

Téma týdne:

Inventura 2010 Schumacherův rok

Nebyl to návrat, spíš nový začátek.

Stalo se:
Theissen končí

GP2:
Testy v Abú Zabí

Osobnost:
Mika Salo

MS silničních motocyklů:
Test na jihu Španělska

DTM:
Di Resta je šampionem DTM

Race of Champions:
„Pan neznámý“ vyškolicil mistry světa



A high-angle, close-up photograph of Michael Schumacher seated in the cockpit of a white Mercedes Formula 1 car. He is wearing a red helmet with white stars and the 'PETRONAS' logo, a white racing suit with 'WILLANS' and 'PETRONAS' branding, and red racing gloves. His hands are on the steering wheel, which features a 'Mercedes-Benz' logo. The cockpit is surrounded by white bodywork with 'Autonomy' written vertically on both sides. A clear communication tube is visible near his mouth.

Téma týdne

Inventura 2010 Schumacherův rok

Autorka: Eva Křivánková

Bude to brzy rok, co Michael Schumacher ukončil důchod a vrátil se do formule 1. Za tři léta jeho nepřítomnosti se ale leadership změnilo a sedminásobného mistra světa rychle odsunuli z hlavní role mladší jezdci i vlastní týmový kolega.

Ještě vloni touto dobou byl návrat Michaela Schumachera do formule 1 jen divoká spekulace, která se šířila po internetu. Sedminásobný mistr světa se prý v důchodu k smrti nudí a nabídka Rosse Brawna, šéfa právě obrozeného Mercedesu, mu nedá spát. Měsíc na to už si německá legenda s Brawnem potřásala rukou ve Stuttgartu. Byla to doba velkých vizí a optimistických plánů. Pak přišla realita. Mercedes se sice na základech bývalého Brawna a bývalé Hondy etabloval jako jeden z nejsilnějších týmů, rozhodně ale ne jako nejsilnější. A stál táhne k úspěchům místo Schumachera mladý Nico Rosberg.

PŘEDPOKLADY VS. SKUTEČNOST: K POPUKÁNÍ

Dnes už to Rosberg může přiznat. Před začátkem sezony jen do omrzení opakoval fráze o tom, jak je šťastný, že bude jezdit právě s velkým Schumacherem. Je to dobré pro tým, pro formuli 1 a bla, bla, bla. Ve skutečnosti se bál. Sám se tváří, že jen trochu, ale někteří pozorovatelé by přísahali, že hodně. „Neměl jsem tušení, co můžu čekat. V první řadě jsem ho neznal osobně a pak jsem taky věděl, že jsou s Rossem Brawnem dlouholetí přátelé. Nevěděl jsem, jestli to bude mít vliv na moji situaci,“ vzpomínal Rosberg nedávno.

Atmosféru Schumacherova nového začátku popisuje Téma týdne v F1Magu 15/10. V prvních třech závodech dostal bývalý hegemon formule 1 třikrát výprask od týmového kolegy. Fanoušci byli na rozpacích a všeobecná veřejnost na něj pohlížela jako na losera. Kontrast mezi předsezonními prohlášeními samotného jezdce i mnohých odborníků a skutečností



byl k popukání. Absolutně nic nebylo tak, jak to podle předpokladů mělo být. Schumachera především zaskočily vlastnosti hladkých pneumatik a s nimi související nedostatek přilnavosti na předku auta. Přesto on i vedení týmu slibovali rychlé zlepšení.

Obrat se ale nedostavil, i když ve Španělsku začátkem května to se Schumacherem vypadalo nadějně. Mercedes dodal řadu vylepšení, které si starší Němec pochvaloval, zatímco mladší Němec z nich byl nešťastný. Poměr sil se převrátil. Schumacher dojel v Barceloně čtvrtý, připsal si nejlepší umístění v dosavadní sezoně a Rosberg skončil až třináctý. Svět byl zase tak, jak má být. Ovšem jen na chvíli. Další čtvrté místo se Schumacherovi povedlo v Turecku, ale pak už následovala dlouhá šňůra porážek. Rosberg předčil Schumachera čtrnáctkrát

z devatenácti závodů. Ve zbývajících pěti případech by také možná dojel před ním, kdyby neměl v Maďarsku a Japonsku technické problémy a v Koreji se nepřipletl k nehodě Marka Webbera. V kvalifikacích je poměr podobný. 15:4 pro Rosberga.

KONKURENCE PŘITVRDILA

Deváté místo v poháru jezdců je Schumacherovo nejhorší umístění v kariéře. Svůj podíl má na něm i forma Mercedesu. Krok s Red Bullem, McLarenem a Ferrari udržel jen začátkem sezony. Z boje o titul odpadl hned v létě a před koncem sezony se nejlepší trojce týmů vzdálil tak, že už se o nejlepší čtyřce nedalo mluvit. Stáji se paradoxně začalo zase dařit v posledních závodech, kdy už se MGP W01 nijak nevyvíjelo. Letošní konkurence byla mnohem napjatější, než na jakou býval Schumacher zvyklý. V jeho dobách byl na vrcholu on, pak dlouho nic a pak se teprve trousili jednotliví soupeři. Letos dodaly tři nejlepší týmy do boje o titul pět špičkových pilotů, a těm ještě občas narušoval plány Robert Kubica a právě Rosberg.

Nenechte se mýlit, starý Schumacher pořád existuje. Záblesky jeho jezdeckých kvalit i odhodlání byly k vidění na mokru i při soubojích. Bohužel byly vidět i v Maďarsku, kde natlačil ke zdi předjíždějícího Rubense Barrichella, jen aby „mu to nedal zadarmo“. V Monaku se zase snažil využít nejasných pokynů vedení závodu a předjel Fernanda Alonsa v posledním kole za safety carem s tím, že prý nevěděl, že se závod dojíždí za safety carem. To je typický on. Neztratil svůj talent a není ani tak moc starý, jen se potřebuje ještě... učit. Poměry ve formuli 1 se změnily. Jsou tu jiná auta, jiní soupeři, o hodně větší konkurence. Schumacher se nikam nevrátil, začíná znovu někde jinde a to chce čas. Teď jen jestli to stihne dřív, než na něj dolehne opravdové stáří.

Schumacher vs. Rosberg 2010

	kvalifikace			závody		
	SCHU	ROS	lepší	SCHU	ROS	lepší
1 Bahrajn	7	5	ROS	6	5	ROS
2 Austrálie	7	6	ROS	10	5	ROS
2 Malajsie	8	2	ROS	x	3	ROS
4 Čína	9	4	ROS	10	3	ROS
5 Španělsko	6	8	SCHU	4	13	SCHU
6 Monako	7	6	ROS	12	7	ROS
7 Turecko	5	6	SCHU	4	5	SCHU
8 Kanada	13	10	ROS	11	6	ROS
9 Valencie	15	12	ROS	15	10	ROS
10 Velká Británie	10	5	ROS	9	3	ROS
11 Německo	11	9	ROS	9	8	ROS
12 Maďarsko	14	6	ROS	11	x	SCHU
13 Belgie	21	14	ROS	7	6	ROS
14 Itálie	12	7	ROS	9	5	ROS
15 Singapur	9	7	ROS	13	5	ROS
16 Japonsko	10	6	ROS	6	x	SCHU
17 Korea	9	5	ROS	4	x	SCHU
18 Brazílie	8	13	SCHU	7	6	ROS
19 Abú Zabí	8	9	SCHU	x	4	ROS
celkem				72 bodů	142 bodů	

Theissen končí

Autor: Tomáš Richtr

K zajímavé rošádě dojde u dvou firem, přičemž každá z nich ještě nedávno provozovala tým formule 1: BMW a Toyota. V roli sekce motorsportu u BMW skončí Mario Theissen, vystřídá jej Jens Marquardt.

DTM UŽ S NĚKÝM JINÝM

Ve stejný den to potvrdily obě automobilky. Marquardt bude od 1. ledna 2011 pracovat půl roku po Theissenově boku, než ten definitivně skončí. Theissen šéfoval sekci motorsportu BMW od roku 1999. To se rozhodlo vstoupit do německého seriálu cestovních vozů DTM počínaje rokem 2012. Před další významnou sportovní etapou automobilky z Mnichova je tak prý vhodný čas předat žezlo „mladším“. Marquardt před vstupem do Toyoty pracoval v Ilmoru na motorech pro F1 a americký formulový šampionát CART. Právě přes motory se dostal do Toyoty, kde od roku 2008 zastával úlohu týmového manažera.

BMW se stáhlo z formule 1 v důsledku ekonomické krize, podobně jako Toyota. BMW se začalo soustředit na závody cestovních vozů a Grand Turismo, Toyota začala prostřednictvím své továrny v Kolíně nad Rýnem nabízet služby v podobě technické podpory. Theissen stál za návratem BMW do formule 1 coby dodavatel motorů Williamsu v roce 2000. Navzdory zisku deseti vítězství se titulu nedomáhal a BMW šlo skrze Sauber vlastní cestou. Ta ale přinesla jedno jediné vítězství v Kanadě roku 2007 před tím, než BMW z F1 odešlo. Toyota postavila svůj tým na zelené louce a s ročním zpožděním kvůli přechodu na osmiválců zahájila svou kampaň v roce 2002. Avšak bez zisku byt' jediného vítězství. Rok 2009 byl pro Toyotu ve formuli 1 zatím posledním.

FERRARI BUDE ROZHODOVAT JINAK

Ačkoli se Ferrari během sezony dopustilo více než jen jedné chyby (podobně jako jeho soupeři), bude to právě ona chybná strategická volba, na kterou se bude svádět ztráta titulu. Ferrari tak přehodnotí své procesy rozhodování během velkých cen formule 1. Jak? Vezme si příklad z McLarenu. V jeho továrně, daleko od závodních okruhů, je vybudován velín, který pomáhá nezávislým studiím



průběhu závodu podporovat správnost rozhodování. Když Ross Brawn odešel z Ferrari, měl povinnou roční dovolenou. Během ní sledoval závody F1 na televizi, podobně jako běžný divák. Ross Brawn tehdy přiznal, že při nezávislém a nestresovém sledování závodů na běžné televizi se dají věci vidět jinak než na boxové zídce, kde navíc všichni čelí enormnímu tlaku. Ferrari přiznalo, že při finále v Abú Zabí nejelo na lepší výsledek, ale na jistotu. „Zaměřili jsme se na průměrný výsledek, který by nám postačil,“ uvedl technický šéf týmu Aldo Costa. „A když něco takového uděláte, tak stačí drobnost, Petrov nebo třeba safety car, a je po všem. Tohle už nikdy. Když Fernando projel cílem, byli jsme jako polití studenou vodou. Pět nebo deset minut jsme jen zírali na monitory. Nikdo se nehýbal, nikdo si nesundal sluchátka. Nikdo nemluvil. Nikdo nechtěl akceptovat realitu.“ Jak ale Aldo Costa sám připomněl větu z úvodu tohoto odstavce: v Abú Zabí Ferrari titul neprohrálo. „Neměli jsme během letošní sezony dostatečně rychlé auto,“ uzavřel Costa.

VALENCIE SE DRŽÍ

S rozšiřujícím se kalendářem F1 se

rozšiřuje také počet kandidátů, kteří by mohli na úkor nových uchazečů skončit. Kromě Velké ceny Turecka nebo Číny je to také dějiště současné Velké ceny Evropy, příměstský okruh ve Valencii. Ten má s ohledem na svou konfiguraci problémy nabídnout dostatečně atraktivní závody, a to nejen na úrovni formule 1, ale i doprovodných šampionátů. Objevily se navíc zprávy, podle kterých se valencijská vláda snaží pořádání závodu zbavit, neboť na nich trátí. Podle kritiků přišlo pořádání velké ceny F1 zatím na 200 milionů dolarů (jezdí se od roku 2008). Vláda Valencie ale tyto zprávy odmítla s tím, že jejich nositelé se jich snaží využít v politickém boji. Velká cena Evropy ve Valencii je uvedena v současné verzi kalendáře na rok 2011 v neděli 26. června.

LOEB DAL F1 VALE

Superstar rallye Sébastien Loeb uvedl, že už nebude usilovat o to dostat se do formule 1. Blízko k ní měl při snaze týmu Toro Rosso dostat Loeba do kokpitu F1 pro závěrečný závod v Abú Zabí v loňském roce. Nezáskal ale potřebnou superlicenci. „Byl to nápad Red Bullu, ale nepodařilo se nám jej dotáhnout do konce. Teď už je konec,“ ujistil Loeb.





GP2:

Testy v Abú Zabí

Josef Král při testech GP2 v Abú Zabí vyzkoušel vozy tří týmů a po celé čtyři dny patřil mezi nejrychlejší.



GP2

Testy v Abú Zabí

Autor: Filip Fikejz

Po formuli 1 hostilo dějiště poslední velké ceny letošní sezony Abú Zabí také testy série GP2. Během čtyř dnů se na trati prohánělo celkem devětatřicet dravých pilotů usilujících o smlouvu na příští ročník. Řada z nich jezdila v různých dnech pro různé stáje. Testování se zúčastnili i dva Češi. Josef Král je po svém návratu ve skvělé formě. Ukázal to i na okruhu Yas Marina, kde se postupně zlepšoval a svým časem se v kombinovaném pořadí za celé čtyři dny dostal na třetí místo. Výrazně tak na sebe upozornil při shánění angažmá na další sezonu. Jan Charouz se pohyboval ve druhé desítce.

SVEZLI SE I BÝVALÍ PILOTI F1

Testy série GP2 v Abú Zabí byly rozděleny do čtyř dnů. Jezdilo se v úterý, ve středu, v sobotu a v neděli. Časy jezdců měly ve většině případů lepší se tendenci. Naposledy se jezdilo s vozy Dallara GP2/08 poháněnými osmiválcovými motory Renault a obutými do pneumatik Bridgestone. Nové šasi postaví opět Dallara. Mezi zúčastněnými se objevili i dva jezdci se zkušenostmi z formule 1. Bývalý pilot Renaultu Romain Grosjean z Francie testoval pro francouzský DAMS a Ind Karun Čandhok, který letos odjel deset závodů F1 s vozem HRT, se představil v týmech Ocean a Coloni. Přímé srovnání s monoposty F1 mohli poznat také další piloti, kteří se zde o týden dříve zúčastnili testu pro mladé talenty. K naší velké radosti si z nich nejlépe vedl třetí Josef Král, který si tu nedávno vyzkoušel HRT. Dalšími, kteří letos absolvovali test nováčků a v Abú Zabí pokračovali s vozy GP2 byli Sam Bird, Oliver Turvey, který dokonce s McLarenem jezdil i při testech mezi stálými piloty, Esteban Gutierrez, Luiz Razia, Rodolfo Gonzalez a Rio Haryanto.

ČESKÁ RADOST

Josefa Krále v prvních dvou dnech zkoušel tým Barwa Addax, v jehož barvách letos Sergio Pérez obsadil celkové druhé místo. V úterý dopoledne se Čech uvedl pátým nejrychlejším časem, odpoledne byl sedmý. Ve středu byl dopoledne s mírným odstupem čtvrtý, odpoledne už postoupil na druhé místo. Na Fabia Leimera mu chybělo pouhých 0,116 sekundy. Ještě těsnější byla jeho ztráta v sobotu, kdy mu chybělo pouhých 0,026 sekundy. To už zkoušel monopost týmu Arden, který v minulosti pomohl Björnu Wirdheimovi a Vitantoniovi Liuzzimu k titulům ve formuli 3000. Odpoledne měl problémy s motorem a skončil dvanáctý. V neděli se v barvách iSport, se kterým v roce 2007 vyhrál Timo Glock, dopoledne vrátil na druhé místo. Za Michaellem Herckem zaostal o 0,032 sekundy. Odpoledne sice klesl za Leimera, ale stále udržel ztrátu na nejrychlejšího pod jednou desetinou. Určitě menší spokojenost panovala u Jana Charouze. Ten jezdil jen dva dny. V úterý byl v barvách ART dopoledne čtrnáctý a odpoledne patnáctý. V neděli ho zkoušel tým DAMS a jezdec se pohyboval okolo dvacátého místa.

PŘEHLED NEJRYCHLEJŠÍCH

Nejrychlejší čas vůbec zajel Belgičan Michael Herck. Bývalý šampion evropské formule 3 se v GP2 v uplynulých třech sezonách v týmu DPR zatím neprosadil. Jen těsně za ním zaostal loňský vítěz formule Master Fabio Leimer ze Švýcarska, který letos v GP2 bodoval jen dvakrát, ale dokázal vyhrát závod. Nyní testoval pro mistrovskou stáj

Rapax. O třetím Josefu Královi píšeme podrobněji výše. Na čtvrtém místě skončil talentovaný Američan Alexander Rossi, který už v roce 2009 jako vítěz světového finále formule BMW testoval vůz F1 BMW Sauber. Letos jezdil GP3, kde skončil celkově čtvrtý. Na okruhu Yas Marina pátý Rodolfo Gonzalez z Venezuely je mistrem britské formule 3 z roku 2006, ale letos absolvoval neúspěšnou sezonu v GP2 jako pilot týmu Arden. V Abú Zabí zkoušel štěstí hned u čtyř stájí.

Šestý Brendon Hartley po vyhazovu z vývojového programu Red Bullu zatím čeká na výraznější úspěch, zkoušely ho hned dva týmy. Sedmý Angličan Sam Bird má za sebou relativně slušnou sezonu. Už ví, jaké to je vyhrát závod GP2 a po celkovém pátém místě v letošním ročníku by rád zaútočil na mety nejvyšší. Cenné zkušenosti určitě získal i při testech pro

Mercedes GP. O nabídky asi nouzi mít nebude, zkoušely ho hned čtyři týmy. Osmý Romain Grosjean už má za sebou sedm startů v F1. Letos vyhrál sérii Auto GP a ve druhé polovině sezony se vrátil i do GP2 a dojel si pro dvě třetí místa. V GP2 čtvrtý Dani Clos ze Španělska bude podobně jako Bird papírově patřit mezi favority. Také on už v minulosti testoval vůz F1, jednalo se o Williams. V Abú Zabí byl devátý. První desítku uzavřel týmový kolega letošního šampióna Pastora Maldonada Brazilec Luiz Razia. V GP2 už má za sebou dvě sezony a přestože už si připsal jedno vítězství, v celkovém hodnocení se dosud neprosadil do první desítky.

Tento test sloužil především týmům, které si vyzkoušely řadu jezdeckých adeptů pro příští sezonu. Důležité samozřejmě bude, komu jak sedne adaptace na nové šasi.

Testy GP2 v Abú Zabí 23., 24., 27. a 28. 11.

P.	Pilot	Tým	Čas	Odstup
1	Michael Herck	DPR	1:47,138	
2	Fabio Leimer	Rapax	1:47,158	0,020
3	Josef Král	Addax / Arden / iSport	1:47,227	0,089
4	Alexander Rossi	Arden / Racing Engineering	1:47,280	0,142
5	Rodolfo Gonzalez	Racing Engineering / Super Nova / Ocean / Trident	1:47,425	0,287
6	Brendon Hartley	Racing Engineering / Ocean	1:47,456	0,318
7	Sam Bird	Ocean / DAMS / iSport / Super Nova	1:47,490	0,352
8	Romain Grosjean	DAMS	1:47,558	0,420
9	Dani Clos	Ocean / Trident	1:47,567	0,429
10	Luiz Razia	Addax	1:47,667	0,529
11	Alexander Sims	ART / Racing Engineering	1:47,744	0,606
12	Marcus Ericsson	Super Nova / Addax / iSport	1:47,775	0,637
13	Roberto Merhi	iSport / Racing Engineering / Addax	1:47,779	0,641
14	James Jakes	Coloni / Racing Engineering / Super Nova	1:47,790	0,652
15	Charles Pic	Addax / Rapax	1:47,797	0,659
16	Oliver Turvey	Super Nova / Arden	1:47,884	0,746
17	Kevin Ceccon	Coloni / DPR	1:47,888	0,750
18	Esteban Gutierrez	ART	1:47,913	0,775
19	Adrian Quaife-Hobbs	Coloni	1:47,925	0,787
20	Andrea Caldarelli	Racing Engineering	1:47,939	0,801
21	Luca Filippi	Coloni	1:47,944	0,806
22	Davide Rigon	Rapax	1:48,008	0,870
23	Stefano Coletti	Trident	1:48,016	0,878
24	Pal Varhaug	DAMS	1:48,156	1,018
25	Jolyon Palmer	iSport / Addax / ART	1:48,185	1,047
26	Adrian Zaugg	Trident	1:48,362	1,224
27	Karun Čandhok	Ocean / Coloni	1:48,372	1,234
28	Robert Wickens	iSport	1:48,408	1,270
29	Julian Leal	Trident	1:48,499	1,361
30	Nathanael Berthon	DAMS / ART / DAMS	1:48,575	1,437
31	Nicolas Marroc	Ocean	1:48,731	1,593
32	Armaan Ebrahim	Rapax / Arden / Coloni / Ocean	1:48,857	1,719
33	Simon Trummer	Arden	1:48,874	1,736
34	Jake Rosenzweig	Super Nova	1:49,085	1,947
35	Rio Haryanto	iSport / Arden	1:49,397	2,259
36	Jan Charouz	ART / DAMS	1:49,430	2,292
37	Ivan Samarin	DAMS	1:49,950	2,812
38	Daniel Mancinelli	Rapax	1:50,102	2,964
39	Camilo Zurcher	DPR	2:10,469	23,331

Poznámka: V barvách týmů, které jsou tučně vyznačené, zajeli piloti své nejlepší časy.

Mika Salo

Autor: Michal Mikoláš

Finsko dalo světu řadu schopných závodníků, ať už se prohánějí ve formulových monopostech, či rallyových vozech. Patří k nim také Mika Salo, bývalý jezdec formule 1, který v úterý 30. listopadu oslavil čtyřiačtyřicáté narozeniny. Ten sice nikdy nedokázal v královně motorsportu zvítězit, přesto v ní strávil osm sezon.

Mika Juhani Salo se narodil 30. listopadu 1966 v Helsinkách. Napodobil své krajany JJ Lehta a Miku Häkkinena (který byl za svých mladých let prakticky Salovým sousedem, bydleli jen několik ulic od sebe) a stal se šampionem evropské formule Ford. S druhým jmenovaným soupeřil v letech 1989 a 1990 v britské formuli 3. Navrch měl Häkkinen, který se v sezoně 1990 stal šampionem. Salo skončil na druhém místě. Dalším logickým krokem v Salově kariéře měl být postup do formule 3000. Nabídky se hruly. Salo si ovšem sám situaci nepříjemně zkomplikoval, když byl v Londýně přistižen při řízení pod vlivem alkoholu. Zatímco Mika Häkkinen v roce 1991 již závodil ve formuli 1 (v barvách Lotusu), Salo se musel pokusit do královny motorsportu dostat oklikou. Vybral si proto Japonsko. Tam vydržel čtyři sezony. Nejprve závodil ve formuli Nippon jako vývojový jezdec Yokohamy. Sen se finskému závodníkovi konečně splnil na konci sezony 1994. Šanci dostal od skomírajícího týmu Lotus. V monopostu Lotus 109 nastoupil v Grand Prix Japonska (desáté místo, bez jakékoliv předchozí zkušenosti s formulí 1) a v Austrálii (nedokončil). Tehdejší šéf Lotusu, Peter Collins, se Salem podepsal smlouvu i pro rok 1995. Jak se ale ukázalo, poslední závod předcházející sezony byl pro Team Lotus labutí písní, a tak si Salo musel hledat angažmá jinde.

Následující tři sezony strávil v týmu Tyrrell. Jeho výsledky byly hodně ovlivněny aktuální finanční situací týmu. Nutno ovšem dodat, že se mu své týmové kolegy podařilo ve všech třech letech porazit, ať už se jednalo o Katajamu, Tarquiniho či Verstappena. V sezoně 1995 nasbíral pět bodů. V Itálii a Austrálii dojel pátý, v Japonsku si vyjel šestou pozici. Celkově patnácté místo. Stejně skóre měl i následující rok, bodoval v Brazílii,

Austrálii a Monaku (jednalo se o památný závod, ve kterém zvítězil Olivier Panis na Ligieru. Sám Salo tehdy cíl neviděl, před kolizí odkroužil 70 kol, přesto to ale stačilo na klasifikování na pátém místě) tentokrát to ovšem stačilo na třináctou pozici v šampionátu jezdců. Následující sezonu to již bylo horší. Zadařilo se pouze v Monaku – dva body, celkově sedmácté místo. Přišel čas změnit působiště.

Mika Salo v roce 1998 přestoupil k Arrowsu. Že je pro něho Monako knížectvím zaslíbeným, potvrdil čtvrtým místem. Rok 1999 byl pro Fina nejúspěšnějším v kariéře, ač to ze začátku vypadalo na katastrofu. Salovi se totiž pro tuto sezonu nezadařilo najít stálé angažmá. Spokojit se tudíž musel s pozicí náhradníka. Nejprve ve třech závodech usedl do křivlavě zbarveného monopostu nové stáje BAR, když zastoupil zraněného Ricarda Zontu. Po GP Británie přišla ještě zajímavější příležitost, Ferrari potřebovalo náhradu za Michaela Schumachera. Nabídka, která se neodmítá, Salo pochopitelně přijal

a proměnil ji ve dvě umístění na stupních vítězů. V Německu by dokonce vyhrál, kdyby nepřišel příkaz na přepustění prvního místa ve prospěch Eddieho Irvina, který bojoval o titul. Poslední dvě sezony ve formuli 1 byla léta 2000 – tým Sauber a 2002 – Toyota. Po skončení působení v efjedničkách Salo vyzkoušel mnoho jiných sérií, největší úspěchy mu ovšem přinesly vytrvalostní a GT závody (na chvíli ale usedl kupříkladu i do vozu série CART). V letech 2008 a 2009 vyhrál kategorii GT2 ve čtyřadvaceti hodinovce Le Mans. Českému fanouškovi jméno Mika Salo v paměti utkvělo také kvůli rozepři s Tomášem Engem. Při závodě v Mid-Ohio před třemi lety došlo k jejich vzájemné kolizi. Český pilot byl následně na popud Ferrari propuštěn. V loňském roce se mluvilo o Salově spojení se zámořskou závodní sérií NASCAR. Mika Salo je ženatý (manželka Noriko pochází z Japonska) a je otcem dvou dětí. Podobně jako někteří jeho kolegové si v minulosti vyzkoušel komentování závodů formule 1. Za mikrofon usedl v televizi MTV3.





MS silničních motocyklů:

Test na jihu Španělska

V Jerezu absolvoval světový šampion třídy do 125ccm Marc Márquez premiéru v sedle motocyklu Suter třídy Moto2.



MS silničních motocyklů

Test na jihu Španělska

Autor: Petr Czyž

V Jerezu se minulý týden od středy do pátku letos naposledy ve větším měřítku testovalo. Převážně se jednalo o jezdce a týmy z kubatury Moto2, ale nechyběl ani český závodník Karel Abraham se svým týmem Cardion AB Motoracing a Desmosedici GP11. Premiéru s motocyklem Suter Moto2 absolvoval Marc Márquez a spousta dalších závodníků, kteří pro sezonu 2011 změnili tým nebo výrobce podvozku. Na dráhu také vyjel prototyp motocyklu Suter určený pro sezonu 2012, poháněl ho litrový motor BMW a testovali jezdci Damien Cudlin a Carmelo Morales. Výrobci získali potřebná data a v průběhu zimy můžou pokračovat v přípravě motocyklů na první testy roku 2011.

Od prvního prosince začíná období zákazu testování, které trvá až do jednátřicátého ledna. Možnost si letos naposledy vyzkoušet motocykly tak využili především jezdci a týmy střední kubatury Moto2, když minulý týden absolvovali na jihošpanělském okruhu v Jerezu De La Frontera třídní privátní test. Spolu s prototypy třídy Moto2 testoval svůj stroj o obsahu 1000ccm výrobce Suter a nechyběly ani motocykly MotoGP, které do Jerezu přivezl testovací tým Ducati a Cardion AB Motoracing. Český jezdec Karel Abraham je nováčkem v královské kubatuře a po dvou dnech ve Valencii získal ještě další tři dny testování k dobru. Stejnou příležitost loni využil Héctor Barberá, Marco Simoncelli, Álvaro Bautista a Hiroši Aojama.

Pro mnohé velmi důležité tři dny ale ovlivnila nepřízeň počasí. Ve středu vyjela většina jezdců na dráhu až po obědě a někteří se k testování motocyklu vůbec nedostali, jako například Marc Márquez, úřadující mistr světa nejnižší kubatury. Sedmnáctiletý Španěl po třech sezonách v třídě do 125ccm přestoupil do Moto2, kde pojede v týmu Monlau Competición, skupině pod vedením svého manažera Emilia Alzamora. První zkušenost v sedle motocyklu Suter tak získal Márquez až ve čtvrtek a na to, že jel poprvé s mnohem těžším strojem si nevedl vůbec špatně.

Nováček v týmu Mapfre Aspar Javier Forés a současný šampion seriálu CEV Stock Extreme byl pokaždé mezi prvními, kdo vyjel po ránu testovat. Forés je talentovaným závodníkem, je si vědom, že v mistrovství světa bohužel není velká příležitost si mimo závody svůj stroj pořádně vyzkoušet a proto se snažil zajet co nejvíce okruhů. Podobně byl na tom skotský talent Kev Coghan. Skot pojede v příštím roce v barvách týmu Aeroport de Castello, kde ještě donedávna závodil Alex Debón. Španěla ale letos pronásledovalo jedno zranění za druhým a nakonec musel dát na radu lékařů a předčasně ukončit svou závodní kariéru. Nyní se v pozici manažera týmu bude věnovat Coghanovi a se zkušenostmi, které získal v mistrovství světa od roku 1998 mu bude zcela určitě dobrým učitelem.

V pátek jsme v případě Alexe De Angelise zaznamenali pozitivní zprávu, když tým JiR Moto2 potvrdil jezdce ze San Marina jako svého prvního závodníka pro sezonu 2011. De Angelis v roce 2009 odešel z prostředí královské kubatury MotoGP a v Moto2 si měl vybudovat pozici pro návrat zpět. Se stejným záměrem odcházel do střední kubatury jeho tehdejší týmový kolega Toni Elias, jemuž se to podařilo na sto procent. Bohužel



v případě De Angelise byla letošní sezona velice komplikovaná. Rok 2010 začínal s týmem RSM Scot jako jeden z favoritů, ale první bodovaný závod zaznamenal až ve čtvrtém kole sezony a navíc ho provázela někdy až neuvěřitelná smůla.

Vysvobozením byla pro De Angelise možnost nahradit v týmu Interwetten Honda zraněného Hiroši Aojamu. Alespoň na nějakou dobu byl zpátky v královské kubatuře a čas mimo Moto2 jeho management využil k hledání nového týmu. Podařilo se a závodem v San Marinu se do střední kubatury vrátil s týmem JiR Moto2. Od Velké ceny Japonska se mu konečně začalo dařit. V Malajsii poprvé zajel na stupně vítězů, závod v Austrálii vyhrál, do konce sezony si na konto připsal nejvíc bodů ze všech a sezonu stačil dokončit na jedenáctém místě! Rok 2011 je tak pro De Angelise druhá šance, která se už nemusí opakovat.

Britský motocyklový závodník Scott Redding byl spolu s Juliánem Simónem oficiálním testovacím jezdce motocyklu Suter Moto2 pro rok 2011. Španěl pokračuje dalším rokem ve spolupráci s týmem Mapfre Aspar Jorge Martíneze a stejně tak Brit prodloužil smlouvu s belgickým Marc VDS Racing. Redding měl také vyzkoušet litrový speciál z konstrukční dílny Eskila Sutera, ale k tomu nakonec nedošlo. Ve čtvrtek totiž těsně před skončením plánovaného testu podvozku Suter 2011 havaroval a to tak nešťastně, že ho po předběžném vyšetření museli hospitalizovat v nedaleké nemocnici a v pátek už test neumožnilo počasí.

Naopak tuto možnost od středy plně využil Australan Damien Cudlin, jenž se na jihu Španělska představil v roli testovacího

jezdce Suter Racingu. Ve čtvrtek pak tento motocykl poháněný motorem BMW testoval Carmelo Morales a oba zvládli v průběhu testování zajet přes sto kol. Cudlin si nový motocykl velmi pochvaloval, když uvedl, že do této chvíle na tomto stroji odvedli pořádný kus práce. Nicméně jeho chvíle přijde až v roce 2012, protože to se do světového šampionátu vrátí éra litrových motorů, které v MotoGP nahradí současné osmistovky.

Z královské kubatury byl v Jerezu pouze testovací tým italské Ducati a brněnský tým Cardion AB Motoracing s Karlem Abrahamem. Testovací jezdec Franco Battaini pracoval na prototypu Valentina Rossiho, ladil základní nastavení GP11 dle jeho požadavků z testu ve Valencii a ve čtvrtek pak spojil síly s manažerem továrního týmu Vittorianem Guareschim. Do Jerezu přijeli pouze s motory, které pracují se systémem zapalování Big Bang a motocykly Desmosedici GP11, jenž měl také k dispozici Karel Abraham.

Český jezdec pokračoval zajímavými výkony, jednou si vyzkoušel pád a teď už ho čeká cesta do Boloně, kde se vyrábějí jeho stroje pro sezonu 2011. „I když nám počasí v Jerezu nepřálo, tak výsledek testování nebyl špatný,“ řekl Abraham. „Vyzkoušeli jsme si řadu věcí a získali spoustu informací o motocyklu Ducati. Pomalu si už také zvykám na brutální výkon motoru. Jediné, co mě trochu mrzí, byl pád právě ve čtvrtek odpoledne, kdy byly nejlepší povětrnostní podmínky. Napůl to byla moje jezdecká chyba, napůl se na pádu podepsalo nastavení motocyklu. Zkoušeli jsme něco nového a nebylo to dobře. Jenže i to patří k testům. V pátek jsem tak v Jerezu definitivně zakončil sezonu.“

Di Resta je šampionem DTM

Autorka: Eva Křivánková

Gary Paffett zažil v Šanghaji nevíтанé déjà vu. Stejně jako vloni vyhrál poslední závod sezony DTM, a stejně jako vloni mu ani to nestačilo k zisku titulu. Tím šťastným se stal Paul di Resta. A bude nejspíš ještě šťastnější, protože teď vypadá jako žhavý kandidát na vstup do formule 1.

Paul di Resta o uplynulém víkendu zkompletoval argumenty, proč by si zasloužil sedačku ve formuli 1. V čínské Šanghaji dotáhl sezonu v německém mistrovství cestovních vozů, DTM, a získal titul. Dlouhodobé naléhání jeho mateřského Mercedesu na Force Indii, aby mu dala šanci ve formuli 1, tak nabylo na důrazu.

Skotský jezdec, bratranec šampiona IndyCar Daria Franchittiho, tráví v DTM už čtvrtý rok. Do posledního víkendu sezony vstupoval jako jeden ze tří kandidátů na titul. V čele bodování jezdců však byl Bruno Spengler a šanci si držel i Gary Paffett. Spenglerovi ale nevyšla kvalifikace a di Resta získal pole position. Paffett potřeboval nutně vyhrát a pak čekat. První část úkolu splnil, čekal ovšem marně. Po prvních zastávkách předjel di Restu a dostal se do vedení. Pozdější mistr DTM se ale udržel na druhém místě



a to mu k úspěchu stačilo. Spengler dojel třináctý. Paffett si tedy zopakoval úspěch-neúspěch z minulého roku. Tehdy bojoval o titul až do posledního závodu s Timem Scheiderem. Vyhrál, ale Scheider byl hned druhý a udržel si celkové vedení.

SUSIE: LEPŠÍ NEŽ DAVID I RALF

Svůj velký závod zažil v Číně i David Coulthard. Penzionovaný pilot formule 1 a komentátor britské televize BBC. V posledním závodě své první sezony dokončil osmý a získal první bod. Jen o dva body víc za letošek utržil Ralf Schumacher. Jeho třetí rok v DTM nebyl o nic moc lepší než ty dva předchozí. V bodování jezdců ho předstihla i Susie Stoddartová, krajanka di Resty a budoucí žena spolumajitele Williamsu F1 Tota Wolffa.

Čtyřicetiletý di Resta vyhrál tři z letošních jedenácti závodů a k tomu získal čtyři druhá místa. Paffett zvítězil také ve třech závodech, druhé místo měl

ale jenom jedno a k tomu ještě jedno třetí. Spengler už byl na stupni nejvyšším jen dvakrát. Čtyři druhá a dvě třetí místa k tomu byla pořád málo. Na rozdíl od loňska byli z finálového klání vyloučeni Němci. Loňský mistr Scheider titul neobhájil a skončil celkově čtvrtý. Pro pořadatele soutěže to tak možná bylo i lepší. Korunovat německého mistra německého mistrovství v Asii, zatímco fanoušci musí sedět doma u televize, to už by jim asi domácí publikum neodpustilo.

Finále DTM se totiž až do loňska tradičně konalo na Hockenheimringu. Oblíbená trať ale přišla o pořádání letošního finále DTM ve prospěch Šanghaje. Série prý může po letech zápasení o holý život začít růst a Čína je důležitým odbytištěm pro obě pořádající značky – Mercedes i Audi. Německé fanoušky ale stěhování finále vůbec nepotěšilo. Němci byli zvyklí slavit konec sezony doma. Oblehli kemp u trati v Hockenheimu, zaplnili hlavní tribunu a užili si rodinný nebo party víkend. V zákulisí si finále DTM nenechal ujít nikdo, kdo v německém motorsportu něco znamená a nemá zrovna povinnosti jinde.

ZA DVEŘMI F1 JE PŘEPLNĚNO

Šéf Force Indie Vidžaj Malaja musí mít v posledních dnech poměrně zamotanou hlavu. Zájemci se tlačí na místa hned obou jeho pilotů. Di Resta by mohl nahradit Tonia Liuzziho, který to má nejspíš spočítané tak jako tak. Mercedes dodává indickému týmu motory a di Restu už s nimi letos protlačil jako testovacího a pátečního pilota. Celkem si skotský závodník vybral osm lekcí hlavně v první půlce sezony. Naposledy seděl ve formuli 1 na Monze. Pokud by jeho angažmá dopadlo, nemusel by být jeho kolega nutně Adrian Sutil. Willi Weber by totiž u Force Indie rád usadil Nika Hülkenberga. Ten nedávno přišel o místo u Williamsu.



„Pan neznámý“ vyškolil mistry světa

Autor: Michal Mikoláš

Motoristický sport zahrnuje nepřeberné množství disciplín. Kteří závodníci jsou ovšem ti nejlepší? Je schopnější jezdec rally, či formule 1? Objektivní odpověď na takovou otázku nejspíše neexistuje. Každý rok je ovšem pořádána akce, kde spolu soupeří ti nejlepší z nejlepších. Závod šampionů, Race of Champions.

Je pouze jediný podnik, ve kterém je možnost vidět mezi sebou soupeřit hvězdy formule 1, rally, NASCAR, cestovních vozů a jiných disciplín. Race of Champions je mezinárodní akcí, která se koná každoročně již od roku 1988. Účastníci závodů mezi sebou bojují o titul „šampion šampionů“ (Champion of Champions) a obdrží cenu Henriho Toivonena, známého závodníka rally, který tragicky zahynul v roce 1986. V roce 1999 se součástí Race of Champions stal také takzvaný pohár národů. V něm mezi sebou po dvoučlenných týmech zápolí jednotlivé státy (případně několik států v jedné koalici, např. nordické státy či státy Beneluxu). Závod šampionů se konal na rozličných místech. Premiéra se odehrála na staříčkém okruhu Autodrome de Monthéry, nacházejícím se jižně od Paříže. Vůbec prvním šampionem šampionů se stal Juha Kankkunen. Od roku 1989 se závodí na paralelním uspořádání dráhy. Dlouhou dobu se jednalo o záležitost takřka výhradně pro jezdce rally. Až do roku 2004, kdy triumfoval Heikki Kovalainen, pokaždé vyhrál „soutěžácký“ jezdec. Race of Champions se v průběhu doby konal na rozličných místech. V letech 1992 až 2003 se piloti proháněli na Kanárských ostrovech. Počínaje rokem 2004 vznikla tradice pořádání závodu na sportovních stadionech. Mimo jiné to zajišťovalo i komfortnější podívanou pro diváky. Francouzský stadion Stade de France v letech 2007 a 2008 nahradilo anglické Wembley a konečně loni se akce konala na národním stadionu v Pekingu.

Letos Race of Champions nahradila Esprit Arena, nacházející se v Düsseldorfu. Stadion je domovským stánkem fotbalového klubu Fortuna Düsseldorf, hrajícího druhou německou bundesligu.



Závodu se zúčastnilo celkem šestnáct sportovců z deseti zemí. Zajímavostí je, že se klání jezdců zvyklých na dvoustopá vozidla účastnila také motocyklová ikona Mick Doohan. Kromě něho se akce zúčastnili také Tanner Foust, Bertrand Baguette, Jeroen Bleekemolen, Sébastien Loeb, Alain Prost, Michael Schumacher, Sebastian Vettel, Jason Plato, Andy Priaulx, Heikki Kovalainen, Tom Kristensen, Filipe Albuquerque, Alvaro Parente, Carl Edwards a Travis Pastrana. Pohár národů již počtvrté v řadě vyhrálo Německo s hvězdou sestavou Schumacher-Vettel. Závodilo se na pestré škále vozítek, od Audi R8, přes Porsche 911 GT3 až po vozítka speciálně vyrobená pro toto klání. Pro hlavní část soutěže, tedy bitvu o titul šampiona šampionů, byli účastníci rozděleni do čtyř skupin po čtyřech. V každé skupině pak jednotliví závodníci soupeřili mezi sebou. Z každé skupiny postoupili dva s největším počtem vítězství do vyřazovacích bojů. O rozruch se nechtěně postaral Heikki Kovalainen, který ošklivě havaroval při řízení vozu Audi R8. Příčinou nárazu do bariér byl patrně zaseknutý plynový pedál. Náraz byl tak

silný, že finský závodník na chvíli upadl do bezvědomí. On i jeho přítelkyně, která se svým partnerem seděla ve voze, ovšem nakonec z nehody vyvázli bez následků. Ve vyřazovacích bojích začal vystrkovat růžky mladý a poměrně neznámý Portugalec s nesnadno vyslovitelným příjmením, Filipe Albuquerque, který si nejprve poradil s krajanem Parentem a posléze i se Sebastianem Vettelem (který v prvním kole vyřadil Michaela Schumachera). Do finále s ním nenastoupil nikdo jiný než Sébastien Loeb, který v minulosti zvítězil již třikrát. Na rozdíl od čtvrtfinále a semifinále se finále jelo celkem na tři rozjíždky. První vyhrál Albuquerque, druhou Loeb. Rozhodovalo se tedy až do třetice, kdy byl rychlejší Portugalec. Kdo je vlastně tím, před kým se musel sklonit i Sébastien Loeb? Filipe Albuquerque vyzkoušel již řadu formulových sérií, největší úspěchy sbíral ve formuli Renault (třídou dvoulitrů dokázal vyhrát) a také v A1GP. Na úspěchy v nižších formulových sériích se mu nepodařilo navázat a v posledních dvou letech nastupuje pouze v italském šampionátu GT vozů a v sérii Superstar Series.



