



Na okruzích se nestárne

Na Hungaroringu vstoupil Petr Kačírek do své třicáté okruhové sezony. Hezký dárek k tomuto jubileu si dal už loni, kdy jeho tým Duck Racing slavil historický úspěch v Eset Cup Series. Dan Skalický vyhrál absolutně klasifikaci nejprestižnější třídy vozů GT a přidal titul i v hodinovce. Petr Kačírek skončil v GT třetí.

Po návratu z prvního letošního závodního víkendu v Maďarsku jsem Petra Kačírka zeptal:

Petře, máš před sebou 30. okruhovou sezónu, když se ohlídeš za tím množstvím závodů, na co rád vzpomínáš?

Když se ohlídnou za těmi devětadvaceti roky v motoristickém sportu, mám pocit, že to uteklo jako voda. Rád vzpomínám na začátky ve Ford Fiesta Cupu, kde bylo hodně závodění, hodně aut a velká legrace. Druhým takovým mezníkem bylo spolu s Marcelem Kusínem naše první společné BMW M3, se kterým jsme toho během deseti let

hodně vyhráli i prohráli, ale bylo to strašně fajn a moc jsme se toho naučili. Přestup do nejvyšší třídy GT3 byl sám o sobě vrcholem a na sklonku kariéry odměna za celoživotní práci a čas, který jsem strávil na závodech se všemi starostmi, co s tím souvisejí.

Do sportovního důchodu se ale nechystáš. Co by sis přál v motoristickém sportu ještě zažít?

Těším se na závody historiků s naším novým Fordem Capri. Zamiloval jsem se do jízdy na šotolině s Fabií R5, takže kromě závodů v Emirátech bych se rád svezl na šotolině i někde v Ev-

ropě. Okruhy jsou pro mě klasika, síla Audi R8 GT3 v podobě skoro 600 koní a přes 600 Nm, to vás prostě nikdy neomrzí a pokaždé, když si sednu do tohoto auta, tak je to velká výzva a adrenalin. A zbývá poslední věc, a to La Carrera Panamericana. Ta nám s Vojtou Štajfem tak přirostla k srdci a zanechala v nás tolik pozitivního, že jsme se rozhodli vyrazit do Mexika i po třetí. Nevíme sice ještě kdy, ani s jakým autem, ale víme jistě, že se tam vrátíme. A když se přece jen dožiji stáří, nebudu závodit a najdu si konečně čas, nevím zatím kdy, tak si představuji, že spočítám odjeté závody a z každé sezony si udělám fotoknihu o tom, co a s čím jsem ten který rok jel, a pak si budu alespoň prohlížet obrázky.

K tomu je ještě daleko. Pojďme se vrátit k prvním letošním závodům na Hungaroringu, kde se bojovalo o body do Eset Cupu, Středoevropské zóny FIA a mistrovství republiky. S Audi R8 LMS GT3 jsi absolvoval sprint a připsal body za čtvrté místo. Spokojenost?

S výkonem auta a týmu naprostá spokojenost, se mnou je to horší. Přes zimu jsem v rámci

lockdownu přibral pět kilogramů a v autě je to strašně znát. Odjel jsem sice nějaké soutěže ve Spojených arabských emirátech s Fabií R5, ale rychlostní zkoušky byly krátké, ne moc náročné, tam to bylo v pohodě. Na Hungaroringu jsem najednou musel vydat ze sebe úplně vše. Řídit v ostrém tempu Audi R8 GT3 je opravdu velký tělocvik, a tak od osmého kola jsem toho začínal mít dost. Nedovedu si představit jet hodinovku. Takže na začátku každého sprintu jsem se držel ve špičce, bojoval s nejlepšími, postupem času jsem ale vadnul a souboj o stupně vítězů se mě přestal týkat. Poznal jsem, že takhle ne. Sice mi je 53 let, ale věřím, že když na sobě zapracuji, ještě můžu jezdit vepředu. Hned po Hungaroringu jsem nastoupil přísný jídelníček s každodenním trápením ve fitcentru a na kole. Bolí to, ale nedá se nic dělat. Na Slovakiaringu to musí být lepší.

Hungaroring už více než tři desítky let hostí F1. Jak moc si užíváš závodění právě na tomto okruhu?

Trať znám perfektně, protože na ní závodím už třicet let. Ale upřímně, raději mám jiné okruhy. Hungaroring je velmi specifický, je to trať dost úzká, a kromě cílové rovinky se na ní nedá předjíždět. Navíc má velmi špatný grip, auto klouže celý závod. Nechápu, že právě tady se může jezdit F1 tak dlouho.

Loni jste v Duck Racing týmu prožili jednu z nejuspěšnějších závodních sezon. Jak vidíš vaše ambice po prvních závodech nové sezony?





Ano, loni jsem skončil třetí. Hlavně jsem se ale věnoval Danovi Skalickému, který v minulém roce vyhrál vše, co se dalo. Byl to úspěch, na kterém se podílel celý tým. Takže spokojenost. Letos pojedou jenom já, Dan má pracovní povinnosti. Představím se pouze ve sprintech. Na endurance nemám parťáka. Pokud pojedou kompletní šampionát všichni jezdci a týmy, co byly v Maďarsku, bude obhajoba těžká. Ale uvidí-

me. Jak říkáme již dlouhou dobu v našem týmu, kachny se počítají až v cíli.

Možná nejvíce soubojů jsi svedl na maďarské půdě s Polákem Rzepeckým, loni ještě jezdce Clio Cupu. Jak moc tě svým výkonem překvapil?

Jel hezky, dokonce tak hezky, že při předjíždění pomalejších aut o kolo zpět mu jednou brzdění

do zatáčky nevyšlo a narazil z boku do mé audiny. Nebylo to nic velkého, ustál jsem to a do cíle nakonec v prvním sprintu dojel před ním. Ve druhém mě porazil, takže ano, pokud s vozem Porsche absolvoval první závody, je šikovný.

Proč jsi v zimě v Dubaji vynechal okruhové mistrovství a soustředil se jen na rallye?

Důvod byl jednoduchý. Okruhový šampionát v Dubaji ztratil svoji hodnotu a ani organizace není na patřičné úrovni, abychom se vydávali s audinou na jiný kontinent. Jediné, co jsme si dovolili, byl pronájem auta od místního týmu, abychom v Dubaji odjeli několik testovacích dnů na zdejší okruhu. Přece jen se tu jezdí jedna z neznámějších čtyřadvacetihodinovek a člověk nikdy neví, co ho napadne nebo jakou nabídku dostane. Proto se v Emirátech chci udržovat v podvědomí okruhové komunity a být připraven se případně vrátit i do těchto závodů.

Jaké jsou sportovní plány Duck Racingu v této sezoně?

Věřím, že letos se sezona rozjede normálně, ne jako loni až v červnu, resp. červenci. Pokud jde o sportovní plány Duck Racing týmu naše účast v šampionátech se nemění. Smlouvy s partnery máme jak na okruhy, tak na rally. Na okruzích se zúčastníme všech šesti závodních víkendů v rámci Eset Cupu, Středoevropské zóny a českého mistrovství. V rally chceme odjet kompletní šampionát v rallysprintu. Na pár podniků usedne do naší Fabie R5 můj kamarád a zkušený jezdec Vojta Štajf, zbytek odjedu já. Ve velkém mis-





tráku chceme začít soutěžit v Hustopečích, pak absolvovat oblíbenou Rallye Bohemia a určitě si nenecháme ujít jubilejní 50. ročník Barumky. Zatím ale můžeme stále jen hádat, co se skutečně odjede z připraveného kalendáře.

Dočkají se fanoušci rallye konečně premiéry Fordu Capri RS mezi historiky?

Věřím, že to konečně vyjde. Na start v automobilových soutěžích mezi historiky se moc těším. Bohužel Ford Capri RS se rodí pomalu a bolestně v dílně u Pavla Janouška. Jak jsme předpokláda-

li, není to jednoduché, navíc s brexitem přibýly starosti s dopravou a proclením náhradních dílů z Anglie. Dnes už se ale stavba vozu chýlí ke konci, snad na podzim opravdu vyjedeme.

Zbývá vám v týmu ještě čas věnovat se i výchově mladých jezdců?

Samozřejmě podporujeme naše mládí. Petr Kačírek Jr. pokračuje v motokárách ve třídě Easykart 100, a protože závody v Česku začnou později, rozhodli jsme se odjet italský šampionát, ve kterém už se závodí. Novým přírůstkem do našeho

týmu je mladý Pavel Petráš, syn Radka Petráše, který jako mechanik s námi jezdí na okruhy. Malý Pavel se věnuje motokrosu, takže Duck Racing bude aktivní v další motoristické disciplíně. Věříme, že naše společná práce a podpora mu pomůže v jeho sportovním růstu.

Děkuji za rozhovor.

Text: Karel Malina

Foto: Petr Frýba

