

Hot weekend

Najviac súbojov nárazníka o nárazník, huf automobilov, ktorý sa rúti do prvej zákruty po štarte a predbiehacie manévry aj na miestach, kde by ste to nečakali, sa dajú zhrnúť do štyroch písmen: WTCC. Tretie podujatie svetového šampionátu cestných automobilov sa uskutočnilo na Slovakia Ringu.

Tridsať stupňov Celzia v tieni, plné tribúny divákov, nablýskané stroje, nová a najmä široká trať čakali na dvadsať pretekárov svetového šampionátu. Jeden z najatraktívnejších seriálov FIA zavítal prvý raz aj na Slovensko. Potvrdila sa i správnosť rozhodnutia postaviť na Slovensku profesionálny súťažný okruh s myšlienkou prilákať k nám špičkové seriály automobilových, motocyklových a formulových pretekov.

Chevrolety sa chystali kraľovať: Najväčšími favoritmi pred pretekmi boli piloti stajne Chevrolet, najmä Francúz Yvan Muller, vedúci pretekár šampionátu, a jeho dvaja tímoví kolegovia Rob

Filozofia krátkych pretekov núti pilotov neustále bojovať o pozície a dáva iba minimálny priestor na taktizovanie i na vyčkávanie na chyby súpera.

Huff a Alain Menu. No práve profil nášho slovenského okruhu s mimoriadne širokou traťou a so striedaním rýchlych a technických úsekov vyhovoval skôr súťažným BMW s pohonom zadných kolies. Naznačil to aj výsledok kvalifikácie, v ktorej sa na čelo pretekov prebojoval maďarský pretekár bez továrenskej podpory Norbert Michelisz z tímu Zengo Motorsport na BMW 320 TC, nasledovaný dvoma SEAT-mi z Lukoil Racing tímu. Na štvrtom mieste sa ocitol James Nash na Forde Focus S2000 TC, ktorého pre technické nezrovnalosti odsunuli o desať miest dozadu. Prvý Chevrolet sa objavil až na šiestej pozícii, bol to Yvan Muller. Za vedúcim pretekárom zaostá-

val o tri desatiny sekundy. To bol však tréning. Seriál majstrovstiev cestných automobilov je známy tým, že o každú pozíciu prebieha mimoriadne silný boj, kontakty medzi automobilmi sú pravidlom a celkom inak sa na jednotlivé súboje pozerajú aj komisári FIA. Je to absolútny protiklad mnohokrát sterilnej formule 1, kde sa v súčasnosti trestajú azda aj nevhodné prejazydy zákrutou.

Letný štart, kolízie a odstúpenia: Na prvý pohľad krátke preteky na desať kôl sú plné akcie a predbiehania. Práve filozofia krátkych pretekov núti pilotov neustále bojovať o pozície a dáva iba minimálny priestor na tak-



Autor: Majo BÓNA
Foto: Tomáš KEJLÍM/FOT. MATEJ JANKOVIC



tizovanie i na vyčkávanie na chyby súpera. Namiesto toho treba o pozíciu bojovať. Tvrdá a nekompromisná, veď tu nikto nikomu nedaruje ani centimeter trate. Výhodu pole position síce maďarský pretekár využil, za jeho chrbtom sa odohrali prvé kolízie, mimo trate sa ocitol Monteiro, Nash a Huff, ktorý tak prišiel o možnosť bojovať o bodovanú priečku.

V priebehu troch kôl sa Tarquini na SEAT-e Leon dostal za chrbát Michelisza a neváhal využiť miernu kolíziu medzi ním a vedúcim pretekárom na to, aby sa prebojoval na čelo pretekov. Spolu s ním sa na druhé miesto posunul aj jeho ruský kolega

Dudukalo. Medzitým sa na Michelisza už rútil vedúci pretekár seriálu Muller a bolo iba otázkou času, kedy sa začnú biť o tretiu priečku. Vo štvrtom kole Muller dobehol Michelisza a do poslednej zákruty vchádzali jeden za druhým. Muller potvrdil povest' tvrdého jazdca, ktorý nevyčkáva na správnu príležitosť, ale ide tvrdo za svojím cieľom a neštití sa ani kontaktu. Ťukanec do pravej zadnej časti oranžového BMW znamenal pre Maďara hodiny a stratu troch pozícií. Kým Tarquiniho „bodyček“ komisári odobrili, Muller si vyslúžil prejazd boxovou uličkou, čo pre neho znamenalo koniec možnosti bodovať



Yvan Muller – vedúci pretekár šampionátu

Čo si myslíte o Slovakia Ringu? Páči sa vám trať, využijete širšiu trať, bude sa vám ľahšie predbiehať? Áno, som príjemne prekvapený kvalitou trate a prostredím. Je na profesionálnej úrovni zo všetkých stránok a je bezpečná. To, že je široká, by malo pomôcť v prípade predbiehacích manévrov, ale to uvidíme.

Čo považujete momentálne za svoj najväčší hendikep? Pridanú hmotnosť alebo problémy s prednými pneumatikami?

Vyhrali sme prvých šesť pretekov, takže ja osobne nevidím žiaden hendikep. Navyše, od prvého miesta na štarte nás delia iba tri desatiny. To nie je veľa. Sústredili sme sa skôr na nastavenie auta na preteky ako na kvalifikáciu.

Preteky WTCC sú aj o kontaktoch a skutočne tvrdom pretekaní. Preferujete takýto štýl jazdy, neprekážajú vám mierne kolízie?



Vytlačiť niekoho je príliš jednoduché, osobne uprednostňujem čistý štýl jazdy a rád by som absolvoval preteky bez kontaktu.

PT114803/4

**OLYMPIC
POKER
TOUR**

**10 000€
GARANCIA**

OLYMPIC CASINO EUROVEA
1.2.A3-6.2012

WWW.OLYMPIC-CASINO.COM
FACEBOOK/OLYMPICCASINOSLOVAKIA

v prvých pretekoch. Na druhej priečke sa ocitol Oriola taktiež na SEAT-e, no pre defekt skončil neskôr mimo trate, takže jeho miesto zaujal opäť Dudukalo. Čest Chevroletov zachránil Alain Menu, ktorý skončil tretí.

Pätnásť minút medzi pretekmi: Iba toľko majú k dispozícii tímy na to, aby opravili následky kolízií a aby pripravili auto na ďalšie preteky. Tie majú pevný štart a v záujme zvýšenia atraktivity prví desiatí štartujú v opačnom poradí, čiže prvý v tréningu štartuje z desiateho miesta, druhý z deviateho a desiaty sa postaví na pole position. Zabezpečujú sa tak napínavejšie preteky, keď sa tí rýchlejšie predierajú dopredu. To sa aj potvrdilo, keď sa trojica Chevroletov prebojovala cez D'Asteho na prvé tri priečky, takže to vyzeralo opäť na víťaznú hegemóniu Chevroletov, až kým sa Alain Menu nezačal prepadať. Najprv sa cez neho dostal Tarquini, neskôr aj Coronel. To však už Menu odstaviť svoj špeciál v dôsledku poškodeného disku, čo bol následok kolízie s D'Astem. Muller, samozrejme, dobiedzal na Huffa, ktorému sa podarilo ubrániť a neskôr aj vybudovať náskok, naopak, na Mullera dobiedzal Tarquini. V poslednom kole došlo ku kolízii oboch pilotov. Talian sa však rozhodol neprofitovať zo situácie a druhé miesto prenechal Francúzovi, ktorý ukázal, že ovládaním automobilu v šmyku a kolíznych situáciách patrí medzi najlepších pilotov vôbec. Je to tvrdý jazdec, no aj s ním môžete zaobchádzať tvrdo, neboj

sa toho. Zo strany jazdca SEAT-u v tom bol skôr strach z penalizácie a zo straty istého tretieho miesta.

Seriál ETCC aj so slovenskými jazdcami: Súčasťou podujatia boli aj preteky európskeho seriálu cestných automobilov ETCC, v rámci ktorého štartovali aj dvaja Slováci. Patrik Nemeč na SEAT-e Leon TDI a Maťo Homola na BMW 320Si. Z oboch spomínaných bol na tom lepšie Maťo Homola, ktorý potvrdil kvality a vo svojej triede sa mu podarilo v oboch pretekoch atraktívnou jazdou ukoristiť dve tretie miesta a bodovať. Stretnutie s európskou špičkou mu tak vyšlo na výbornú a so svojím výkonom bol spokojný aj sám Maťo. Patrik Nemeč skončil v prvých pretekoch hneď za Maťom celkovo šiesty a v druhých obsadil ôsmu priečku. Aj Slovensko tak malo v poli kvalitných pretekárov a nebyť Maťových problémov so spojkou, mohol skončiť aj s výrazne lepším výsledkom.

Desaťtisíce spokojných návštevníkov: Inak ako slovom úspech sa preteky seriálu WTCC nedajú nazvať. Zaujímavé súboje, špičkoví jazdci a plné tribúny hovoria samy za seba. Jediným mínusom bol príjazd a odchod z podujatia, jediná dvojprúdová komunikácia nestihala po pretekoch zhltnúť množstvo automobilov z okolia trate. Inak to bola pastva pre oči, pretekári nesklamali a ponúkli mimoriadne podarenú šou, na ktorú sa aj budúci rok jednoducho treba ísť pozrieť. ■

Maťo Homola po pretekoch

Vedeli sme, že na Slovakia Ringu sa zide väčšia konkurencia ako na prvých pretekoch v Monze, ale aj napriek tomu sme sa chceli pred domácim publikom ukázať v dobrom svetle. Môj cieľ bola „bedňa“, ktorá sa nakoniec dostavila, a môžem povedať, že som maximálne spokojný. Prvé preteky boli pre mňa super, keď som práve so špičkou dokázal držať krok a aj časovo som sa pohyboval medzi najlepšími. Počas celej nedele sme mali problém so spojkou, čo sa odzrkadilo na štarte druhých pretekov, keď mi nevyšiel štart a prepadol som sa do hĺbky štartovacieho poľa. Bol to veľa zaujímavých momentov a som veľmi šťastný, že to v oboch pretekoch vyšlo na tretie miesto. Stať na stupni víťazov pred toľkými fanúšikmi je neopísateľný pocit. Touto cestou by som chcel poďakovať všetkým osobám, ktoré sa na našom úspechu podieľali. Som rád, že moje prvé európske vystúpenie dopadlo na výbornú, a dúfam, že sme dobre reprezentovali Slovensko na medzinárodnej scéne.



Rob Huff – víťaz druhých pretekov

Čo si myslíte o Slovakia Ringu? Už ste spomínali, že je dosť náročná najmä na výdrž predných pneumatík.

Áno, s tými pneumatikami je to pravda. Inak je to nádherná trať, ktorá strieda vysokorychlostné a technické pasáže. Som rád, že je dlhšia, bežne jazdíme na tratiach s dĺžkou štyroch kilometrov, rovinky dávajú príležitosť na využitie aerodynamickej diery za autom, čo uľahčuje

predbiehanie. Ale to, kde sa bude dať predbiehať, zistíme až počas pretekov.

V kvalifikácii ste sa neumiestnili v predných radoch tak, ako je zvykom, no mali ste dodatočnú záťaž v podobe štyridsiatich kilogramov. Do akej miery to ovplyvní výsledok?

Do značnej. Sme suverénne najťažší v poli a na takej dlhej trati, ako je Slovakia Ring, to nepomôže, zvlášť na dl-

hých rovinkách. Na druhej strane, sústredili sme sa skôr na vyváženosť nastavenia auta než na najlepší kvalifikačný čas. Najmä s ohľadom na opotrebenie ľavej prednej pneumatiky, v častých pravotočivých zákrutách dostanú riadne zabráť. Za normálnych okolností by sme sa zamerali na kvalifikáciu, v týchto podmienkach je dôležitejšie nastavenie auta na výdrž, pretože sme neboli až takí agresívni v tréningu.

Okruh Slovakia Ring je mimoriadne široký. Uľahčí to predbiehanie?

Na pohľad to vyzera ako výhoda, no všetko ukážu až preteky. Opýtajte sa ma po pretekoch, budem múdrejší.



Atraktivita seriálu WTCC spočíva najmä v tom, že sa jazdí na automobiloch, ktoré bežne stretávate na ulici. Súťažný automobil musí používať sériovú karosériu a blok motora musí byť takisto sériový. Podvozok musí vychádzať zo sériového, dovolené sú však aj úpravy. Napríklad Chevrolet používa viacprvkovú zadnú nápravu, miesto vlečenej, akú nájdeme na sériovom aute. Difúzory autá nepoužívajú, jazdí sa na mechanický grip, takže jazdci sa neboja kontaktu so súperom a preteky sú zaujímavejšie. Aktuálne sa k výrobcovi Chevrolet, SEAT, BMW a Ford pridala aj ruská LADA, ktorá však momentálne nasadila iba jeden automobil.