

Téma týdne:

Sázka na nejistotu vyšla

Vettel je nový Schumacher, tedy alespoň v Německu.

Stalo se:
Hülkenberg opouští Williams

Po závodě:
Po Velké ceně Abú Zabí

GP2:
Králova sezóna

MS silničních motocyklů:
Favorité byli čtyři, vyhrát může ale jen jeden

F1 hledá talent:
Čech mezi uchazeči

Rozhovor:
Helmut Marko





Téma týdne

Sázka na nejistotu vyšla

Autorka: Eva Křivánková

Představoval až třetí, i když nebezpečně odhodlanou, možnost. Nakonec je z něj opravdu mistr světa. Život Sebastiana Vettela ubíhá rychle, nejen když sedí v autě. Stal se šampionem po třech a půl letech stabilního angažmá, po pouhých dvou letech v kvalitním týmu. Není to dlouho, co přišel do formule 1, ale najednou jako by tu byl odjakživa.

Nejnapínavější šampionát za poslední léta skončil. Red Bull dal v neděli světu nejmladšího mistra světa v historii formule 1 a také nejmladšího šéfa vítězného týmu. Sebastian Vettel má 23 let a 4 měsíce, Christianu Hornerovi bylo včera přesně 37. Red Bullu nakonec vyšla sázka na nejistotu až do samého konce. Nezakonzervovali situaci ve prospěch lépe umístěného Marka Webbera a dali Vettelovi šanci se dotáhnout. Ve finále to chtělo i štěstí, ale po třech vítězstvích v posledních čtyřech závodech může Vettelovi jen těžko někdo vyčítat, že by pro roli mistra světa nebyl dost dobrý.

Vettel potřeboval vyhrát závod v Abú Zabí s tím, že Fernando Alonso musel být nejlépe pátý a Webber třetí. Australan se už v kvalifikaci uklidil až na páté místo, Španěl byl ale na roštu třetí. Jedno místo ztratil v prvním kole, pak vyjel safety car. Několik jezdců ze středu upravilo svou strategii a zaútočilo na Alonsovo umístění, to nejhorší ale způsobil jeho tým. Dál přizpůsoboval strategii Webberovi a zkopíroval Alonsovi i jeho brzkou zastávku. Tím sice udrželi Australana za sebou, ale propadli se s ním za Vitalije Petrova, Nika Rosberga a nakonec i Roberta Kubicu. Na impotentním okruhu Abú Zabí to znamená, že bylo po všem. Kdyby býval Alonso zůstal na trati až do dvou třetin závodu, třeba jako Jenson Button, pravděpodobně by se vrátil čtvrtý, což by mu stačilo. Španěl ale svůj tým brání. Nevěděli, jak dlouho vydrží pneumatiky, a všechny jezdce vepředu stejně uhlídat nemohli.

Zatímco v Německu jsou šťastní bez sebe, že mají nástupce Michaela Schumachera, v Itálii zuří. V Itálii nového Schumachera nemají, zbyla jim jen frustrace. Tradiční charakter Ferrari svádí světové novináře k poetickým konstrukcím. „Maranelský



koník stojí smutně ve své stáji - Rudé srdce je zlomené - Divadlo snů má zavřeno - Byla to sebevražda,“ hlásají. Mohlo to být přitom snadno i naopak. Každý z posledních tří kandidátů na titul potřeboval aspoň trochu štěstí. Žádný z nich neměl tak perfektní sezonu, aby ji úplně ovládl. Na Vettelovi, Alonsovi i Webberovi se dají najít pro i proti.

Vettel je rychlý, dravý a cílevědomý. Nenechal se znejistit technickými poruchami na začátku sezony, tou poslední v Koreji, ani odsouzením lidí za to, že ho Red Bull přehnaně chrání a protežuje. Jako neokoukaná talentovaná hvězda přitahuje příznivce. Jeho kariéra přímo letí. Ve dvanácti focení s Michaellem Schumacherem, v devatenácti páteční tréninky, čtrnáct dní před dvacátými narozeninami první závod ve formuli 1, v jedenadvaceti první vítězství, ve

dvaadvaceti angažmá v předním týmu. O rok později je mistr. Jeho obraz už ale není neposkvřený. To, co potkalo mladého Alonsa a Hamiltona až po zisku jejich titulů, stihl Vettel z jedné vody. Karambolem v Turecku, kde nezvládl předjetí Webbera, a v Belgii, kde torpédoval Buttona, na sebe prozradil, že má sklon opakovat chyby. Zvláště, když mu nikdo nechce říct, že je dělá.

Alonso je precizní rutinér. V druhé půlce sezony předvedl přesvědčivý tah na bránu, přestože seděl ve slabším autě. Nevzdal se, ani když měl v půlce sezony ztrátu 47 bodů a čtyři soupeře před sebou. Vypěstoval si pozici prvního ze zbytku světa po Red Bullu. Ze zaváhání modrých uměl těžit tak, že ho to krátce před koncem sezony dostalo do čela šampionátu. V Abú Zabí ho ale možná dostihla jeho vlastní karma. Velkou cenou Německa, kde si na týmu vynutil předjetí týmového kolegy Felipeho Massy, pohřbil jeho sebevědomí a odhodlání tak hluboko, že mu Massa na konci sezony už nebyl schopen pomoci. Alonso pak drazé zaplatil za nevynucené chyby ze začátku sezony.

Tah na bránu naopak vůbec nemá Webber. Je zkušený, umí dobře těžit z nabídnutých šancí, na předních příčkách bývá perfektní. Jeho problém je, že je pomalejší než Vettel, a pokud je Němec ve formě, neumí na něj reagovat. Taky je to ale jezdec, který dostal svou kariéru na vrchol ve chvíli, kdy by všichni čekali spíš odchod do důchodu, a drží se obdivuhodně. Takže když se člověk pár hodin po skončení sezony ohlédne zpět, vidí, že titul byl vlastně ve správných rukou už dávno před tím, než došlo na poslední souboj.



Hülkenberg opouští Williams

Autor: Filip Fikejz

Ani překvapivá pole position ve Velké ceně Brazílie nepomohla německému pilotovi udržet si angažmá u Williamsu. Nico Hülkenberg po své premiérové sezoně v F1 mění působiště.

Letošní nováček je v celkové klasifikaci čtrnáctý s 22 body. Nejlépe dojel šestý v Maďarsku, v elitní desítku dokončil celkem sedmkrát. U Williamsu působil od roku 2008 jako testovací a rezervní jezdec. Letos bylo jeho cílem učit se od zkušenějšího týmového kolegy Rubense Barrichella. První sezona v F1 se mu v rámci možností vydařila, přesto se s týmem Franka Williamse a Patricka Heada nedohodl na nové smlouvě a v Grove končí. „Je mi to líto, rád bych u Williamsu zůstal,“ uvedl Němec a stáji popřál do budoucna jen to nejlepší. Již před posledním závodem tvrdil, že Williamsu schází peníze a on za závodní kokpit platit nehodlá. Výkonný ředitel týmu Adam Parr tvrdí, že se podařilo nahradit všechny sponzory, kteří odešli, a chod týmu je na příští sezonu zajištěn. Němcův manažer Willi Weber prý jedná s několika týmy a ujišťuje, že Hülkenberg příští rok v F1 bude závodit. U Williamsu zůstává Rubens Barrichello, o druhém jezdcí dosud nebylo rozhodnuto. Blízko má k závodnímu kokpitu letošní šampion série GP2 Pastor Maldonado z Venezuely, který si vůz vyzkouší v blízkých testech v Abú Zabí.

NOVINKY U NOVÁČKŮ

Týmy Lotus, Virgin a Hispania mají za sebou první sezonu ve formuli 1. Ani jeden z nich nezískal žádné body a tak o umístění v Poháru konstruktérů rozhodovala dílčí umístění. Lotus si připsal jedno dvanácté místo, které mu vyneslo celkově desátou pozici mezi týmy. Jedenáctá je díky třem čtrnáctým místům Hispania před Virginem, který má o jedno čtrnácté místo méně. „Colin Chapman by byl hrdý na to, co jsme dokázali,“ věří majitel stáje Lotus Racing Tony Fernandes, který před sezonou začal úplně od nuly. Vůz na příští rok vyvíjí už od Velké ceny Velké Británie, bude používat motory Renault, převodovku od Red Bullu a chystá se startovat v černo-žlutých barvách připomínajících éru ze sedmdesátých a osmdesátých let. Otázkou



je, jak dopadne spor s Lotus Cars o název týmu, o kterém jsme vás informovali v minulém čísle. Šéf společnosti Virgin Richard Branson bude muset díky prohrané sázce dělat letušku v některém letu společnosti Air Asia vlastněné Fernandesem. Výtěžek půjde na charitu. Majoritní podíl v týmu získal ruský výrobce sportovních vozů Marussia. Stáj se má přejmenovat na Marussia Virgin Racing, ale k organizačním změnám by dojit nemělo. Tým buduje nové pracoviště na využití počítačové dynamiky tekutin (CFD). Má být největší ve formuli 1 a třetí největší na světě. Na 6500 čtverečních metrech by měl tým získat denně 3,3 terabytů dat. Centrum má být hotové v lednu. Úplně jiné starosti má stáj Hispania Racing (HRT), jejíž monopost by si měl v testech mladík v Abú Zabí, o kterém píšeme na jiném místě tohoto čísla, vyzkoušet také Čech Josef Král. Španělský tým je momentálně bez auta. S Dallarou se rozešel již v úvodu sezony, pro příští ročník měla HRT spolupracovat s Toyotou, ale ta v tiskovém prohlášení uvedla, že spolupráci s týmem přerušila a nebude

ji obnovovat. HRT údajně nesplnila platební závazky. Stáj bude muset situaci urychleně řešit, pravděpodobně spojením s jiným výrobcem. Vzhledem ke změnám v předpisech a samozřejmě i dosaženým výsledkům se varianta závodit s aktuálním vozem jeví jako nepravděpodobná.

MINISTR KRITIZUJE FERRARI

K neobvyklému vyjádření se uchýlil ministr bez portfeje italské vlády Roberto Calderoli. Z toho, že Fernando Alonso nakonec nezískal titul mistra světa, viní prezidenta Ferrari Luku di Montezemola a požaduje jeho odstoupení. Ten odmítl celou záležitost komentovat. „Když Calderoli dosáhne během svého života jednoho procenta toho, co udělalo Ferrari pro tuto zemi v oblasti průmyslu a sportu, pak si teprve zaslouží odpověď,“ uvedl. Na jeho slova navázal také viceprezident automobilky Pierro Ferrari. „Pokud se chcete ohlédnout, kolik toho Ferrari udělalo pro Itálii po celém světě, mohou jen říci, že je to určitě mnohem více než udělali někteří politici.“





Po závodě:

Po Velké ceně Abú Zabí

Sezona 2010 byla dlouhá, až její poslední závod ovšem rozhodl o tom, kdo bude mezi piloty tím nejšťastnějším.



Po závodě

Po Velké ceně Abú Zabí

Autor: Michal Mikoláš

Každý velký příběh má svůj začátek a konec. Jeden z těch letošních nejúchvatnějších svou historii přestal psát o uplynulém víkendu. O sezoně 2010 tak už můžeme hovořit pouze v čase minulém. Ročníky, ve kterých má ještě v posledním závodě teoretickou šanci na titul rovná čtveřice závodníků, jsou velmi vzácné. Letos byli všichni piloti ze špice jednou dole, jednou nahoře. Tím, kdo se dokázal zvednout v tu nejlepší možnou chvíli, byl Sebastian Vettel. Ten díky svému kvalitnímu výkonu v neděli vyhrál Grand Prix Abú Zabí a zároveň tak získal i svůj první jezdecký titul. Podtrhl tak letošní úspěchy týmu Red Bull.

Stav mistrovství světa po Velké ceně Brazílie byl následující: První místo držel Fernando Alonso s 246 body, druhý byl Mark Webber, který bodů nasbíral 238, třetí Sebastian Vettel 231, čtvrtý Lewis Hamilton 222. Jenson Button již o šanci na titul přišel. Favoritem na získání titulu proto byl, i přes rychlostní nadvládu monopostů Red Bullu, Španěl Alonso. Ten měl jasno v tom, že pokud by v Abú Zabí dojel na prvním nebo druhém místě, nemusel by se poohlížet po výsledcích svých soupeřů a radoval by se ze zisku třetího titulu. Dnes již víme, že ne vždy vše končí podle papírových předpokladů. Svůj největší triumf v životě si připsal Vettel, který se stal nejmladším mistrem světa v historii. Jeho situace před posledním závodem ovšem vůbec nebyla jednoduchá. Věděl, že pokud dojde na horším jak druhém místě, s titulem se může rozloučit. Kdyby navíc Alonso cílovou čáru proťal na čtvrtém a lepším místě, Vettelovi by nepomohlo ani vítězství. Jezdec Red Bullu tudíž musel trochu spoléhat také na to, že se jeho soupeřům nebude úplně dařit.

První trénink vyhrál Vettel s přesvědčivým náskokem před Hamiltonem a Buttonem. V tréninku číslo dvě si Vettel s Hamiltonem pozici prohodili, třetí byl Alonso. V sobotu dopoledne si první dvě místa zajistil Red Bull – Vettel trénink vyhrál, Webber byl hned za ním. To opravdu důležité se odehrálo o pár hodin později. První část kvalifikace nepřinesla nic převratného. Vypadli všichni jezdci nových týmů. Spolu s nimi do dalších bojů nezasáhl ani Sébastien Buemi z Toro Rosso. O pozdvižení druhého kvalifikačního dějství se postarali Lewis Hamilton s Felipe Massou. V nájezdu do čtrnácté zatáčky se pilot Ferrari snažil Hamiltona objet, ten se ovšem držel na vnitřku zatáčky. Při incidentu Brit srazil sloupek s kamerou. Hamilton byl nespokojen s Massovým počínáním a dožadoval se šetření manévru komisaři. Ti nakonec rozhodli, že žádný trest nebude udělen, což Massa kvitoval s povděkem. Z jeho pohledu se jednalo o běžný incident, způsobený nepřehlednou situací na dráze. Red Bull v závěrečné části kvalifikace potvrdil roli favorita na získání pole position. Nejrychlejší čas zajel vítěz předchozího závodu, Sebastian Vettel. Nejbliže mu byl, možná trochu překvapivě, Lewis Hamilton. Ten na Vettela ztratil 0,031 vteřiny. Fernando Alonso byl třetí, což pro něho byla poměrně uspokojivá pozice. Vedle něho se do druhé řady postavil Jenson Button. Velké zklamání zažil Mark Webber. Páté místo jeho ambicím na získání titulu příliš nepomáhalo. Zbytek první desítky mělo složení Felipe Massa, Rubens Barrichello, Michael Schumacher, Nico Rosberg a Vitalij Petrov, kterému se tak poměrně překvapivě podařilo porazit svého týmového kolegu Kubicu, který startoval jedenáctý.



V prvním kole závodu se Jenson Button protlačil před Alonsa. Do Schumachera, který ztratil kontrolu nad svým vozem, narazil Liuzzi. Jeho vůz jen těsně minul helmu pilota Mercedesu. Na trať musel vyjet safety car. Na čele jedoucí Vettel restart závodu zvládl a začal svým soupeřům odjíždět. Ze špičky jako první do boxů zamířil Webber. Šance Hamiltona na dohánění Vettela narušily zastávky v boxech. Pilot McLarenu se na trať vrátil za jezdci disponujícími pomalejšími monoposty, Vettel naopak před nimi. Velice dlouho na trati vydržel šetrný Jenson Button. Ten si pro čerstvou sadu pneumatik zajel ve čtyřicátém kole. Ještě o sedm kol déle vyčkal Robert Kubica, který si tak v závodě oproti

kvalifikaci velice polepšil a posunul se na pátou pozici. Když byly zastávky zkompletovány, začaly se krystalizovat pozice na prvních místech. Stále vedl Sebastian Vettel, na kterého si brousil zuby Hamilton a Button. Fernando Alonso se ocitl v nepříjemné situaci. Pohyboval se na sedmém místě a bylo mu jasné, že pokud se v pořadí neposune kupředu, přijde o titul mistra světa. Měl před sebou těžký úkol, na trati se potřeboval dostat před oba vozy Renaultu a Nica Rosberga. I přes veškerou snahu se ale nedokázal ke své frustraci dostat přes Petrova. Vettel si tak mohl dojet pro titul mistra světa. Na stupně vítězů euforického mladého Němce doprovodili Hamilton s Buttonem.

VÝSLEDKY VELKÉ CENY ABÚ ZABÍ (19. závod z 19)

p.	JEZDEC	TÝM	KOLA
1	Sebastian Vettel	RBR-Renault	55
2	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	55
3	Jenson Button	McLaren-Mercedes	55
4	Nico Rosberg	Mercedes GP	55
5	Robert Kubica	Renault	55
6	Vitalij Petrov	Renault	55
7	Fernando Alonso	Ferrari	55
8	Mark Webber	RBR-Renault	55
9	Jaime Alguersuari	STR-Ferrari	55
10	Felipe Massa	Ferrari	55
11	Nick Heidfeld	BMW Sauber-Ferrari	55
12	Rubens Barrichello	Williams-Cosworth	55
13	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	55
14	Kamui Kobajaši	BMW Sauber-Ferrari	55
15	Sébastien Buemi	STR-Ferrari	55
16	Nico Hülkenberg	Williams-Cosworth	55
17	Heikki Kovalainen	Lotus-Cosworth	54
18	Lucas di Grassi	Virgin-Cosworth	53
19	Bruno Senna	HRT-Cosworth	53
20	Christian Klien	HRT-Cosworth	53
21	Jarno Trulli	Lotus-Cosworth	51
-	Timo Glock	Virgin-Cosworth	43
-	Michael Schumacher	Mercedes GP	0
-	Vitantonio Liuzzi	Force India-Mercedes	0

Králova sezóna

Autorka: Eva Křivánková

Skončila již šestá sezona formule GP2. Jak ten čas letí. Ještě nedávno čerstvý nástupce Mezinárodního mistrovství F3000 jde už do třetí generace. Na sklonku té druhé obohatil startovní pole také Čech Josef Král.



KOLIZE V KVALIFIKACI

Samozřejmě, ideální by bylo, aby hned od začátku pilot s českou vlajčkou na autě bojoval o stupně vítězů, čímž by odpálil zájem divácké veřejnosti a čísla sledovanosti směrem nahoru. Jenomže u formule GP2 to není tak jednoduché. Je to auto, které se dá srovnat s monopostem F1 téměř z 90 % co do rychlosti, je ale daleko hůře ovladatelné, protože nemá tak výkonnou aerodynamiku. První rok tak funguje spíše jako seznamovací, byť je samozřejmě nutné podat solidní výsledky, aby jezdec prokázal svůj talent. Králova první sezony byla hodně složitá. V předsezónních testech v Barceloně zajížděl velmi rychlé časy, ale pak jej pronásledovala smůla, která (tím spíš, když přijde na začátku víkendu), se jen těžko kompenzovala. V kvalifikaci na první závod do něj totiž narazil soupeř. „Brazilce Luiz Razia jel v pomalém kole, neviděl mě a najel zprava do mého auta,“ vysvětloval posmutnělý Josef Král. „Poškodil mi zavěšení kola, takže jsem musel do boxů, kde dělali, co mohli, aby mě na trať co nejrychleji vrátili. Razia se mi pak omluvil, ale za to už si teď nic nekoupím.“ V závodě to ale bylo podstatně lepší a před cílem dokázal Král postoupit o šest míst na konečnou dvanáctou příčku.

NEDOSTATEK ČASU

V Monaku čekala pilota týmu Super Nova hodně náročná zkouška. V úzkých uličkách monackého knížectví totiž před čtvrtěční kvalifikací zapršelo. „Během jízd se potkala se svodidly snad polovina jezdců. Já sice ne, ale v jednu chvíli jsem musel využít únikové zóny a pak mi dlouho trvalo, než jsem dokázal zařadit zpátečku a pak zase první rychlostní stupeň. Ve výsledku to byl boj o účast v závodě, abych se vůbec kvalifikoval. Už jsem na to měl málo času a nenašel prostor pro čisté kolo.“ Na startu hlavního závodu z toho bylo dvacáté místo. V obou závodech ale moc hezké výkony. V cíli hlavního závodu byl Král třináctý a v cíli sprintu dokonce

osmý. Na body to ale nestačilo.

(NE)SLAVNÁ OSMIČKA

Přišel turecký Istanbul. Okruh, který mohl Královi sedět, ale opak byl pravdou. Slavná lomená zatáčka číslo 8 dokonce nachytala Krále v nedbalkách. „Při nájezdu na první ‚vrchol‘ osmé zatáčky se auto trochu zhouplo v důsledku přetáčivosti. Musel jsem korigovat a to je v téhle zatáčce pořádný průšvih. Jakákoli korekce vás totiž o nějaký kousek vynese, ale tady to znamená, že netrefíte další vrchol. Tam se to houplalo znova a už jsem šel mimo trať. A do únikové zóny. A nakonec do bariéry z pneumatik. Kvalifikace tak pro mě skončila. Je to velmi těžká zatáčka, musí se projet hodně čistě a hrboly na dráze to vše jen komplikují. Musím se přiznat, že nejsem s to se rozhodnout, zda tu zatáčku mám rád, anebo nikoli!“ Ani závody tentokrát nevyšly. V prvním postupu o dvě místa, ve druhém jen o jedno. A pak přišla osudová Valencia...

ŠPANĚLSKÝ MALÉR

V úvodu hlavního závodu zavinil Král hromadnou havárii, dostal trest pro krátký nedělní závod a startoval poslední... Po startu se Král během prvního okruhu dostal na 13. místo, což byl postup o těžko uvěřitelných jedenáct pozic. Ve třetím kole závodu na konci rovinky za mostem bojoval o další postup vpřed. Gonzales z týmu Arden zvolil defenzivní stopu na pravé straně trati. Tato strana trati není osazena ukazateli vzdálenosti k zatáčce, to znamená, že bojující závodníci neměli k dispozici spolehlivé referenční body, aby přesně věděli, kdy mají začít brzdit. V rychlosti 280 km/h najel Král zezadu do formule týmu Arden, což jej katapultovalo do vzduchu. Po kotrmelci tvrdě dopadl na zem a v rychlosti 200 km/h vletěl do bariéry z pneumatik. Tvrdý náraz vyvolal přetížení 45G, které zanechalo své následky. „Pan Král má stabilní zlomeninu páteře v oblasti hrudníku,“ řekl přednosta neurochirurgické kliniky liberecké nemocnice doc. MUDr. Petr Suchomel,

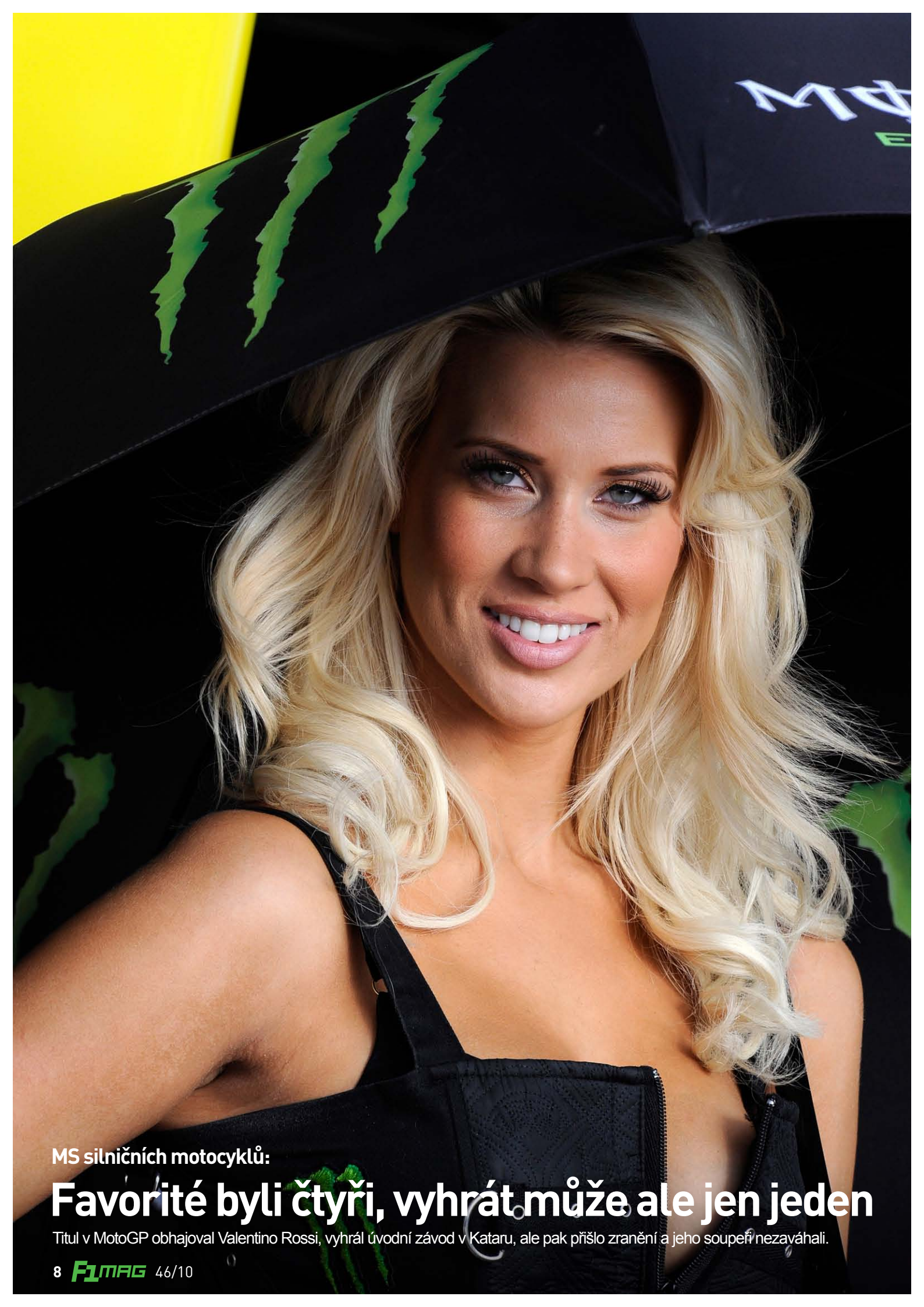
Ph.D. „Jedná se konkrétně o dva obratle. Zranění nevyžaduje operativní zásah. Mícha zůstala neporaněna. Léčení potrvá dva až tři měsíce a je očekáváno úplné zotavení bez následků.“

SKVĚLÝ COMEBACK

Přišlo dlouhé léčení, ale přineslo svůj úspěch. Zcela fit se Josef Král vrátil na závodní trať v Abú Zabí. Také díky penalizacím odstartoval Král třináctý a cílem projel osmý, což znamená pole position pro sprint! „Jelo se mi dobře, bolest žádná a i silově to ani ke konci nebylo tak hrozné. Navíc se zdá, že jsme dnes celkem trefili nastavení,“ liboval si po závodě Josef Král. „Auto poslouchalo a já měl větší možnosti soustředit se na práci s pneumatikami tak, abych si jejich opotřebení rozložil podle potřeby na délku závodu.“ Start z prvního místa se ale nepovedl. Během prvních tří zatáček se jako divoká voda přes něj přehnal pět soupeřů a o něco později ještě Mexičan Sergio Pérez. Ten ale neodhadl své šance na útok v souboji se Samem Birdem a poslal jej do vzduchu. Oba skončili, což přineslo Královi páté místo, které mu zůstalo až do konce.

POSTUP DO F1

Král se měl zúčastnit testů formule GP2 na stejném okruhu, kde se hned po skončení sezony v těchto dnech jede Test mladých jezdců 2010. Test mladých jezdců 2010 je událostí sankciovanou Mezinárodní automobilovou federací pod článkem 22 Sportovního řádu formule 1. Trať, na které se testovací jízdy konají, musí být odsouhlasena FIA a nesmí se jí zúčastnit jezdec, který má za sebou více než dva starty ve velké ceně formule 1. „Splní se mi sen, budu řídit vůz formule 1 v rámci Testu mladých jezdců 2010,“ řekl Josef Král. „Ve formuli 1 chci závodit od svých osmi let, kdy jsem jezdil na motokárách, a testovací jízdy pro Hispanii Racing v Abú Zabí jsou pro mě dalším velkým krokem.“ F1mag drží palce!



MS silničních motocyklů:

Favorité byli čtyři, vyhrát může ale jen jeden

Titul v MotoGP obhájoval Valentino Rossi, vyhrál úvodní závod v Kataru, ale pak přišlo zranění a jeho soupeři nezaváhali.



MS silničních motocyklů

Favorité byli čtyři, vyhrát může ale jen jeden

Autor: Petr Czyž

Mistrovství světa silničních motocyklů skončilo závodem ve Valencii a přesně na stejné dráze o několik hodin později začala příprava na novou sezonu 2011. My se ale v tomto čísle ještě vrátíme k uplynulému ročníku, kde byli na jeho začátku do role favoritů pasováni čtyři jezdci královské kubatury – Casey Stoner, Dani Pedrosa, Jorge Lorenzo a Valentino Rossi. Tato čtveřice závodníků v závěru šampionátu skutečně obsadila první čtyři příčky, ale jejich letošní osudy byly v mnoha případech velmi komplikované, došlo tam ke zraněním, ale také k rozhodnutím opustit stávající týmy a čelit tak příštím roce novým výzvám. Roli favorita tentokrát na sto procent splnil Jorge Lorenzo, vítěz třídy MotoGP pro rok 2010.

Dvaasedesátý ročník mistrovství světa silničních motocyklů nabídl v případě královské kubatury startovní rošt složený z pouhých sedmnácti jezdců, což ve srovnání s Moto2 bylo skutečně málo, ale i tak se bylo na co dívat. Valentino Rossi obhajoval mistrovský titul, Casey Stoner chtěl odčinit výpadek z předchozího ročníku 2009, Dani Pedrosa jasný favorit s rychlou Hondou a samozřejmě Jorge Lorenzo, jehož výkonnostní úroveň sílila s každým závodem. Tato čtveřice patřila mezi top favority v boji o titul mistra světa. Navíc měli všichni jezdci pro osmnáct závodů sezony jen šest motorových jednotek a bylo otázkou, jak se na tuto novou kapitolu světového šampionátu výrobci připravili.

Nakonec jediná Suzuki letošní sezony po motorové stránce absolutně nezvládla a nutnou změnou v pravidlech získali výjimku pro dodatečný přiděl trojice nových motorů, aby se vyhnuli startům z boxové uličky, což by japonské značce velkou reklamu neudělalo. Ostatní bojovali s tím, co měli a nutno říct, že úspěšně. Asi nejlépe na tom byla Honda, jejich jezdci si nové motory šetřili na závěr šampionátu a tam také Andrea Dovizioso nebo Marco Simoncelli podávali nejlepší výkony roku. Dani Pedrosa byl dlouhou dobu ve hře o titul a v závěru díky motorové převaze mohl na Lorenza zatlačit a donutit k chybám, jenže přišel nešťastný pád v Japonsku a bylo po nadějích.

V případě Casey Stonera to v úvodu sezony nevypadalo vůbec dobře, Australan se pohyboval na hranici první desítky a první umístění na stupních vítězů přišlo až v šestém podniku sezony na okruhu v Assenu. Od té doby dokázal v dalších čtyřech závodech bodovat v první trojce, ale v Indianapolisu přišel již třetí nebudovaný závod a v tak nabitě konkurenci již nešlo uvažovat o zisku titulu. Poprvé vyhrál v Aragónsku, vyhrál také v Japonsku a doma v Austrálii, byl blízko titulu vicemistra, ale další pád v Portugalsku Stonerovi nakonec přisoudil až čtvrtou příčku v celkovém hodnocení. Australan závodem ve Valencii ukončil úspěšnou éru s Ducati a přestoupil k Hondě.

Italský devítinásobný šampion v letošním ročníku ukončil sedmiletou spolupráci s Yamahou. Ještě v úvodu mistrovství Rossi hovořil o tom, že by od Yamahy neodešel, protože mu tam nic nechybí, ale pak se něco změnilo a to tak zásadního, že Ital kývl na nabídku Ducati, kde byli možná víc překvapeni než všichni ostatní. Italská značka o Rossiho usilovala již několik



let, ale všem bylo jasné, že jejich přání je stále z říše fantazie. Možná oznámení Masao Furusawy o jeho odchodu z pozic v závodním týmu byla ona poslední kapka, která nakonec rozhodla. Atmosféra v továrním týmu se začala přiotřovovat a Rossi raději zvolil odchod. Zda to bylo správné rozhodnutí ukáže až čas, ale jednoduché to mít rozhodně nebude.

V letošním ročníku Rossi také poprvé v kariéře vynechal pro zranění několik závodů, ale největší problémy měl s ramenem, které si narazil při tréninku na motokrosové motocyklu po úvodní Velké ceně v Kataru. Dospělo to až tak daleko, že už hrozilo předčasné ukončení sezony a operace. Nakonec Rossi sezonu dokončil, získal třetí místo, rozloučil se s Yamahou a dva dny testoval Ducati. V tabulce časů figuroval na patnáctém místě, což u něho nebývalo zvykem a už se začíná spekulovat, že to s Ducati nebude procházka růžovým sadem. Nicméně před testy se nechal slyšet šéf Ducati Corse Filippo Preziosi, který uvedl, že Rossiho požádali, aby jim tyto dva dny věnoval ne pro nejrychlejší časy, ale proto, aby rozhodli, který z 800ccm motorů Desmosedici vyberou pro příští sezonu. Minulou neděli Italovi operovali rameno a nyní bude následovat dlouhá rekonvalescence.

Tovární jezdec Respol Hondy Dani Pedrosa může hovořit o zklamání, i když se mu podařilo získat titul vicemistra světa. Španěl měl na to, aby Jorge Lorenzovi zdatně konkuroval, což také dělal, ale rovněž udělal pár chyb a ty můžeme říct rozhodly. Po dlouhé době zahajoval sezonu bez zranění a s Hondou, která byla neskutečně rychlá. První umístění na stupních vítězů zaznamenal v domácí

Velké ceně Španělska a první zlato v italském Mugellu. Možná rozhodující okamžik přišel v americké Laguně Seca, protože tam z prvního místa v závodě havaroval a to v souboji s Lorenzem byla velká ztráta.

Pro Jorge Lorenza byla sezona 2010 jeho třetí v mistrovství světa. V prvním roce si polámal co šlo, druhou sezonu již dokončil na druhém místě a letos své soupeře jasně převálcoval. Španěl v sedle tovární M1 vyhrál devět závodů a v osmnácti Grand Prix získal celkem šestnáct umístění na stupních vítězů. Sedmkrát startoval z pole position a na konto si připsal neuvěřitelných tři sta osmdesát tři bodů, což je nový rekord. Vyhrál soutěž pro nejlepšího jezdce kvalifikací a z Valencie odjel novým BMW. Co bylo ale především důvodem jeho úspěchu tak fakt, že letos nechyboval. Dokázal se na každý závod maximálně koncentrovat a prostě nedělal chyby, což se nedá říct o jeho soupeřích. S Yamahou byl pokaždé velmi rychlý a společně se zaběhnutým týmem profesionálů dokázal vyhrát svůj první titul v MotoGP. Společně s Rossim pak vybojoval titul pro tým Fiat Yamaha a titul v Poháru konstruktérů pro Yamahu.

Jen pár hodin po slavnostním ukončení sezony 2010 jezdci královské kubatury zahájili přípravu na nový ročník 2011. V úterý a ve středu totiž ve Valencii probíhaly testy MotoGP, ale už v novém složení týmů. Valentino Rossi jel s Ducati, Casey Stoner s Hondou, Randy De Puniet zase v týmu Pramac Racing a co hlavně, poprvé jsme měli možnost vidět Karla Abrahama, jenž s bílou Ducati vyjel na závodní dráhu k prvnímu oficiálnímu testu osmistovek. O tom jak to dopadlo, ale až v dalším čísle magazínu F1Mag.

Čech mezi uchazeči

Autor: Michal Mikoláš

Jsou mladí, jsou rychlí, jsou talentovaní. Přesto nemají cestu do formule 1 lehkou. Nemalou měrou se na tomto faktu podílí restrikce v oblasti testování. Několik vyvolených proto dostalo šanci předvést se v monopostu formule 1 při testech v Abú Zabí. Českého fanouška může těšit, že mezi mladíky uvidí také českého zástupce.

Volných míst mezi týmy královny motorsportu rapidně ubývá. Jasně už mají u Ferrari, McLarenu, Mercedesu, Red Bullu, Sauberu a Toro Rosso. Jeden jezdec je již potvrzený v týmech Renault, Virgin a Williams. Teoreticky je tak volných již jen devět závodních sedaček. Navíc se dá očekávat, že někteří ze stávajících pilotů svou smlouvu u současného zaměstnavatele prodlouží. Na zbylá volná místa se proto podle očekávání budou stát fronty. Na okruhu Yas Marina, kde v neděli vyvrcholila sezona 2010 mistrovství světa vozů formule 1, budou probíhat testy mladých závodníků. Mladíci přinesou derniéru pneumatik Bridgestone. Další testy už totiž budou probíhat na pneumatikách Pirelli, určených pro sezonu 2011.

Do testu mladých jezdců každý tým angažoval minimálně jednoho pilota. A o koho že se to jedná? Příležitost dostane celkem jedenadvacet jezdců. Že je jejich složení poměrně pestré, dokládá konečnou i jejich věkové rozložení. Nejmladšímu Riovu Haryantovi z Indonésie je teprve 17 let, nejstaršímu Gary Paffettovi již devětadvacet. Pro Mexičana Sergia Péreze je test prakticky formalitou a hlavně prvním osaháním monopostu Sauber. Dvacetiletý rodák z Guadalajary již má smlouvu podepsanou. Velice slušnou šanci má podle všeho také Belgičan Jérôme d'Ambrosio. Éric Bouillier, jeho manažer a šéf Renaultu v jedné osobě, již před časem oznámil, že d'Ambrosio na 95% v příštím roce pojede za tým Virgin. Tým Williams oznámil, že jeho barvy již nebude hájit Nico Hülkenberg. To otevírá vrátka štědrými sponzory podporovaného Venezuelana Pastora Maldonada, jenž je zároveň vítězem letošní sezony GP2. Kromě vozu Williamsu se projede také v HRT. Slušné šance má podle všeho také



Paul di Resta ve stáji Force India.

A kteří jezdci se kdy budou moci projet v technicky nejvyspělejších závodních vozech světa? Force India a Sauber přesný rozpis neuvedly. Nicméně, v úterý se svezou: Za tým Red Bull Daniel Ricciardo, za McLaren Oliver Turvey, za Ferrari Jules Bianchi, za Mercedes Sam Bird, za Renault Michail Alješin, za Williams Dean Stoneman, za Toro Rosso Jean-Eric Vergne, za Lotus Rodolfo Gonzalez, za Virgin Rio Haryanto (dopoledne) a Jérôme d'Ambrosio (odpoledne). Konečně za Hispania Racing v úterý nastoupí Pastor Maldonado. Ve středu mnoho týmů složení měnit nebude. Vypadat to bude následovně: Red Bull - Daniel Ricciardo, McLaren - Gary Paffett, Ferrari - Jules Bianchi, Mercedes - Sam Bird, Renault - Jérôme d'Ambrosio, Williams - Pastor Maldonado, Toro Rosso - Jean-Eric Vergne, Lotus - Vladimir Arabadžiev, Virgin - Luiz Razia, HRT - Josef Král, Davide Valsecchi. Zajímavý je i fakt, kde že to jednotliví závodníci v uplynulé sezoně působili. Pochopitelně největší množství jich zkoušelo štěstí v GP2 (Turvey, Bianchi, Bird, d'Ambrosio, Maldonado, Pérez, Arabadžiev, Gonzalez, Král, Valsecchi).

Dva závodili v sérii DTM (Paffett, di Resta). Někteří jezdci si vyzkoušeli formuli Renault (Alješin, Vergne). Vergne je také šampionem mezinárodní formule 3. Dean Stoneman pro změnu triumfoval ve formuli 2 a Esteban Gutierrez v GP3.

Zpráva o tom, že dvacetiletý Josef Král dostane možnost na vlastní kůži vyzkoušet sílu monopostu formule 1 (byť v barvách týmu, jenž se nachází v existenciálních problémech) spatřila světlo světa v pondělí. Po Tomáši Engem, Jarkovi Janišovi a Janu Charouzovi je tak čtvrtým Čechem, který dostane podobnou příležitost. Pro mladého Krále je to také příjemná tečka za jinak smůlou poznamenanou sezonou. Ve formulových vozech přitom jezdí (relativně) krátce, od roku 2005. Záhy přestoupil do formule BMW. V týmu Räikkönen Robertson byl v její britské odnoži v roce 2007 druhý. Následující léta okusil také A1GP a International Formula Master (třetí místo v sezoně 2009). Poté následoval další krok vzhůru, když podepsal smlouvu s týmem Super Nova. V GP2 Asia skončil jedenáctý, v hlavní sezoně kvůli zranění z Valencie a vynechání několika závodů čtyřicetý.

SOUPISKA TÝMŮ PRO TEST MLADÝCH JEZDCŮ

Tým	Jezdec	Věk	Stát
Red Bull McLaren	Daniel Ricciardo	21	Austrálie
	Gary Paffett	29	Velká Británie
	Oliver Turvey	23	Velká Británie
Ferrari	Jules Bianchi	21	Francie
Mercedes	Sam Bird	23	Velká Británie
Renault	Jerome D'Ambrosio	24	Belgie
	Michail Alešin	23	Rusko
Williams	Pastor Maldonado	25	Venezuela
	Dean Stoneman	20	Velká Británie
Force India	Yelmer Buurman	23	Nizozemsko
	Antonio Felix da Costa	19	Portugalsko
BMW Sauber	Paul di Resta	24	Velká Británie
	Esteban Gutierrez	19	Mexiko
	Sergio Pérez	20	Mexiko
Toro Rosso	Jean-Eric Vergne	20	Francie
Lotus	Vladimir Arabadžiev	26	Bulharsko
	Rodolfo Gonzalez	24	Venezuela
Virgin	Jerome D'Ambrosio	24	Belgie
	Luiz Razia	20	Brazílie
	Rio Haryanto	17	Indonésie
HRT	Pastor Maldonado	25	Venezuela
	Josef Král	20	Česká republika
	Davide Valsecchi	23	Itálie

Helmut Marko

Autor: Filip Fikejz

Vítěz 24 hodin Le Mans a účastník devíti velkých cen formule 1 přišel v Grand prix Francie roku 1972 o oko. Pracuje jako poradce Red Bullu a hledá mladé talenty. Do F1 dostal i nového mistra světa Sebastiana Vettela.

Jaký je pocit vyhrát oba tituly?

Helmut Marko: „Uspokojení, štěstí. Stále mi nedošlo, co se opravdu stalo a co to znamená. V této sezoně jsme čelili kritice, protože jsme s nejlepším autem nevyhráli už dříve. Ale nakonec jsme to dokázali.“

Byla řada spekulací, jakou strategii Red Bull v klíčovém závodě zvolí. Jak dlouho jste v sobotu večer diskutovali nad všemi možnostmi?

HM: „Vždy jsme říkali, že nejsme zastánci týmové režie. To platilo až do Brazílie. V posledním závodě jsme vyžadovali spolehlivost celého týmu. Kdyby jeden z jezdců neměl matematickou šanci vyhrát titul, nesměl by stát v cestě tomu druhému. Jak jsme viděli v závodě, realita byla jiná než jakýkoliv taktický model. Kdybychom v Brazílii uplatnili týmovou režii, přijeli bychom jen s jedním jezdcem s šancí na titul – pravděpodobně s tím špatným. Vždy je lepší mít dvě želízka v ohni než jedno.“

Byl to pro Red Bull fantastický rok, ale přišlo i několik slabších momentů. Můžete nějaké vyjmenovat?

HM: „Jeden z nejhorších byl, když Sebastianovi v Koreji explodoval motor. Bylo to jisté vítězství, ale v kouři vzalo za své. Celkově bych řekl, že Sebastian ztratil díky technickým problémům minimálně šedesát šest bodů. Obvykle z toho těžil Fernando Alonso. Jistě, Istanbul nebyl světlym okamžikem sezony. Mohlo to být zábavné pro ostatní, ale my nad touto situací museli přemýšlet. Poučili jsme se.“

Už jste zmínil ztrátu šedesáti šesti bodů na straně Sebastiana díky technickým problémům. Jak dokázal tak mladý jezdec zvládnout tolik smůly, najít v sobě rezervy a vyhrát titul?

HM: „Je to zábavné, ale když si vezmete Koreu, byl to Sebastian, kdo uklidňoval tým. Pro něho to vůbec nebyl problém. Sebastian v této sezoně hodně dozrál. Na druhou stranu, vždycky jsme věděli, že s naším autem jsme nejsilnější. Naši odpovědi na propad v Koreji bylo neuvěřitelné dvojité vítězství v Brazílii, které nám znovu otevřelo dveře.“



Red Bull měl během sezony nejlepší auto. Přesto jste museli čekat až na poslední dva závody, abyste si zajistili oba tituly. Jak jste se z této sezony poučili?

HM: „Naučili jsme se, že po technické stránce musíme dosáhnout trochu lepší spolehlivosti. A po jezdecké stránce nesmí docházet k výpadkům. Na straně Marka byly ve Valencii a Koreji, Sebastian udělal taktickou chybu v Budapešti a pak bylo pár nepovedených startů. Díky těmto menším problémům jsme do posledních závodů museli dát všechno. Jistě, další důvod, proč to trvalo tak dlouho byl, že jsme nestraniili jednomu jezdcovi. Dát oběma jezdcům stejné šance je filozofie Red Bullu. Nemůžete se na to v jisté fázi sezony vykašlat, i když se to zdá vhodné. Máme zpětnou vazbu od fanoušků, kteří nás za tento přístup milují.“

Vyhrát oba tituly v teprve šesté sezoně je neuvěřitelné. Co vás udělalo úspěšnými za tak krátkou dobu?

HM: „Chtěli jsme tohoto úspěchu dosáhnout dříve. Jsme tu, abychom vyhráli.“

Když jsme koupili tým, jasně jsme to řekli. Když jsme přišli do formule jedna, někteří se nám smáli nebo nás měli za bláznů. Ale náš majitel nám dal dostatečné prostředky a měl trpělivost vytrvat. Když najmete výjimečný technický talent, začnete vyhrávat. Musíte postavit organizaci, kde je vzájemná harmonie. Řekl bych, že jsme měli dobré auto na vítězství už v roce 2008, což dokázal Sebastian s Toro Rosso. Potom v roce 2009 dvojité difuzory zmařily všechny naše naděje. Letos se to konečně podařilo a doufáme, že se to v budoucnu stane znovu. Se všemi našimi klíčovými lidmi máme dlouhodobé smlouvy.“

Přijít do formule 1 jako Dietrich Mateschitz je velký závazek. Celou dobu jste jeho poradcem. Byly momenty, kdy jste si říkal: „Kam jsem toho člověka dostal...“?

HM: „Nikdy. Může být tvrdý jako skála a když to nebude fungovat, jak plánoval, přijde legitimní kritika. Věděl, že bude potřeba určitý prostor a chci mu poděkovat za trpělivost a nadšení, které prokázal.“





HAD
W

ETIHAD
AIRWAYS

1TM

ETIHAD
ABU DHABI
GRAND PRIX
YEMENA C

S. VETTEL