvním pohledu na Peugeot 308 GTi je jasné, že záměrem nebylo vytvořit automobil, který svým zjevem upoutá pozornost každého. Jde spíše o určité sportovní detaily, kterých si všimne pozornější kolemjdoucí nebo člověk načichlý vysokooktanovým benzinem. Běžným uživatelům aut pak tyto odlišnosti snadno uniknou. Jedná se třeba o loga GTi, dvě koncovky výfuku nebo rudě lakované brzdové třmeny s bílým nápisem Peugeot Sport. Interiér pak zaujme především perfektními sportovními

sedadly, na nichž taktéž nechybí nápis Peugeot Sport. Palubní desce pak dominuje malý tříramenný volant se splštělou spodní stranou věnce, na níž najdeme logo GTi. Ovládání audia či ventilace je stejně jako u dalších peugeotů řešeno přes velký barevný dotykový displej umístěný uprostřed palubní desky. Nastavovat zde něco za jízdy ale není vůbec komfortní. Taková činnost odvádí pozornost řidiče od dění před vozem, protože se musí vždy kouknout, na jakou část dotykové obrazovky přiložit prst. Ale vraťme se k sedadlům. Ta jsou nejen pohodlná, ale díky svému sportovnímu tvarování i poskytnou výbornou oporu tělu v zatáčkách – přesně, jak to má u sportovního vozu být. Navíc interiér Peugeotu 308 GTi poskytuje posádce dostatek místa ve všech směrech, ať už bude řeč o cestujících vpředu nebo na zadních sedadlech. Pohodlnému cestování tak nic nebrání, zejména vezmeme-li v úvahu skutečně bohatou výbavu vozidla. V té nechybí prakticky nic. Připlatit si lze jen za nadstandardní lakování, prosklenou střechu, vyhřívání sedadel, couvací kameru, alarm či lepší audiosystém. Poziotivní zprávou je i fakt, že posádka má k dispozici zavazadlový prostor o objemu 420 litrů – na vůz s karoserií typu hatchback jde o velice pěknou hodnotu.

Za volantem

Peugeot 308 GTi jsme se rozhodli důkladně prověřit a tak se naším cílem stal závodní okruh v Mostě. Právě zde testovací vůz předvedl, co v něm skutečně je. Ještě než se pustíme do rozebírání samotné jízdy, je na místě říci, že kola přední nápravy roztáčí známá přeplňovaná šestnáctistovka z produkce koncernu PSA Peugeot Citroën, zde naladěná na krásných 270 koní. Nechybí diferenciál s omezeným prokluzem Torsen a šestistupňová manuální převodovka.

Při prudším sešlápnutí pedálu plynu vyrazí vůz vpřed jako utržený ze řetězu. Akcelerovat, to umí hned každý, ale najít si brzdné body před zatáčkou, to je už o zkoušení a seznámení se s vozem. Nám to chvilku trvalo, protože výkonné brzdy z dílny sportovní divize Peugeot Sport umějí divy. Přední plovoucí brzdové kotouče o průměru 380 mm odvádějí výbornou práci a umožňují tak zkrátit

INTERACTION s.r.o.

VŠE PRO LAKOVÁNÍ

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

INTERACTION SPIES HECKER
VYBAVENÍ AUTOLAKOVEN

WWW.INTERACTION.CZ

brzdnou dráhu na naprosté minimum. Kolo od kola jsme tedy na mosteckém okruhu brzdili stále později, až se nám podařilo najít optimální limity. Mezi tím nás nové „gé-té-íčko“ neustále překvapovalo schopností držet jízdní stopu v zatáčkách a skvělou zpětnou vazbou. Chválíme jak povedené řízení, tak přesné řazení a příjemný sportovně laděný zvuk linoucí se z výfuku. Ne jako u některých vozidel jiných značek, která jej vyrábějí reproduktory a jinými naprosto nesportovními nesmysly. Ještě dodejme, že elektronický stabilizační systém jde u Peugeotu 308 GTi zcela deaktivovat a užít si tak jízdu naplno.

V porovnání s kupé RCZ-R se 308 GTi chová jinak, což je dáno vyšším těžištěm. Peugeot 308 GTi na okruhu předvádí, že je velice dobrým sportovním vozem, ale na nízký Peugeot RCZ-R přece jen trošičku ztrácí. Na druhou stranu, jedná se o auto schopné pohodlně přepravit rodinu, což by se nikomu v RCZ-R nepovedlo. A kromě toho, Peugeot 308 GTi dostal cenovku s částkou 799 500 Kč, tedy výrazně nižší cenu, než výrobce požadoval za dříve prodávané RCZ-R.

Pohonná jednotka

Pod kapotou auta je osvědčený agregát 1.6 THP, který má za sebou několikaletý vývoj. Díky tomu se výrazně zlepšila spolehlivost přeplňovaného čtyřválce a zde navíc díky

zásahu Peugeot Sportu dostal nadstandardní péči. V praxi to znamená 270 koní při 6000 otáčkách za minutu a maximální točivý moment 330 Nm při 1900 otáčkách za minutu. Čtyřválec v 308 GTi se tedy umí pěkně rozparádit, ale přitom si zachoval přednosti, jimiž mezi benzinovými pohonnými jednotkami vyniká i v případě slabších verzí v běžných velkosériově vyráběných modelech. Jde především o nízkou spotřebu, tedy velmi ceněný klad. Peugeot 308 GTi si tak řekne při jízdě s lehkou nohou v kombinovaném provozu přibližně o 6,5 litru benzinu na 100 kilometrů a to je vynikající údaj.

Pokud se rozhodnete nešetřit, automobil můžete rozjet z klidu na rychlost 100 km/h za rovných šest sekund a ručička rychloměru se zastaví na hodnotě 250 km/h (rychlost je elektronicky omezena). Rovný kilometr s pevným startem dá nové „gé-té-íčko" za 25,3 sekundy. Peugeot zkrátka přivezl na trh další vydařený sportovní automobil, který by rozhodně pozornosti zájemců o hothatch neměl uniknout.

Text: Milan Jirouš
Foto: Peugeot

MAX CARS+

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

ODEČTI SI BODY

NEBUĎ JEN CHODCEM

odpoctybodu.cz