

Okruhy

Duck racing opět na scéně

V lednu oslavil automobilový závodník Petr Kačírek čtyřicáté narozeniny a před sebou má sedmnáctou okruhovou sezonu, do které po osmi letech nevstupuje po boku Marcela Kusína, ale se svým Duck Racing Týmem.

-Petře, znamená to, že K+K Racing tým, ve kterém jsi působil tolik let s Marcelem Kusínem je už minulostí?

Pro mne ano, na konci loňského roku se K+K Racing rozdělil na dva samostatné autokluby a tedy i na dva závodní týmy. Já se vrátil ke svému „Ducku“, který jsem měl v devadesátých letech. Marcel pojede dál za K+K. To, že nyní budeme na závodních tratích soupeři, ale neznamená, že jsme se rozešli ve zlém. Dál zůstáváme přáteli a spolupracujeme.

-Skončil i váš projekt závodního vozu BMW s osmiválcovým, pětilitrovým motorem?

Po třech letech jsem tento projekt ukončili, protože už neměl opodstatnění. Když jsme s ním začínali v roce 2004, tak měl Antonín Charouz v domácím šampionátu dva vozy DTM a existovala jen objemová třída nad dva litry. To se změnilo, letos je v domácím šampionátu vypsána nová třída do 3500 cm³, a tak by bylo zbytečné v tom pokračovat. I kdyby auto fungovalo, na DTM by stejně nemělo. Tenhle projekt nás stál hodně peněz, úsilí i nervů a nic z toho nebylo, ale to se někdy stává, že něco nevyjde. My musíme jít dál a dívat se dopředu. Naštěstí je před námi nová výzva. Kdyby nebyla, tak bych asi zvažoval účast v nějakých jiných závodech. Bojovat o desáté místo v konkurenci DTM by opravdu nemělo smysl.

-Co vaše loňská auta, zůstala, nebo jsou už prodaná?

Karosérie obou aut zůstaly a na prodej je pouze jeden motor, protože ten druhý se loni zničil. Karosérie, které zůstanou v efektní modré metalíze, jsme upravili, částečně i odlehčili a připravujeme do nich klasické šestiválce o objemu 3200 cm³. A musím říct, že jsme si dali záležet na tom, aby v autě bylo to nejlepší, co nabízí trh, protože letos půjde na závodní dráze skutečně o desetinky sekundy. Bude mít konečně smysl laborovat i s pneumatikami Michelin. Plánujeme i hodně testování, úpravy podvozku i aerodynamiky. Musíme jít tímto směrem, protože v tak nabitě třídě se jinak prosadit nedá a mým cílem je bojovat o titul.

-Jak rychle si budeš zvykat na přece jen výrazně pomalejší vůz?

Já myslím, že z rychlého do pomalejšího auta se přestupuje lépe, takže to nebude tak strašné. Letošní šestiválec bude mít výkon kolem 380 k, tedy proti loňsku o asi sto míň.

-Na kolik se po rozchodu s Marcelem Kusínem změnilo personální složení týmu?

Nezměnilo. Šéfmechanikem dál zůstává František Purkrábek, který staví motory a sekvenční převodovku, aerodynamiku a stavbu karosérie má starosti Martin Šelhofer a manažerem je dál Martin Makovec. Já se soustředím na co nejlepší výkon za volantem. Hodně jsem se věnoval fyzické přípravě, protože cíl je jasný, jezdit vpředu, o ničem jiném se přemýšlet ani nedá.

-Kdo z jezdců tě doplní při vytrvalostních závodech?

Vytrvalostní závody v domácím šampionátu pojedu s Danem Suchým. Kdo pojede s druhým autem při krátkém mistrovském závodě, to je zatím v jednání. Jinak se zúčastním ještě zóny střední Evropy, takže nás čeká dvanáct až třináct závodních víkendů.

-Kdy plánujete první testy?

Tak vzhledem k tomu, že v Brně i Mostě se upravuje dráha, tak se nabízí k prvním testům německý Hockenheim a maďarský Hungaroring. Věřím, že auto před začátkem šampionátu vyzkoušíme v dubnu na obou tratích

-Jak se těšíš na úvodní závod na Hungaroringu po vlastně šestiměsíční přestávce?

Přiznám se, že trochu se smíšenými pocity. Na jedné straně moc, na druhou stranu bych přivítal, kdyby se začínalo spíše u nás, na tratích, které známe, a vytrvalostním závodem, aby se všichni nejprve rozjeli a dostali do tempa. Přece jen dlouhá přestávka bude znát, navíc pro většinu jezdců to je neznámá trať, na které se jen obtížně předjíždí a všichni budou chtít vyhrát.

-Vím, že jsi nebyl sám, kdo si přál vytvoření nové objemové třídy. Kolik aut myslíš, že se představí na Hungaroringu při dubnovém startu šampionátu?

Tahle třída je samozřejmě nejvhodnější pro vozy BMW a těch by mělo být dvanáct. Navíc s námi pojedou tři seaty. Takže si myslím, že bude nejvyrovnanější z celého šampionátu a po sportovní stránce nabídne zřejmě nejatraktivnější bitvu o titul. Jinak největší podíl na vypsání této třídy má Robert Šenkýř, kterému jsme sice hodně pomáhali, ale on jednal na okruhové komisi Federace automobilového sportu. Nakonec byly zrušeny šestnáctistovky a místo toho vypsána třída do 3500 cm³. Byl to určitě správný krok a věřím, že letošní sezona to potvrdí.

-A co další sportovní plány, nepřemýšlel jsi například také o voze specifikace DTM?

Ne, ale docela mne zaujalo nové BMW M3 s osmiválcovým čtyřlitrovým motorem. To je krásné auto a podle zákulisních informací z továrny by se mohlo časem stát základem pro vůz šampionátu FIA GT, ale samozřejmě pokud by došlo k úpravám technických předpisů tohoto mistrovství ze strany Mezinárodní automobilové federace.. Což se může i nemusí stát, uvidíme, ale rozhodně by to pro nás byla další výzva.

Děkuji za rozhovor

Text: Karel Malina

Foto: Petr Frýba a autor

-