



Téma týdne:

Nesplnitelný úkol

Pirelli střídá Bridgestone. Předpoklady pro úspěch ale mít větší nebude.

Stalo se:

Posezonní neklid

Shrnutí 2010:

Nejdůležitější okamžiky roku

MS silničních motocyklů:

Testy ve Valencii

Osobnost:

Jacques Laffite

Speciál:

Testy v Abú Zabí



A large stack of Pirelli racing tires is shown in a garage. The tires are arranged in several rows, with the top row showing the 'PIRELLI' logo in yellow on the sidewall. The tires are mounted on black racing wheels with yellow accents. The background shows the interior of a garage with yellow lights on the ceiling and a concrete wall on the right.

Téma týdne

Nesplnitelný úkol

Autor: Tomáš Richtr

Velká cena Kanady 2010 s ohledem na schopnost její tratě ničit pneumatiky tak dokonale, že přinesla jeden z nejzajímavějších závodů sezony, nastartovala debatu o tom, že právě pneumatiky by mohly být tím správným zaklínadlem, které učiní velké ceny zajímavějšími. Je ale potřeba se ptát, zda existuje dodavatel, který je ochoten pro zajímavost závodů F1 obětovat svou prestiž a dobré jméno.

Pneumatiky rozhodnou o dalším vývoji popularity formule 1 více než kdykoli předtím. Když po skandálu při Velké ceně USA, do které odstartovalo jen šest vozů, formuli 1 opustil francouzský výrobce Michelin, skončila takzvaná válka pneumatikářů. Není bez zajímavosti, že v době jejího trvání na ni prakticky všichni nadávali. Michelin dokázal podpořit své týmy v rychlosti na jedno kolo, tedy v kvalifikaci. Ale hned po startu závodu začaly stejné týmy odpadávat a prosadil se naopak konzervativní Bridgestone. Michelin se ze svých chyb poučil a v letech 2005 a 2006 pomohl Renaultu a Fernandu Alonsovi získat titul. Jenomže to už se v důsledku zmíněného skandálu, který byl založen na neschopnosti Michelinu přivést na okruh v Indianapolisu pneumatiku schopnou odolat náročným vlastnostem trati, rozhodla Mezinárodní automobilová federace pro jednotného dodavatele pneumatik.

Bridgestone měl zájem zůstat, ačkoli právě absence soutěživosti v oblasti pneumatik byla hlavním důvodem k jeho odchodu na konci letošního roku. Samozřejmě, vedle aspektů finanční krize – Bridgestone musel svou účast ve formuli 1 dotovat a neměl pocit, že současné aktivity přináší to správné ovoce: Bridgestone byl obviňován, když postavil natolik dobrou pneumatiku, že přinášela nudné závody, protože nikdo s ní neměl problémy. Bridgestone byl kritizován ze strany jezdců, když pneumatiky nevydržely příliš (Austrálie 2008, Kanada 2010). Kromě hlasů volajících po návratu války pneumatikářů začaly být vyvíjeny tlaky na Bridgestone, aby začal dodávat „více problematické“ pneumatiky. Zvýší se pak zajímavost a atraktivita velkých cen. To ale bylo v rozporu s politikou japonské firmy, a ta se rozhodla formuli 1 opustit.



Střídá ji italská firma Pirelli. Ve formuli 1 držitel 44 vítězství, 47 pole position, 51 nejrychlejších kol. Pirelli bylo ochotno nabídnout Mezinárodní automobilové federaci to (a ještě lépe Berniemu Ecclestoneovi) to, co chce: „problematikou pneumatiku“. Firma si ale sama velmi brzy uvědomila, jak to může poškodit její image. Vždyť podle čeho jiného si automobilisté budou vybírat pneumatiku, než podle toho, zda je kvalitní, bezpečná (a levná). A to není zrovna pneumatika, kvůli které začnou jezdcí formule 1 ve třetině závodu klouzat po dráze jak na ledě. A už vůbec to není pneumatika, o které se nejsledovanější celebrity motorsportu budou vyjadřovat negativně ve smyslu, že „kdyby pneu více vydržela, měl bych větší šanci na vítězství“. Z tohoto pohledu čeká Pirelli extrémně náročný úkol. Úkol, před kterým Bridgestone raději utekl.

Pirelli bude navíc dlouho právě s Bridgestonem srovnáváno. Jakákoli prohlášení některého z jezdců F1 nebo

inženýra slavného týmu o tom, že „Pirelli je na tom v této oblasti hůře než byl Bridgestone“, zaznamenají marketingové radary mediálního monitoringu, a rozhodně ne se zápisem kladného počtu bodů. Nejmarkantněji se nechal slyšet jezdec Mercedesu Nico Rosberg. Podle něj pneumatiky „Pirelli Mercedesu situaci zhorší“. Konkrétně řekl: „První dojem je, že jsou pomalejší, významně pomalejší, jsou slabší (nedokážou ‚udržet‘ dostatečný objem při nájezdu a průjezdu zatáčkami – pozn. autora). A to pro mě není dobré. Vyrovnám se s tím, dokázal jsem se přizpůsobit v posledních dvou letech, takže to zvládnou. Jsou podobné Bridgestonům nebo ještě horší.“

Reakce na první zkušenosti s pneumatikami Pirelli během úvodních oficiálních testů F1 na okruhu v Abú Zabí se liší. Není se co divit, závodníci mají různý jezdecký styl – změna někomu pomůže, někomu může ublížit. Takový Michael Schumacher, který se s letošními bridgestonkami na přední nápravě trápil, si první jízdy pochvaloval. Ale pneumatika, která byla nasazena v Abú Zabí, se od té při Velké ceně Bahrajnu 13. března 2011 bude ještě hodně lišit. Co je ale důležité říci, že už nyní se Pirelli dokáže vyrovnat s nástrahami a výzvami s formulí 1 spojené. Vývojový program je dodržován a v Abú Zabí Pirelli natestovalo téměř 11 tisíc kilometrů. Pokračovat bude uzavřenými testy v Bahrajnu na začátku prosince 2010. Tedy tam, kde bude začínat sezona 2011. Pirelli se zhostilo svého úkolu zodpovědně a důstojně. Není pochyb o tom, že podobně jako v minulosti jiní dodavatelé pneumatik, i Pirelli bude v následujících letech významně přispívat tomu, abychom si velké ceny královny motorsportu patřičně užili. Jen to možná nebudeme umět ocenit. Pirelli má před sebou téměř nesplnitelný úkol.



Posezonní neklid

Autor: Michal Mikoláš

Sezona skončila již před více jak týdnem, období klidu ovšem nenastalo. Jezdci i týmy měli na regeneraci pár dní, než byli nuceni znovu usednout do svých monopostů a vrhnout se do kolotoče testování.

Napilno mají i manažeři pilotů, volných míst již mnoho nezbyvá a mladých talentovaných pilotů je několiknásobně víc.

MISTR SVĚTA V DELIRIU

Nejmladší mistr světa v historii formule 1. To je statut, který Sebastianovi Vettelovi patrně nadlouho nikdo neodpáře. Pilot Red Bullu je v posledních dnech v jednom kole. Takřka několik hodin měl s týmem namířeno směr Rakousko, kde sídlí jeho chleboďárce. Poté ho čekal přesun do Velké Británie. Povinnosti musel Vettel pochopitelně spojit s oslavami, takže spánku se třicetiletému pilotovi příliš nedostávalo. Sám trochu v nadsázce podotkl, že občas po probuzení v letadle nevěděl, kde že se to vlastně nachází. Již před týdnem se vydal zpět do Abú Zabí, kde proběhly testy nových pneumatik Pirelli. Za pátek a sobotu se svým monopostem odkroužil celkem 143 kol. Poté následoval let domů, do Heppenheimu. Tam ho, v dobrém slova smyslu, čekalo doslova peklo. Svého hrdinu vítalo celé město. Stal se idolem pro nejmenší caparty i nejstarší babičky. Dopravní značky s nápisem Heppenheim byly dočasně překřtěny na „Vettelheim.“ Mladý Němec ovšem již teď čelí otázkám ohledně budoucnosti a setrvání u Red Bullu. V nejbližší době je jeho spojení se stáji vedenou Christianem Hornerem prakticky jisté. V sezoně 2011 bude mít Vettel cíl jasný – obhájit letošní titul. Vettel přiznal, že o týmech jako Ferrari ve skrytu duše sní každý jezdec. V současné době ale nemá důvod uvažovat o změně angažmá. To by mohlo přijít v okamžiku, kdyby mu Red Bull nebyl schopen poskytnout konkurenceschopné auto. Dietrich Mateschitz, šéf Red Bullu, se nechal slyšet, že pokud by se měl Vettel v rakouské stáji trápit, nechá ho jít za lepším, smlouva nesmlouva. Ač se již může chlubit titulem světového šampiona, stojí stále na počátku své kariéry. Mario Theissen, bývalý šéf týmu BMW a člověk, který dal Vettelovi šanci předvést se v GP USA roku 2007, kdy zaskakoval za zraněného Roberta Kubicu, předpokládá,



že Vettela ve formuli 1 čeká minimálně ještě patnáct úspěšných let. „Když se mu nedařilo, zůstal v klidu. A nakonec z pěti kandidátů na titul vyhrál ten nejmladší, který na rozdíl od ostatních nedělal chyby, což bylo skvělé,“ řekl Theissen.

NABRAL HÜLKENBERG SMĚR FORCE INDIA?

Dlouhou dobu trvající spekulace ohledně odchodu Hülkenberga z týmu Williams se nakonec ukázaly být pravdivé. Pro talentovaného německého jezdce to pochopitelně znamenalo zklamání, setrvání ve stáji z Grove pro něho bylo prioritou, i vzhledem k tomu, že si obě strany vzájemnou spolupráci pochvalovaly. Willi Weber, Hülkenbergův manažer, byl jednáním Williamsu rozladěn. Hlavní problém vidí v tom, že stáj s rozhodnutím o Hülkenbergově setrvání počkala až na konec sezony. A takřka okamžitě poté vyšlo najevo, že Williams s Hülkenbergem již nepočítá. Problémem byla finanční stránka věci. Weber i Hülkenberg si uvědomují, že čas na hledání jiného místa se krátí. Z vyjádření obou mužů vyplývá, že probíhá jednání s vícero týmy. Jasno ještě nemají u týmu Lotus. Heikki Kovalainen i Jarno Trulli jsou sice přesvědčeni, že v malajské stáji setrvají i v roce 2011, pozice zkušeného Itala

ovšem zatím nejspíše není stoprocentně jistá. Optimálním krokem by mohlo být angažmá u Force Indie. Tam se na místo třesou také Sutil, Liuzzi a di Resta. Zatím však nic nebylo podepsáno. U Renaultu patrně setrvá Vitalij Petrov. Přestup do týmu Ferrari patrně v současnosti není příliš reálný.

GASCOYNE JE ZKLAMÁN PŘÍSTUPEM GROUP LOTUS

Tým Tonyho Fernandese se dočkal vřelého přijetí ze strany fanoušků. Zatím ale není jasné, jak se jeho tým bude jmenovat v příští sezoně. Group Lotus, která Fernandesovi propůjčila jméno Lotus Racing, by ráda ve formuli 1 rozjela vlastní projekt, pravděpodobně ve spolupráci s Renaultem. Fernandes si zároveň vyjednal práva na používání názvu Team Lotus. Jisté je, že existence dvou týmů, jež by nesly název Lotus, by byla nejen z marketingového hlediska značně kontraproduktivní. Vzniklá situace dělá vrásky na čele Miku Gascoynovi, technickému řediteli Fernandesovy stáje. „Přinesli jsme značce velkou hodnotu, partneři do ní a do týmu investovali kolem 80 milionů liber, takže nám dělá problém pochopit, proč se nás Group Lotus podle všeho snaží odkopnout“ řekl.





Shrnutí 2010:

Nejdůležitější a nejzajímavější okamžiky roku

Nejdůležitější a nejzajímavější okamžiky roku

Autorka: Eva Křivánková

19 závodů, 8 měsíců, 27 jezdců, 12 týmů. Každá položka má svůj vlastní příběh. Kdo si to má pamatovat? F1mag přináší ucelený přehled.

1. VELKÁ CENA BAHRAJNU

První závod sezony přinesl vlastně hned dva velké návraty. Michaela Schumachera do formule 1 a Fernanda Alonsa do konkurenceschopného auta. Alonsův comeback dopadl líp. Vyhrál s Ferrari hned první závod a jeho budoucnost se tvářila růžově. Schumacher celý víkend zaostával za týmovým kolegou Nikem Rosbergem, dojel šestý. Budoucí mistr světa Sebastian Vettel startoval z pole position, ale v závodě se propadl na čtvrté místo kvůli problémům s motorem. První závod bez tankování po dlouhých letech se jinak vyznačoval extrémní nudností.

2. VELKÁ CENA AUSTRÁLIE

Pomalou se začínalo vyjevovat, že sezona 2010 bude sezona jedné zastávky v boxech. Traumatizující zkušenost získal Lewis Hamilton, který jako jeden z mála v Albert Parku přezouval dvakrát a pak si naivka myslel, že před koncem závodu na nových gumách předjede o celé sekundy pomalejšího Alonsa na čtvrtém místě. Teoreticky dobrý nápad, prakticky se mu ono předjetí pořad nějak nedařilo. Když už ho skoro měl, nedobrzdl za ním Mark Webber a zezadu ho naboural. Závod vyhrál Jenson Button. V šestém kole si u mechaniků odložil přechodné



pneumatiky a příštích 52 kol strávil na měkkých, zatímco jezdci před ním odpadali jako mouchy. Z pole position startoval Vettel, ale ten skončil v kačírku kvůli závadě na kole.

3. VELKÁ CENA MALAJSIE

Třetí závod konečně přinesl hmatatelný úspěch pro dominantní Red Bull. Ferrari a McLaren se z boje o přední příčky vyřadily už v mokré kvalifikaci klasickým podceněním situace. Čekali, až bude pršet míň, a ono pršelo víc. Vettel a Webber se tak v neděli mohli nerušeně soustředit na získání dublu. Třetí Nico Rosberg dovezl pro tovární tým Mercedesu první podium od roku 1955, jeho kolega Schumacher odstoupil kvůli uvolněnému kolu. Strašný byl pohled na Alonsa. Celý závod zápasil s řazením, protože mu odešla spojka. Nejdřív se zasekl za svým neprůbojným kolegou Felipe Massou, pak za Buttonem. Stejně jako Hamiltonovi v Austrálii mu nepomohlo ani čerstvé obutí. Dvě kola před koncem se v jeho Ferrari porouchal motor a Španěl si nakonec nesáhl ani na dva body za deváté místo.

4. VELKÁ CENA ČÍNY

Jezdce Red Bullu zpomalily mokré podmínky na trati. Ač na roštu obsadili první

řadu, dojeli Vettel šestý a Webber osmý. Double měl tentokrát McLaren s Buttonem jako vítězem. Jeho přestup od Brawn tak definitivně ztratil nálepku 'Největší chyba Jensonovy kariéry'. Začátek závodu poznamenalo faux pas Alonsa, který ulil start a z prvního místa musel za trest absolvovat průjezd boxy. Celkový počet jeho zastávek se nakonec zastavil na pěti, i tak dojel čtvrtý. Vettel a Hamilton se blýskli ostrým soubojem v boxové uličce. Nejdřív se nemohli poskládat na vjezd a pak se málem srazili, když odjížděli. Zpět na trať mířili kolo na kolo, přičemž Vettel tlačil Hamiltona z jízdní dráhy. Komisaři dali napomenutí oběma.

5. VELKÁ CENA ŠPANĚLSKA

První závod v Evropě se nesl ve znamení krátkodobého úspěchu Michaela Schumachera. S vylepšeným monopostem dojel čtvrtý, Rosberg se potýkal s problémy. V Německu se zaradovali, že se svět konečně vrací ke starým pořádkům, ale jak se později ukázalo, mladý kolega dostal Schumachera rychle zpátky za sebe. V Barceloně si první letošní vítězství připsal Mark Webber. Vettel ho na startu jistil v první řadě, ale později měl problémy s brzdami. Druhý Lewis Hamilton odpadl v předposledním kole kvůli defektu pneumatiky. Domácí miláček davů Alonso převzal jeho pozici a utrpený Vettel dojel alespoň třetí.

6. VELKÁ CENA MONAKA

Nejcennější kořist mezi velkými cenami letos vypadala, že se stane obětí Alonsa. Přemotivovaný jezdec ale fatálně chyboval ve třetím tréninku a rozbil si šasi tak, že s ním do kvalifikace nemohl nastoupit. Závod vyhrál Webber s Vettelem a Kubicí v závěsu. Alonso se vhodnou strategií pracoval na šesté místo. Poslední kolo přineslo incident mezi ním a Schumacherem, který Španěla předjel v nájezdu na cílovou rovinku, přestože se závod dojížděl za safety carem. Kvůli nejednoznačné komunikaci s vedením závodu si myslel, že byl podnik na



posledních metrech restartován. Dostal penalizaci a propadl se na 12. místo. Jenson Button se v Monte Carlu zapsal do kroniky kuriozit. Ve třetím kole uvařil motor, protože mu jeden z mechaniků na startovním roštu zapomněl sundat krytku chlazení. Button tím přišel i o vedení v šampionátu.

7. VELKÁ CENA TURECKA

Webberova hvězda stoupala i v Istanbulu. Australan vyhrál kvalifikaci a mířil za vítězstvím i v závodě. Ve dvou třetinách ale musel přepnout motor do úsporného režimu, a tak ho snadno dotáhl kolega Vettel. Mladý Němec se kolem něj při předjíždění snažil protáhnout poměrně úzkým prostorem a jejich red bully se dotkly. Oba skončili mimo trať, Vettel odstoupil, Webber se propadl na třetí místo. Ukázalo se, že tým nezvládl komunikaci se svými jezdci. Vettela nechal, aby jako rychlejší zaútočil, ale Webberovi o tom nic neřekl. Double spadl do klína McLarenu, Hamilton měl první letošní vítězství. Britové po sedmém závodě sezony odsunuli Red Bull z čela poháru konstruktérů a přiblížili se Webberovi v poháru jezdců.

8. VELKÁ CENA KANADY

McLaren pokračoval na vítězné vlně. V Montrealu zaznamenal další double, další Hamiltonovo vítězství. Brit se také vyhoupl do čela šampionátu. Po kvalifikaci se ale jeho tým musel zodpovídat komisařům kvůli nedostatečnému množství paliva, které měl Hamilton v nádrži. Mistru světa došel benzín jen pár vteřin poté, co získal pole position, auto odstavil přímo na trati. Musel tak mít výhodu buď lehčího auta, nebo kola navíc oproti soupeřům. Komisaři mu dali pokutu a napomenutí. První ze zbytku světa dojel po delší době opět Alonso. Ferrari se díky němu radovalo z návratu po výkonnostním propadu v Turecku.

9. VELKÁ CENA EVROPY

málem stála život Webbera a Alonsovi na dlouho hnula žlučí. Australan se propadl po startu z druhého místa až na konec první desítky. Po návratu z boxů nezvládl předjetí pomalejšího Heikkiho Kovalainena v lotusu a skončil v hrůzostrašných kotrmelcích. Vybázl ale bez zranění. Zatímco střed pole zastavoval v boxech, Bernd Mayländer se v safety caru nesměle pokoušel zaplout mezi vedoucí čtyřku. Vettela nechal jet, Hamilton ho předjel sám a Alonso s Massou zůstali zaseknutí za ním. Hamilton dostal za předjetí safety caru průjezd boxy, trest však nefungoval, protože se z nich Brit vrátil na své původní místo. Osmý Alonso byl vzteky bez sebe. Zvítězil Vettel před duem od McLarenu.

10. VELKÁ CENA VELKÉ BRITÁNIE

Atmosféra u Red Bullu ještě víc zhoustla.



Vettel v tréninku poškodil jediné své nové křídlo, a tak mu tým pro kvalifikaci přendal Webberovo. Němec získal pole position, Australan byl druhý a jeho kamenná tvář říkala vše. Závod nakonec vyhrál právě Webber poté, co Vettel hned v prvním kole píchnul a propadl se na poslední místo, dojel sedmý. Druhý byl Hamilton, třetí Rosberg. Alonso se zapletl do další kontroverze. Při předjetí Kubicy si zkrátil trať, a než se s týmem rozhodli, zda mají pozici vrátit či ne, Kubica odstoupil kvůli hřídeli. Alonso dostal penalizaci, protože vrátit už nikomu nic nemohl.

11. VELKÁ CENA NĚMECKA

Alonsův vzestup paradoxně začal další frustrací, kterou sám sobě způsobil, když si na týmu vynutil týmovou režii v Hockenheimu. Ferrari bylo silné celý víkend, ale na startu se bohužel do vedení dostal ten nesprávný. Massa. Brazilec měl větší ztrátu v šampionátu, byl dost rychlý

na to, aby ho Španěl nemohl předjet, ale ne tak rychlý na to, aby ho nebrzdil. „Kluci tohle je absurdní,“ vrčel Alonso do vysílačky. Tým rozseknul situaci už legendární hláškou „Fernando je rychlejší než ty, můžeš potvrdit, že jsi rozuměl?“ Massa rozuměl a okamžitým manévrem se postaral, aby porozuměli i všichni ostatní. Scuderia dostala 100 tisíc eur pokuty za týmovou režii. Vettel, který začínal na pole position, dojel po špatném startu třetí.

12. VELKÁ CENA MAĎARSKA

Mezi týmy se rozšířilo podezření, že Red Bull a Ferrari používají příliš ohebná přední křídla, FIA kvůli tomu později zpřísnila zátěžový test. Red Bull obsadil první řadu a Ferrari druhou. Vettel se ale propadl z prvního místa na třetí, když za safety carem nedodržel předepsanou vzdálenost. Dostal za trest průjezd boxy, během kterého si pak teatrálně ťukal na helmu a mával rukama.



Druhého Alonsa pak těsně pronásledoval, ale na trati jako Hungaroring neměl šanci na předjetí. Byli ovšem takoví, kteří na výjezd safety caru doplatili mnohem hůř. Adrian Sutil a Kubica se v nastalém chaosu srazili přímo u garáží. Rosbergovi v tu samou chvíli uletěla pneumatika, když se rozjížděl od zastávky. Kolo zranilo mechanika Williamsu, ale nijak vážně. Nejdiskutovanější událostí GP Maďarska byl ale předjížděcí manévř Rubense Barrichella na Schumachera. Sedminásobný mistr světa u toho agresivně tlačil bývalého týmového kolegu do zdi. Vyfasoval za to desetimístnou penalizaci na roštu příštího závodu. Webbera posunulo vítězství zpět do čela šampionátu.

13. VELKÁ CENA BELGIE

Ve Spa komplikoval podmínky už tradičně občasný déšť. Barrichello na něj doplatil jako první, když v úvodním kole naboural Alonsa a musel odstoupit ze své 300. velké ceny. Španěl se pak prokousával dopředu z konce pole. Když už byl osmý, dostal smyk a skončil. Nedojel ani Button. Z druhého místa ho sestřelil Vettel, když se ho snažil předjet. Německý závodník dostal za trest průjezd boxy. Později kolidoval s Liuzzim a musel přezouvat prasklou zadní pneumatiku, dojel patnáctý. Závod vyhrál Hamilton před Webberem, kterému se podařilo zotavit z hororového startu, a Kubicou.

14. VELKÁ CENA ITÁLIE

Alonso chytil v šampionátu druhý dech. Vyhrál závod v zádech s Buttonem a Massou. V první půli závodu vedl Button, ale Alonso se před něj vrátil z boxů. Red Bullu rychlá Monza nesesedla. Vettel dojel čtvrtý a Webber šestý. Hamilton po startu ulomil kolo při souboji s Massou.

15. VELKÁ CENA SINGAPURU

Druhé Alonsovo vítězství v řadě, druhý Hamiltonův výpadek. Brit odpadl po souboji s Webberem. Australan dojel třetí za druhým Vettelem. Španěl se posunul před Hamiltona na druhé místo v poháru jezdců.

16. VELKÁ CENA JAPONSKA

Red Bullu se daří plně zúročit dominanci. Vettel si díky vítězství zachovává naději v šampionátu, Alonso se snaží minimalizovat ztráty na druhého Webbera, dojíždí třetí. Kubica a Rosberg oba končí kvůli špatně připevněnému kolu. Polák odstavuje auto u trati už ve třetím kole, Němec defekt nečeká a končí v bariéře pět kol před koncem závodu. Start Vitalije Petrova se podobal neúspěšnému testu balistické rakety. Po oslnivých pár vteřinách zavadil zadním kolem o jednoho ze soupeřů a smekl sebou nekontrolovaně do svodidel.



17. VELKÁ CENA KOREJE

Bláznivý závod v dešti a bahně na čerstvém asfaltu katapultoval do čela šampionátu Alonsa. Závod začínal kvůli hustému dešti nadvakrát. Ve třetím kole musel být na tři čtvrtě hodiny přerušen a pak se dalších 15 kol kroužilo za safety carem. Webber uklouzl hned po jeho odjezdu a skončil ve zdi. Do vraku jeho auta pak ještě narazil Rosberg. Vedoucímu Vettelovi odešel deset kol před koncem motor.

18. VELKÁ CENA BRAZÍLIE

Na mokré trati získal překvapivou pole position Nico Hülkenberg s Williamsem. Pozici ale neudržel, hned v prvním kole se přes něj převálily red bull, později Alonso a pak další. Nováček nakonec dojel osmý. Vettel si připsal další vítězství, Webber se držel hned za ním, třetí byl Alonso. Ve dvou třetinách závodu boural Tonio Liuzzi a na trať musel safety car. Po jeho odjezdu zavládl chaos. Jezdci uprostřed pořadí mezi sebou na jedné straně bojovali o pozice, ale při tom před sebe

museli pouštět rychlejší jezdce. Webber ani Alonso neměli šanci Vettela ohrožit, protože se proplétali mezi závodníky o kolo zpět. To samé platilo o mclarenech, které se nemohly přiblížit Alonsovi, přestože oba jezdci měli čerstvé pneumatiky.

19. VELKÁ CENA ABÚ ZABÍ

Alonso potřeboval dojet nejhůř čtvrtý a titul by byl jeho. Základní úlohu ale Ferrari nezvládlo, zuby nehty se soustředilo na postavení Webbera a podcenilo fakt, že se Alonso kopírováním jeho zastávky propadá pořadím. Na sterilní Yas Marině to byl jeho konec. Vettel vyhrál závod i celý šampionát. Michael Schumacher byl v prvním kole jen pět centimetrů od toho, přijít o hlavu. Dostal smyk a čelně se střetl s Liuzzim. Italovo auto Schumacherovi vyskočilo na bok, přičemž jezdcevu hlavu minulo jen těsně. Poslední závod sezony se jinak kroužením podobal tomu prvnímu, vzhledem k vrcholícímu boji o titul to byl ale nejnapínavější ze všech jalových závodů za poslední léta.





MS silničních motocyklů:

Testy ve Valencii

Ve Španělsku poprvé testoval spolu s ostatními jezdci MotoGP český závodník Karel Abraham, nechyběl ani Lukáš Pešek v Moto2.



MS silničních motocyklů

Testy ve Valencii

Autor: Petr Czyž

Po slavnostním večeru, kde si v neděli osmého listopadu převzali jezdci a týmy motocyklového šampionátu ceny pro nejlepší za rok 2010, zahájili už druhý den svou přípravu na nový ročník 2011. Nejrychlejším jezdceM třídy Moto2 byl Julián Simón, jinak po odchodu Toniho Elíase jeden z velkých kandidátů v boji o titul. Druhý čas patřil Němci Stefanu Bradlovi a třetí skončil Scott Redding. Devátého a desátého listopadu patřila dráha okruhu Ricarda Torma jezdceM královské MotoGP. Tam se nejlepším časem prezentoval současný šampion Jorge Lorenzo, druhý byl Casey Stoner a třetí nováček u tovární Yamahy Ben Spies.

Den po skončení sezony 2010 zahájili jezdci nižších kubatur přípravu na novou sezonu 2011. Do španělské Valencie také přicestoval Lukáš Pešek, který od závodu v San Marinu ve světovém šampionátu nezávodil a hledal si tým pro sezonu 2011. Ve Valencii testoval se SAG Bimota a na to, jak dlouho neseděl v sedle prototypu Moto2 si zase nevedl tak špatně. Najel pořádnou porci kol a z šestatřiceti jezdců zajel devatenáctý čas na kolo, když na nejrychlejšího Juliána Simóna z Mapfre Aspar ztratil necelé dvě sekundy. Poslední informace ohledně účasti Lukáše Peška v mistrovství světa silničních motocyklů jsou velmi nadějné. Pražský motocyklový závodník se totiž dohodl na spolupráci s katarským týmem QMMF Racing, kde pojede spolu s jejich domácím závodníkem Mashelem Al Naimim motocyklový prototyp japonského výrobce Moriwaki. Pro českého závodníka je to velká příležitost předvést svůj plný potenciál díky týmu, který bude po stránce zabezpečení patřit mezi špičku v Moto2.

Zajímavostí pondělního testu střední kubatury byla účast Colina Edwardse, Američana z MotoGP. Jezdec francouzského týmu Monster Yamaha Tech 3 vyšel vstříc vedení týmu a po velmi dlouhé době usedl do sedla motocyklu nižší kubatury. V padesáti čtyřech kolech zvládl plánovaný program a spolu s techniky Tech 3 pak celý test důkladně zhodnotili. Motocykl Mistral 610 totiž pochází z konstrukční dílny Tech 3 a Francouzi jako jedni z mála mají možnost do dalšího vývoje prototypu zapojit i zkušenější členy své sestavy. Test Moto2 také absolvoval Mika Kallio, který po závodu v Austrálii opustil ze zdravotních důvodů tým Pramac Racing MotoGP. Také testoval Finův bývalý týmový kolega Aleix Espargaró, jeho bratr Pol, který mezi šestistovky přišel z nejnižší kubatury stejně, jako Bradley Smith nebo Esteve Rabat. Moto2 má za sebou premiérový ročník, který bezpochyby všechny příjemně překvapil. Přicházejí další jezdci, mladí a talentovaní, ale také jezdci s bohatými zkušenostmi, takže konkurenceschopnost šestistovek zůstane zcela určitě zachována i v příštím ročníku mistrovství světa.

V úterý a ve středu patřila dráha závodního okruhu ve Valencii motocyklovým prototypům MotoGP. Počasí sice první den neumožnilo testovat dopoledne, ale jezdci získali čas se seznámit s novou technikou, protože změn pro sezonu 2011 je až nezvykle moc. Valentino Rossi zamířil do boxů Ducati, Casey Stoner zase k tovární Hondě, Bena Spiese přivítali



u tovární Yamahy, Randy De Puniet se poprvé objevil v mikině Pramac Racingu a Toni Elías u LCR Hondy je po roce zpátky v MotoGP. Pro české fanoušky ovšem nejdůležitější pohled mířil do boxů Cardion AB Motoracing, kde stály bílé stroje Ducati GP10. Všichni netrpělivě očekávali první výjezdy na trať a reakce jezdců na novou techniku. Časomíra se v úterý naplno rozběhla až po obědě. Nejlepší časy nastavoval suverénně Jorge Lorenzo, což ani tak velké překvapení nebylo, ale zdatně mu sekundoval Casey Stoner a to už stálo za pozornost, protože Australan jel naposledy s Hondou v roce 2006.

Stoner nakonec první den testů ukončil na druhé pozici před Benem Spiesem, jemuž se v sedle tovární Yamahy YZR-M1 také slušně dařilo. Valentino Rossi se podle informací týmu Ducati zaměřil na testování motorů prototypů GP10 a GP11. Testem ve Valencii chtěli Italové zodpovědět otázku, jaká pohonná jednotka bude určena pro příští sezonu. Na výběr měli ze systému zapalování 'big bang' a 'screamer', takže Rossimu připravili oba motocykly a Ital měl spolu s Nicky Haydenem vybrat ten nejlepší. Nicméně první den Valentino Rossi ukončil desátým časem na kolo. Karel Abraham ve svém prvním oficiálním testu MotoGP skončil sedmáctý, ale v průběhu dne se postupně zlepšoval a s Tonim Eliášem ztráceli na nejrychlejšího Lorenza tři sekundy. „Dnes jsme se hlavně seznamovali s motocyklem,“ řekl Karel Abraham. „Výkon osmistovky je fakt brutální. Chvilí potrvá, než si na to zvyknu, ale času bude dost. Na trati jsem měl s motocyklem jediný zádrhel a to ve chvíli, kdy jsem musel zastavit pro technický problém. Jinak dobré.“ Večer pak úterní

test detailně analyzovali, aby se připravili na druhý den. K dispozici měli dva stroje Ducati, jeden od Nicky Haydena a druhý po Casey Stonerovi, ale celý test Abraham odjel na Američanově Desmosedici.

Ve středu už počasí jezdcům královské kubatury přálo a ve Valencii se testovalo od rána. Nejlepším časem dne se předvedl Australan Casey Stoner, kterému tovární Honda RC212V sedla a i když to jsou 'jenom' testy, jeho adaptace proběhla tím nejlepším možným způsobem. Jorge Lorenzo byl sice druhý, ale jinak ve dvoudenním testu celkově nejrychlejší. Ben Spies znovu těsně za svým novým týmovým kolegou a čtvrtý čas patřil Marcu Simoncellimu. Ital už v závěru sezony 2010 podával velmi zajímavé výkony a v testu dokázal, že se s ním musí počítat. Bohužel dopoledne havaroval, tak přišel o nějaký čas na dráze, ale jinak velmi dobrý výkon. Valentino Rossi si pohoršil, když skončil patnáctý a to těsně před Karlem Abrahamem. Naopak českému jezdci Cardion AB Motoracing se podařilo porazit Toniho Eliáse a zároveň výrazně umazat ztrátu na nejlepší.

Po testu ve Valencii Dani Pedrosa absolvoval řadu vyšetření zraněné ruky, jenž v jeho případě vyloučily nutnost další operace. Valentino Rossi naopak operaci ramene musel podstoupit, protože jak lékaři zjistili, jeho zranění bylo daleko horší než se původně předpokládalo, takže nyní na Itala čeká dlouhá rekonvalescence. Karel Abraham jako nováček má povoleno koncem listopadu tři dny testovat v Jerezu a ostatní závodníci už odcestovali do svých domovů, kde budou odpočívat a nabírat síly na další ročník motocyklového mistrovství světa 2011.

Jacques Laffite

Autor: Michal Mikoláš

Nikdy se nestal mistrem světa, nikdy nebyl superhvězdou. Přesto ale patřil k nejlepším závodníkům své doby a ve formuli 1 za sebou zanechal nesmazatelnou stopu.

Francouzský závodník Jacques-Henri Sabin Laffite, jenž většinu svých úspěchů nasbíral v týmu Ligier, 21. listopadu oslavil své sedmašedesáté narozeniny.

Jacques Laffite se narodil v Paříži roku 1943. Jeho otec se živil jako právník. Svou kariéru kolem závodění Laffite započal jako mechanik. V práci se poznal s Jean-Pierrem Jabouillem. Ten se později také proslavil jako automobilový závodník (v roce 1981 byli na krátkou dobu týmovými kolegy). Jejich přátelský vztah ještě utvrdil fakt, že si byli navzájem švagry. Laffite si vzal Jabouilleho sestru a naopak Jabouille Laffiteho. Oba závodníci patřili k posledním mužům, kteří se o závodní sedačky dostali z pozice mechanika. Laffite tudíž první úspěchy v nižších formlových sériích začal sbírat úspěchy až těsně před třicítkou. V roce 1972 se stal šampionem francouzské odnože formule Renault. O rok později triumfoval také ve francouzské formuli 3. O rok později se již proháněl ve vozech formule 2. Hájl barvy týmu March a dokázal si na své konto připsat jedno vítězství (celkově své účinkování přetavil ve třetí místo). V srpnu téhož roku také usedl do monopostu formule 1. Stalo se tak ve voze týmu Frank Williams Racing Cars (neplést s dnešním WilliamsF1). Svůj debut oslavil na legendární Severní smyčce Nürburgringu. V závodě ovšem ujel pouhá dvě kola, pak ho zradil podvozek. Ve zbylých závodech sezony, tedy v Rakousku, Itálii, Kanadě a ve Spojených státech se mu bodovat nepodařilo.

U Franka Williamse setrval také v sezoně 1975. Ve voze finančními problémy sužovaného týmu neměl příliš šancí na velké úspěchy. Přesto se Laffitemu podařilo připsat si první velký úspěch ve formuli 1. V Grand Prix Německa dojel na druhém místě. Tehdy Laffiteho porazil pouze Argentinec Carlos Reutemann. Sezónu zakončil dosti smolně. Před Grand Prix USA místo kapek do očí použil čisticího prostředku na vizír přilby. Jeho zrak zůstal nepoškozen, přesto ale nebyl schopen nastoupit do závodu. Ve stejné sezoně



Laffite nastupoval také ve formuli 2. A dokázal si spravit chuť, celou sérii se mu podařilo vyhrát. Když se tým Ligier rozhodl v roce 1976 vstoupit do formule 1, vsadil právě na Jacquese Laffiteho, pro kterého se jednalo o nejpłodnější angažmá v kariéře. Tři umístění na stupních vítězů znamenala sedmé místo v sezoně 1976. O rok později si Laffite připsal své premiérové vítězství. Pikantní na tomto faktu bylo, že GP Švédska ovládl Francouz sedící ve francouzském voze poháněném francouzským motorem. Nejlepší Laffiteho léta byly sezony 1979 – 1981. Ve všech třech v šampionátu jezdců skončil na čtvrtém místě. Fenomenální vstup do sezony zažil v roce 1979. Oba úvodní závody (GP Argentiny a Brazílie, kde úspěch Ligieru podtrhl druhý Patrick Depailler) se mu podařilo vyhrát po startu z pole position. Také si v nich připsal nejrychlejší kolo.

Na konci roku 1982 byl oznámen Laffiteho přechod k týmu Williams, kde se stal týmovým kolegou Kekeho Rosberga.

Nejednalo se o zrovna nejúspěšnější štaci, v roce 1983 získal jedenáct bodů, což stačilo na celkové jedenácté místo. Následující ročník byl o něco horší, pět bodů za jedno čtvrté a jedno páté místo přetavil v celkovou čtrnáctou pozici. V roce 1985 se tak vrátil tam, kde se osvědčil nejvíce, do Ligieru. Laffiteho poslední sezonou byl rok 1986. Grand Prix Velké Británie, pořádaná na okruhu Brands Hatch, byla Laffiteho 176. závodem, čímž vyrovnal tehdejší rekord Grahama Hilla. Ironií osudu se jednalo o Laffiteho poslední závod. V první zatáčce se pokoušel vyhnout kolizi, ovšem narazil do zdi a vážně si poranil kotníky. Jeho kariéra ve formuli 1 skončila, volant ovšem na hřebík nepověsil. Účastnil se závodů cestovních vozů i rally. Jacques Laffite je dodnes nejúspěšnějším závodníkem Ligieru, posbíral šest z jeho celkových devíti vítězství. Na konci devadesátých let nastoupil do televize TF1, kde komentuje závody formule 1. V roce 2008 si vyzkoušel monopost Renaultu na závodní dráze Paula Ricarda.



Testy v Abú Zabí

Autor: Filip Fikejz

Sezona formule 1 skončila, ale týmy pracují dál. V Abú Zabí se uskutečnil test mladých nadějí a poté si stálí jezdci poprvé vyzkoušeli nové pneumatiky Pirelli.

MLADÍKŮM VLÁDL RICCIARDO

Mladíci, které jsme představili v minulém čísle F1Magu, testovali v úterý a ve středu. Trať byla díky uplynulému závodnímu víkendy pogumovaná a její přilnavost se stále zlepšovala. Někteří jezdci proto dosáhli lepších časů než piloti během velké ceny. Ze všech nejrychlejší byl v obou dnech vicemistr formule Renault 3,5 Daniel Ricciardo s red bullem. Jérômu d'Ambrosiovi z GP2 nadělal sedm desetin sekundy. „Je úžasné řídit tak perfektní auto. Když brzδίte, dělá přesně to, co chcete. Tentokrát jsem nebyl tak nervózní,“ přiznal Australan, který se s red bullem svezl už loni. Druhý Ambrosio mohl porovnat vozy Virgin a Renault, které během dvou dnů vystřídal. Zejména u Renaultu ho chválili. Třetí Sam Bird, letos pátý muž GP2, si vyzkoušel Mercedes a Ross Brawn si liboval nad jeho skvělou prací s inženýry. McLaren vyslal do testů zkušeného Garryho Paffeta, který sbíral data v oblasti pneumatik. Poprvé v roli oficiálního testovače se představil jinak už u Ferrari dobře známý Jules Bianchi. Svezla se i nová posila Sauberu Sergio Pérez. Za ním skončil další objev z GP2 Oliver Turvey, kterého zkoušel McLaren. Paul di Resta usilující o angažmá u Force Indie zajel osmý čas. Šampión GP2 Venezuelan Pastor Maldonado testoval pro HRT i Williams, kde by mohl v příští sezoně zakotvit. Objeví se i vítězové dalších nižších sérií - Esteban Gutierrez z GP3 (Sauber), Dean Stoneman si titulem ve formuli 2 vysloužil Williams a Michail Alešin z formule Renault 3,5, který by se rád stal druhým Rusem v F1, řídil Renault. Jako čtvrtý Čech v historii testoval vůz F1 také Josef Král, který letos přišel o podstatnou část sezony GP2 díky zranění. Dostal šanci u HRT a dokázal porazit dvojici pilotů s lotusy a jeden Virgin.

FERRARI BYLO V OBOU DNECH NEJRYCHLEJŠÍ

Týmy poprvé dostaly k dispozici nové pneumatiky Pirelli, aby je podrobily zkouškám v ostrých dvou denních testech. Stáje většinou nasadily do každého dne jiného pilota. Jednu z výjimek tvořil Red Bull, kde po oba dny jezdil Sebastian Vettel, který předtím stihl v Evropě krátkou oslavu mistrovského titulu. Kromě Marka Webbera se testů nezúčastnil také ani jeden ze stálých pilotů McLarenu. Ten dal příležitost opět Paffetovi a Turveymu. Netestoval ani Vitalij Petrov, který zatím nemá angažmá jisté. Po oba dny tak jezdil u Renaultu jen Robert Kubica. U Williamsu sbíral testovací kilometry pouze Rubens Barrichello a u Virginu jen Timo

Glock. Hispania nasadila pouze Maldonada. Force India naopak dala příležitost di Restovi, který se v pátek dělil o vůz s Adrianem Sutilem a v sobotu s Vitantoniem Liuzzim. Zatím nejlépe sedly nové pneumatiky Ferrari. První den byl nejrychlejší Felipe Massa, druhý den ho na trůnu vystřídal Fernando Alonso. Přestože týmy už začaly zkoušet nové díly pro příští sezonu, testy se pochopitelně točily hlavně kolem pneumatik. Massa upozornil, že měl při delších výjezdech problémy s tvrdší směsí, naopak měkčí se mu zdála dobrá i při delších vzdálenostech. Alonso neviděl mezi Pirelli a Bridgestonem výrazné rozdíly a očekává hladký přechod. Gumy si pochvaloval i Michael Schumacher, který byl v sobotu druhý, než kvůli zkrácení tratě přišel o nejlepší čas. Němec jako jediný

ze současných jezdců F1 pamatuje předchozí éru Pirelli. V roce 1991 je používal na voze Benetton. Jeho první dojmy z pneumatik jsou pozitivní, ale dodal, že bude záležet na novém voze. Naopak jeho týmový kolega Nico Rosberg podobné názory nesdílí. Myslí si, že Pirelli jsou výrazně pomalejší než jejich předchůdce a rychle se opotřebovávají. Mladý Němec měl navíc problémy s nastavením vozu, což rovněž přičítal pneumatikám. Přestože Vettel během jízdy dvakrát píchnul, když pravděpodobně najel na trati na něco ostrého, považuje současné pneumatiky za dobrý začátek. Pozitivní názor převládá i v týmech Sauber, McLaren, Williams a Renault. Další testy jsou na programu v Bahrajnu.

Abú Zabí - test mladíků 16. až 17. listopadu 2010

P.	Jezdec	Tým	Úterý	Středa	Ztráta	Kola
1	Daniel Ricciardo	Red Bull	1:39,616	1:38,102		160
2	Jérôme D'Ambrosio	Virgin / Renault	1:43,518	1:38,802	0,700	36 / 83
3	Sam Bird	Mercedes	1:42,985	1:39,220	1,118	149
4	Gary Paffett	McLaren		1:39,760	1,658	84
5	Jules Bianchi	Ferrari	1:43,894	1:39,916	1,814	152
6	Sergio Pérez	Sauber		1:40,543	2,441	91
7	Oliver Turvey	McLaren	1:40,725		2,623	85
8	Paul di Resta	Force India	1:42,736	1:40,901	2,799	55
9	Pastor Maldonado	HRT / Williams	1:43,750	1:40,944	2,842	108 / 81
10	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso	1:42,489	1:40,974	2,872	154
11	Yelmer Buurman	Force India		1:41,178	3,076	67
12	António Félix da Costa	Force India	1:41,381		3,279	77
13	Esteban Gutierrez	Sauber	1:41,432		3,330	88
14	Dean Stoneman	Williams	1:41,522		3,420	70
15	Michail Alešin	Renault	1:42,073		3,971	58
16	Davide Valsecchi	HRT		1:43,013	4,911	32
17	Luiz Razia	Virgin		1:43,525	5,423	70
18	Josef Král	HRT		1:44,143	6,041	61
19	Rodolfo Gonzalez	Lotus	1:44,924	1:44,312	6,210	124
20	Vladimir Arabadžiev	Lotus		1:45,723	7,621	49
21	Rio Haryanto	Virgin	1:49,439		11,337	21

Abú Zabí - test Pirelli 19. až 20. listopadu 2010

P.	Jezdec	Tým	Pátek	Sobota	Ztráta	Kola
1	Felipe Massa	Ferrari	1:40,170			94
2	Sebastian Vettel	Red Bull	1:40,500	1:40,825	0,330	144
3	Fernando Alonso	Ferrari		1:40,529	0,359	105
4	Gary Paffett	McLaren	1:40,874	1:41,622	0,704	140
5	Kamui Kobajaši	Sauber	1:40,950	1:42,110	0,780	126
6	Robert Kubica	Renault	1:41,032	1:41,614	0,862	130
7	Rubens Barrichello	Williams	1:41,425	1:41,294	1,124	192
8	Paul di Resta	Force India	1:41,615	1:41,869	1,445	56
9	Oliver Turvey	McLaren		1:41,740	1,570	30
10	Michael Schumacher	Mercedes		1:41,757	1,587	74
11	Nico Rosberg	Mercedes	1:41,778		1,608	81
12	Jaime Alguersuari	Toro Rosso	1:42,019		1,849	71
13	Sébastien Buemi	Toro Rosso		1:42,145	1,975	98
14	Vitantonio Liuzzi	Force India		1:42,416	2,246	47
15	Sergio Pérez	Sauber		1:42,777	2,607	46
16	Adrian Sutil	Force India	1:42,859		2,689	20
17	Timo Glock	Virgin	1:44,124	1:44,783	3,954	161
18	Jarno Trulli	Lotus		1:44,521	4,351	83
19	Heikki Kovalainen	Lotus	1:44,686		4,516	88
20	Pastor Maldonado	Hispania	1:45,728	1:44,768	4,598	148

