



Dan Skalický útočí na medaili

Okruhový domácí šampionát společně se Středoevropskou zónou FIA pomalu míří do své poloviny. Po závodech na Hungaroringu, Red Bull Ringu a v Poznani v týmu Duck racing vládne spokojenost. Ve vytrvalostních závodech se Dan Skalický s Audi R8 GT3 dělí celkově ve skupině GT3 o 3. místo a v GT3 Trophy je druhý. Po zranění se navíc v Polsku představil uzdravený Lumír Firla, který přivedl do vítězného cíle osvědčený BMW M3 GTR ve třídě 3500 cm3.

Jediný, kdo zatím do okruhové bitvy letos nezasáhl je šéf týmu Petr Kačírek. První dva podniky se ale kryly se soutěžími, a tak se chystal až do Poznane. „Richard Chlad jr., pilot našeho spřáteleného KK Racing teamu Marcela Kusína, havaroval na Red Bull Ringu a jeho audina nebyla do Polska ještě opravena. Richard ale potřebuje bodovat, protože bojuje o titul ve sprintech i ve vytrvalostních závodech. Tak jsem mu své místo v našem identickém autě přenechal a s Danem Skalickým startovali společně i ve vytrvalosti,“ vysvětlil Petr Kačírek.



Drama v Poznani

Na poznaňském okruhu se sice v červnu už tradičně nesešlo početné jezdecké pole, ale ve vytrvalostním závodě prožili Dan Skalický s Richardem Chladem dramatickou bitvu. Kvalifikaci vyhrál obhájce titulu Polák Marcin Jedlinski s Audi R8 GT3 před krajanem Mateuszem Lisowským s Mercedesem AMG a Richardem Chladem. „Domácí chtěli získat co nejvíce bodů na Richarda, a tak se rozdělili. Proti jejich novým vozům je naše audi starší, a tedy i pomalejší. Přesto jsme se snažili Audi co nejlépe naladit na zdejší okruh. Tým dal hlavy dohromady, využili jsme zkušenosti Richarda i všech našich členů, takže se představilo ve velmi dobré kondici. Na startu byl na první pozici Jedlinski, vedle něho stál jeho otec, se kterým jel Lisowski, a my byli třetí ve druhé řadě. Rozhodli jsme se, že závod bude rozjíždět Richard. Zkusí na Jedlinského st. najet co největší náskok a já se to pokusím udržet,“ řekl Dan Skalický.

Jedlinski ml. se podle očekávání ujal vedení, ale Richard se pověsil za něho. Ztráta Jedlinského st. na třetím místě rychle narůstala. Nakonec měla česká dvojice náskok kolo a asi deset sekund, když nastalo povinné střídání. „Asi jsme to trochu úspěšali. Richard mohl na trati zůstat o něco déle, a ještě náš náskok navýšit. Takhle mě Lisowski předjel už v boxech a začal pomalu umazávat ztrátu. Bývalý světový šampion jel strašnou „kudlu“ a pomalu se blížil. Když už jsem měl k dobru jen asi třicet sekund, dostal jsem hodiny a vylétl z tratě. Naštěstí motor nezhasl, a tak jsem se ještě před naším soupeřem vrátil na okruh. On mě dojel a čekal na vhodnou příležitost mě předjet. Vyšlo mu to chvíli před cílem, když jsem byl příliš rychlý v zatáčce, vyneslo mě to a on mě podjel. Skončili jsme třetí,“ poznamenal Dan Skalický. A jak viděl tento souboj Richard Chlad? „Dan jel velmi dobře. Postupně dokázal zrychlovat. To, že udělal chybu, se stane. O druhé místo nás připravilo střídání. Do boxu jsem měl zajet o něco později. Jenže





na vině byla i komunikace. Můj kabel od přílby bohužel v novém autě špatně fungoval. Nemohl jsem být ve stálém spojení s boxy, a tak došlo k taktické chybě.“

Richard přidal v Poznani ještě dvě druhá místa ve sprintech. „V kvalifikaci byl Jedlinski mi. jen o 0,38 s rychlejší. Naše audina byla opravdu dobře připravená. Proto jsem vsadil na to, že v úvodu budu útočit a zkusím, zda neudělá chybu. Sedm kol jsem jel „hranu“, ale soupeř využil kvality novějšího vozu, udržel vedení, a já se v závěru musel spokojit s druhým místem. Jsem ale spokojený v zóně i domácím mistrovství jsem udržel vedení ve vytrvalosti a sprintech,“ doplnil Richard.

Stupně vítězů na Red Bull Ringu

Poprvé se Dan Skalický postavil na stupně vítězů už na rakouském Red Bull Ringu, kde okruhový šampionát pokračoval v květnu druhým podnikem. Dan se rozhodl, že využije absence Petra Kačířky a s audinou odjede nejen vytrvalost, ale i sprinty, aby si na auto co nejrychleji zvykl. „Letos mám v plánu jet pouze vytrvalostní závody, ale při prvním podniku na Hungaroringu jsem zjistil, že jeden závod v Dubaji před letošní sezonu, byl málo. Proto, abych získal více jistoty, jsem se rozhodl startovat v obou sprintech. Navíc v Maďarsku jsme nestačili přenastavit vůz, a tak jsem v 10 stupních absolvoval závod s audinou nastavenou na dubajskou teplotu. Přesto bych to asi zvládl, protože po startu vytrvalostní hodinovky jsem byl pátý hned za favority. Pak jsem ale dostal ránu zezadu od Jedlinského st., který mi poškodil zavěšení zadního kola. Auto trochu „šmajdalo“, ale pokračoval jsem. A na závěr jsem sice využil vyjetí safety caru, ale nějakou chybou jsem přišel o výhodu jednoho kola. V cíli jsem skončil osmý,“ doplnil Dan.

Na Red Bull Ringu se na start prvního sprintu postavilo pětatřicet aut, z toho šestnáct v GT3. Dan bojoval a v cíli skončil v klasifikaci FIA zóny GT3 čtvrtý. Ve druhém sprintu si ještě o jedno místo polepšil. Další stupně přidal v GT3 Trophy, kde jsou hodnocena starší auta skupiny GT3.

„Na učení s audinou jsem si ideální okruh nevybral, ale zazávodil jsem si. Teď mám před sebou chorvatský okruh v Grobniku. Každý bod teď bude cenný,“ poznamenal Dan Skalický. A Petr Kačířek k tomu dodal: „Úvod sezony nám vyšel. Dan útočí na třetí místo v GT3 a my mu-

síme udělat všechno pro to, aby se to podařilo. Jsem rád, že se uzdravil Lumír Firla. V Poznani jsme letos prožili nepohodovější víkend. Auto fungovalo, stáli jsme na stupních vítězů. Jen mě mrzí taktická chyba při vytrvalostním závodě, to jsem neuhlídal. O to víc se ale těšíme na zbývající podniky. Já první sprinty absolvuji na Slovakiaringu,“ dodal Petr Kačířek.

Text: Karel Malina

Foto: Duck racing





David Tomek si úspěšně zvyká na Fabii R5

David Tomek absolvuje letos premiérovou soutěžní sezonu v barvách Duck Kicker Racing týmu. V předešlých třech letech zkušený pilot startoval se Škodou Fabia S2000, ale když se naskytla šance usednout na vybraných domácích podnikcích za volant Fabie R5 v týmu Petra Kačírka, neváhal.

Poprvé si Fabii R5 vyzkoušel na dubnovém 25. Vančík Rallysprintu Kopná. Jedinou ambicí Davida bylo seznámit se s novým vozem a zjistit, jak funguje. Špatné počasí mu to neusnadnilo, ale taktiku dodržel a v cíli skončil čtrnáctý.

Premiéra na Kopné

Úvodní podnik mistrovství republiky v rallysprintu přilákal do Slušovic velmi dobrou konkurenci. Po shakedownu si David pochvaloval: „Fabia R5 funguje až neuvěřitelně. Moc se mi to líbí. Ve srovnání se Škodou S2000 je to velký rozdíl. Přesně zatáčí a výborně brzdí, s přeplňovaným motorem se nemusí stále řadit. Náhdera, a líbí se mi, že je i pohodlná. Smůla, že je tak špatné počasí, protože bych si s autem mohl dovolit víc. Ale i tak to bude cenná zkušenost před soutěžemi velkého mistráku, které mě letos čekají.“

Na první RZ Zádveřice, která měřila něco přes deset kilometrů, zajel David šestnáctý čas a na stejném místě skončil i na druhém měřeném úseku, kterým byl kratší Kameňák. Při druhém průjezdu Zádveřic už zrychlil a posunul se na



14. místo. Ještě o příčku výš se dostal na 4. RZ Kopná, která byla s 11,45 km nejdelší v programu. Na posledních třech měřených úsecích David ještě o něco zrychlil, a tak si na poslední sedmé RZ připsal dvanáctý čas, což byl jeho nejlepší výsledek na Kopné. V konečné klasifikaci obsadil David se spolujezdcem Markem Zemanem čtrnácté místo

„Výsledek nebyl tentokrát podstatný, vše jsme podřídili tomu, abychom dojeli do cíle a pořádně si v soutěži nový vůz prověřili a osahali. Drsné počasí nám to neusnadnilo, ale zase je to další cenná zkušenost“, poznamenal David.

Návrat ke Škoda S2000

V té chvíli se zdálo, že krásná Škoda S2000, se kterou tři roky závodil, zamíří definitivně do rodinného muzea mezi desítky dalších škodovek, které otec a syn Tomkovi už léta sbírají. Jenže týmová R5 skočila s Vaškem Kopáčkem při testování v lese a čekala ji důkladná oprava. David, který se chtěl udržet v závodním tempu, tak znovu nastartoval S2000 a vydal se do Českého Krumlova. Soutěž bohužel nedokončil, protože se začal přehřívat motor.

Na Bohemce s týmovou R5

Za volant Fabie R5 se vrátil v červnu při čtvrtém podniku mistrovství republiky Agropa Petronas Rally Hustopeče. Tým mu „R5“ zapůjčil u Vojty Štajfa. David odvedl na tradiční asfaltové rallye opět velice spolehlivý výkon. Začátek měl opatrnější. Na první RZ zajel 24. čas, ale dál už zrychloval a postupoval dopředu. V absolutní klasifikaci tak obsadil patnácté místo, v mistrovství republiky třídy 2 skončil třináctý a ve Středoevropské zóně byl čtrnáctý. „David si vedl velmi dobře. Soutěž takticky zvládl. Je to příslib na červencovou Rallye Bohemia, kde už pojedou opět s naší opravenou týmovou Fabií R5. S ní se představí i na Pačejově,“ řekl Petr Kačírek.

Text: Karel Malina

Foto: Duck Kicker Racing





Václav Kopáček zářil na Šumavě

Po šesté přičce na Valašce se Václav Kopáček s Barborou Rendlovou představili v ještě lepším světle v Klatovech, kde domácí šampionát pokračoval druhým podnikem 54. Rallye Šumava. Posádka Duck Kicker týmu se Škodou Fabia R5 předvedla v sobotu skvělý výkon a skončila na 4. místě, když jednu RZ v absolutní klasifikaci vyhrála. Jenže u zeleného stolu se mnohem později rozhodlo jinak. Místo pěti sekund za náraz do retardéru, dostal Václav penalizaci třiceti a klesl na 5. místo.

Nelehká volba pneumatik

Výkon na Valašské rally zařadil Václava Kopáčka s Barborou Rendlovou mezi posádky, které měly výrazně zasáhnout do boje o přední umístění v první desítkě absolutní klasifikace. Plánované testování před cestou do Klatov sice skončilo předčasně po únavových závodách na tlučiči a kardanu, ale Vašek zůstal optimisticky naladěný. „Na pátečním shakedownu jsme se už svezli pěkně a ani časy nebyly zlé. Vyzkoušeli jsme si i různá nastavení vozu pro suché i mokré podmínky. Odpoledne jsme pak bohužel vsadili na to, že bude pršet a auto na to připravili. Jenže na okruhu bylo sucho, a tak jsme na poslední chvíli ještě aspoň upravili nastavení podvozků. Trochu jsme se klouzali a v následném servisu jsme proto nasadili nejměkčí slíky. Jako nasch-

vál samozřejmě těsně před naším příjezdem na RZ 2 začal pořádný slejvák. V rychlém úseku v jejím středu jsme skoro na rovině dostali veliký smyk, a tak jsme poté už raději v nasazení trochu polevili. Na následném Korábu jsme byli nejprve upozorňováni na havarované auto Mirka Jakeše a poté jsme dojeli i dvě posádky, které u nehody chvíli stály, a tak nám všem byl v cíli přidělen čas,“ poznamenal jednatřicetiletý pilot.

Druhá polovina páteční etapy se odehrála v obdobném duchu. Když posádka nasadila mokré obutí, na okruhu bylo po předchozím dešti už zase sucho, pak se ale profezané gumy hodily zejména na Korábu. Na startu je zdržela Trojanova havárie, a tak odstartovali na vychladlých kolech. Jeli opatrně, i když v závěrečném sjezdu to pořádně klouzalo na vytaženém blátě z krajnic.





Pomohly nové pneumatiky Pirelli RA7

Odpolední sobotní sekce opět začínala na Strážově. „Nasadili jsme starší pneumatiky, aby případný defekt v „muničáku“ neměl na naši peněženku takový účinek. Kolo jsme nepíchli, ale zato jsem byl krátce před cílem testu trochu rychlý v pravém odbočení, takže jsme vjeli až do příkopu. V něm na nás naštěstí žádná zrada nečekala a my po pár vteřinách bez úhony vyjeli ven. Poté jsme nasadili nové pneumatiky Pirelli RA7 a moc jsem si jízdu na nich užil. Pneumatiky byly krásně čitelné a my se opravdu hezky svezli. Dobrý pocit pak vydržel až do cíle poslední rychlostní zkoušky, kterou jsme projeli možná až moc na pohodu, za jejím cílem nám totiž vedoucí týmu Petr Kačírek napsal, že jsme o šest desetín sekundy vyhráli samostatné hodnocení druhé etapy soutěže. Kdybych tušil, jak těsnou svádíme bitvu, určitě bych v závěru našel místa ke zrychlení – vždyť i známý „tedražický skok“ jsme „prodali“, abychom šetřili techniku. Nakonec to dopadlo dobře a já musím být se Šumavou spokojený. Od zimy jsme udělali pěkných pár kroků při seznamování se Škodou Fabia R5, pořád ale vím o velkých rezervách v ovládání vozu, které postupně budeme určitě napravovat,“ uzavřel Václav Kopáček.

„Do volby pneumatik jsme se prakticky netrefili, ale s pátým místem celkově jsem spokojen. Navíc na nejhůře zjeté 2. RZ jsme zajeli sedmý čas. Po taktické stránce se nám první den vydařil, a tak se těším na druhou polovinu soutěže, kdy chceme útočit,“ řekl Václav Kopáček.

Sobotní vítězství

Páteční etapa skončila pozdě v noci, a tak se Václav prospal jen asi tři hodiny a vstávat se mu prý vůbec nechtělo. Výsledky pak ukázaly, že mu krátká pauza spíše prospěla. „První ranní rychlostní zkoušku jsme projeli v klidu a podle

mne i s rezervami. Byla polokruhová a díky tomu jsme v cíli ani neznali časy ostatních závodníků. Z naší jízdy jsme neměli pocit výjimečného výkonu, o to víc nás pak překvapilo, když se po mnoha minutách výsledky objevily a náš čas byl nejrychlejší! První z dalších erzet byla Strašínská, kterou jsme projeli bez potíží, pak jsem ale na Hoslovické zkoušce vyjel příliš optimisticky ze zatáčky k retardéru a na brzdách mi chyběly asi tři metry, takže jsem jeden balík posunul. Naštěstí jsme auto ublížili jen maličko,“ poznamenal Václav. Tehdy ještě pětisekundová penalizace nebolela.

Fanoušci byli skvělí

Ze Šumavy odjela s úsměvem i spolujezdkyně Barbora Rendlová: „Byla to opravdu krásná a těžká soutěž s rychlými tratěmi a já jsem moc ráda, že se nám vydařila. Musíme moc poděkovat za podporu našim fanouškům a za skvělou atmosféru v zázemí také celému našemu týmu. Radost nám kazila jen pokračující smůla našich týmových kolegů Richarda a Vlasty Lešákových, kterým ani tentokrát nevydržela technika. Věříme ale, že v Českém Krumlově už smůla prolomí, a



fanouškům můžeme slíbit dokonce nové týmové vlajky!“

Radost neskrýval ani týmový vedoucí Petr Kačírek: „Šumava se nám povedla, i když jsme v pátek bojovali s volbou správných pneumatik. Pátá příčka byla přesto dobrá a my se rozhodli, že v sobotu zkusíme trochu víc závodit s vědomím, že na suchém asfaltu máme i šanci uspět. Nové pneumatiky Pirelli RA 7 nám pak dopomohly k historickému výsledku Vendy i našeho týmu. Vše začalo prvenstvím na ranní Strážovské rychlostní zkoušce, kde za naším vozem zůstala o pár desetin i tovární škodovka Jana Kopeckého. Ani jsme tomu výsledku v servisním stanu nechtěli věřit. Když se k tomu připočetly jeden druhý, pět třetích a jeden pátý čas, byl z toho další historický výsledek v podobě prvenství v sobotní etapě. Je jasné, že nám k němu pomohl Kopeckého defekt, ale to nám radost nekazí, protože historie se neptá. Osobně jsem moc rád, že po počátečních komplikacích už si Venda s Bárrou začínají rozumět s autem a jsou s ním schopni jet v absolutní špičce. Má na tom velký vliv tým techniků, sestava Honza Kubíček, Pavel Janoušek a Rosta Šašek už totiž dokázala velmi dobře přizpůsobit nastavení Škody Fabia R5 Vendovu jezdeckému stylu, o dobrém vlivu pneumatik už řeč byla. Jsem rád, že se nám zatím daří plnit taktiku, plánovanou před sezónou. Je přitom jednoduchá, dokončit první etapu každé soutěže klidně i za cenu trochu volnějšího tempa a druhý den se pokusit zrychlovat a sledovat případné posuny ve výsledcích. To



vše samozřejmě platí pro letošní sezónu, kterou bereme tak trochu za testovací, opravdu závodit plánujeme až napřesrok“ řekl v cíli Petr Kačírek.

Dodatečný trest za retardér

Jenže radost týmu i fanoušků neměla dlouhého trvání. Václav byl dodatečně po protestu potrestán za posunutí retardéru ne pěti ale třiceti sekundami. Tím klesl ze čtvrtého na páté místo za Jana Černého a sobotní etapu vyhrál Václav Pech. Václav tak nevyrovnal své dosavadní maximum na Rallye Příbram, kde skončil v roce 2014 čtvrtý.

Bohužel ještě smutnější zpráva přišla z testování před Rallye Český Krumlov. „Václav při hledání maximálního nastavení auta vletěl do lesa a Fabii rozbil. Tím pro něho možná předčasně skončila sezona. Poté, co byla zrušena Rallye Příbram, je volné místo v týmu už jen na Barumce, ale záleží bude na zdravotním stavu Vendy a také na financích“, doplnil Petr Kačírek.

Text: Karel Malina

Foto: archiv Duck racing

PORTA **medica**

Společně s námi vstoupíte na trh před Vaší konkurencí.



- Konzultace a **odborné** poradenství
- **Plnění** oznamovacích povinností a správa agend v Registru zdravotnických prostředků
- **Komunikace** se zdravotními pojišťovnami
- Rozvojové **projekty** pro dodavatele zdravotnických prostředků a léčivých přípravků
- Komunikace se **Státním ústavem** pro kontrolu léčiv a Health Technology Assessment
- Risk management a první pomoc v případě **krizových** situací
- Odborná stanoviska



Duck Racing boduje i na motokárové scéně

Nejmladší člen jezdeckého kádru Duck Racing týmu dvanáctiletý Petr Kačírek jun. letos startuje v silnější třídě Easykart 100. Přestup ze šedesátek lehký nebývá, ale Petr se v novém startovním poli rychle rozkoukal a svádí boje v první desítce. Po třech podnicích je na sedmém místě celkového pořadí a při superfinále ve Vysokém Mýtě si užil i stupně vítězů, když dojel třetí.



Premiéra v chebské Kartaréně

Úvodní podnik třídy Easykart 100 hostila v rámci Czech Kart Open chebská Kartarena. Závodů se zúčastnila dohromady ve všech třídách přes dvě stě jezdců. Dubnové velice chladné počasí s deštěm závody mladým jezdcům hodně znepříjemnilo. Podmínky ale měli všichni stejné a bojovalo se naplno. V Easykart 100 Petr v měřeném tréninku příjemně překvapil 5. časem, kdy zůstal jen o několik desetinek sekundy za čtvrtým Filipem Škarpíkem. V prvním finále skončil po hezkém souboji osmý, ve druhém se posunul na páté místo. Superfinále mu ale nevyšlo a musel se spokojit s jedenáctou příčkou.

„Byl to pro Petra seznamovací závod. Nová kára je rychlejší, jde za plynem a nemůžete jen sešlápnout plyn a jet jako v šedesátkách. Ve stovkách už motokáru musíte řídit a zvláště na vodě to chce už zkušenosti, které mladí piloti musejí získat. Takže na premiérový start dobrý výkon,“ komentoval premiérový start otec Petr Kačírek.

Poprvé na stupních vítězů

Seriál pak přivítalo Vysoké Mýto, kde se Petr junior už cítil mnohem jistěji. Zdejší trať zná velice dobře, protože právě tady v motokárách začínal a jel zde první závod. Hned v měřeném tréninku

potvrdil, že to tady umí. Připsal si čtvrtý nejlepší čas. V úvodním finále dojel pátý a ve druhý byl sedmý, když bojoval o šestou pozici. Drama pak nabídlo superfinále. Petr startoval ze sedmé pozice. Krátce po startu dva nejlepší jezdci měli kolizi a šance na stupně vítězů se otevřela soupeřům za nimi. Petr se dostal na čtvrté místo a pak dvanáct kol bojoval o třetí příčku. Snad desetkrát se předjeli s Richardem Horkým, aby v nájezdu do cíle se Petr dostal před svého soupeře a postavil se tak poprvé na stupně vítězů.

„Byl to moc hezký souboj a velká radost v cíli. Byl jsem rád, že mu to vyšlo, protože takový závod je nejlepší povzbuzením do dalších bojů,“ řekl Petr st.

V Písku to nesedlo

Do třetice se seriál Easy Kart představil na trati v Písku. Tenhle okruh Petrovi juniorovi ale neseděl. V měřeném tréninku měl tentokrát až 10. čas. Navíc ho pozlobila i motokára, ale o první desítku zabojoval. V prvním finále byl šestý, ve druhém dvanáctý. V superfinále dojel devátý.

„Tentokrát žádná sláva, ale tak to u mladých jezdců chodí. Jednou to vyjde, podruhé ne. Přesto jsem si myslel, že přechod do silnější kategorie bude pro Pétu složitější. Dokáže ale bojovat v první desítce, a to je dobrý začátek,“ dodal Petr st.

Text: Karel Malina

Foto: Duck Racing



Petr Kačírek jr. na třetím místě ve Vysokém Mýtě





Marocká mise Jaroslava Petráska

Konec dobrý, všechno dobré. Tak by se ve zkratce dala popsat výprava posádky Jaroslav Petráska – Radek Mareš, hájící barvy Duck rally Teamu, na Maroc Historic Rally.

Někdy koncem února letošního roku se v Jardově hlavě zrodil nápad, že by si s kamarádem Radkem Marešem mohli vyzkoušet maratonskou rally, a zda by MW racing dokázal jejich BMW připravit na takový podnik. A protože tam jsou všichni pro každou špatnost a výzev se nebojí, souhlasili. Zbývalo jen najít vhodnou soutěž. Jaroslav vybral Maroko se slovy: „Pro začátek to nebude tak náročný. Spíš taková gentleman rally“. Byl to první velký omyl.

S novým podvozkem i motorem

Následně přišla kompletní přestavba bavoráka na šotolinovou specifikaci. Pořídil se nový podvozek od firmy Protlum, se kterou spolupracujeme již několik let a jejich přístup je naprosto dokonalý. Zadal se stavba nového motoru a převodovky. Vše se zdálo být na pohodu. Jak už to však bývá, některé komponenty měly zpoždění a celá přestavba byla dokončena ani ne týden před samotným odjezdem. Plán, kdy měla posádka Kučera – Žaludková otestovat kompletní vůz na Rallyprintu Kopná až tak dokonale nevy-

šel. Nejen že posádka startovala ještě se starým motorem, ale navíc ji cca po 5 km zastavila porucha zavěšení zadního ramene.

Hned po Kopné dodal pan Kouřil nový motor, který se podařilo odbrzdit u pana Brázdila. Motor putovalo do auta a vyrazilo se na test do Sedlčan.

Tam se projeví drobné nedostatky, ale do odjezdu byly odstraněny.

Směr Marakéš

Po mnoha nočních a třicetihodinových směnách se zdálo být vše v pořádku a část týmu mohla na Velikonoční pondělí odcestovat i s vozem směr Gibraltar, kde se nalodila na trajekt směřující na africký kontinent. Do centra dění v Marakéši dorazil doprovod ve čtvrtek v nočních hodinách. Již po příjezdu do servisního prostoru bylo jasné, že se rozhodně nejedná o žádnou gentlemanskou spanilou jízdu. Vybavené našlapané doprovody včetně expedičních flexi servisů nám daly naje-



vo, že jde o první ligu. Plejáda nadupaných historických vozů a pohled do startovní listiny naše tušení jenom potvrdil. Opel Manta 400, Opel Ascona 400, několik Mazd RX-7, množství vozů Porsche, Ford Escort MK1 a MK2, Toyota Celica Turbo atd. Tohle byla záruka kvalitní soutěže.

Naše posádka se v pátek od brzkého rána pod vedením zkušeného Karla Jirátky vydala na tratě psát rozpis. 350 km RZ byla celkem velká porce, kdy nebyl čas ani na jídlo. Mechanici se vydali do pustiny, aby odzkoušeli chování vozu ve zdejších podmínkách. Po pár kilometrech došlo k prvnímu trpkému zjištění. Teplota vzduchu na přímém slunci dosahovala 45 stupňů a teploměr na cestě ukázal 64 stupňů. Na to také reagoval motor bavoráku přehříváním. Navíc se ukázalo, že odstupňování převodovky také není příliš výhodné, ale tohle bylo lehce řešitelné výměnou za druhou skříň. Po krátkém testu měli mechanici plnou hlavu starostí s tím, jak uchládit agregát, aby zvládl zdejší podmínky. První příšla na řadu úprava kapoty a vsazení sacího ventilátoru, který odváděl horký vzduch ven. To se projevilo pozitivně a mysleli jsme si, že je vyhráno. Nebylo. Přišel další nápad. Použit náhradní olejový chladič jako přídatný vodní, vytvořit bypass do oběhu vody a tím docílit lepšího chlazení. Nápad to byl dobrý. Část teamu se vydala do centra šilené Marakéše shánět vhodnou hadici, spony atd. Druhá část pracovala na chladícím zlepšováků. Vše se do startu soutěže podařilo. Auto sice vypadalo jako reklama na pokračování známé série filmu Návrat do minulosti, ale vše fungovalo. Jarda s Radkem tak s velkými ovacemi byli odměnzeni a vydali se na první RZ. Bohužel, při dlouhém přejezdu nevydržela spona a vodní okruh se rozpjal. Díky flexi servisu jedoucího za posádkou se podařilo tuto závadu odstranit. Bohužel naše soustava vodních děl nevydržela dlouho a v polovině 1. RZ praskla jiná hadice a posádka musela odstoupit už i s poškozeným motorem.

Nový motor z města vraků

Po příjezdu do servisní zóny byla nálada pod bodem mrazu a v jednu chvíli se zdálo, že je vše ztraceno. Jenže tu byl Radek, který ukázal své skvělé manažerské schopnosti a povahu rváče. Zeptal se na rovinu, jaké jsou možnosti řešení této situace. Odpověď zněla jasně. Druhý motor. Ten jsme samozřejmě neměli. Na to Radek zareagoval: „Tak ho tady seženeme.“ A dal všem za úkol hledat na netu v Maroku motor na BMW 318iS E30. Do rána se brouzdalo po síti a nic. Pak přišel nápad navštívit zdejší město ve městě plné vraků. Byl by v tom čert, aby se něco nenašlo. Viděli jsme v životě ledasco, ale tohle bylo něco neuvěřitelného. Tisíce náhradních dílů a aut všech značek. Tohle místo skrývalo nespočetné poklady. Např. pohozenou Alpinu A310, nebo zadní část na vůz Renault 5 maxi turbo, BMW 650 Csi... ale motor na BMW 318i is nikde. Už se zdálo, že je všem nadějším konec. Až v jedné hale Štěpán spatřil v našich očích diamant a ne jeden, hned dva.

Kompletní motory na Is. Sice pohled ne ně nedával moc záruk k funkčnosti, ale šli jsme do toho.

Po několika hodinách dohadování byl motor náš a začal boj s časem. „Poklad“ jsme hodili do



zánovního bílého Land Cruiseru a hurá do servisního parkoviště. Když jsme dorazili, byly již všechny posádky v cíli etapy a chodily za námi zjišťovat, co se stalo. Když spatřili onen motor v Landáku a vyslechli příběh k tomu motoru, tak v ten okamžik jsme se stali hrdiny soutěže. Neuvěřitelná podpora od všech a fandovství vilo mechanikům novou krev do žil. Ti makali jak bavevní. Původní motor šel ven, nový „starý“ očistit, nastrojít a namontovat. V pozdních nočních hodinách bylo po mechanické stránce hotovo a po delším přemlouvání motor ožil. Bohužel jen na krátkou dobu.

Začala další kapitola příběhu a také padla otázka, proč nechce chytit? Po mechanické stránce bylo vše v pořádku. Bylo jasné, že chyba je v elektrice. Závadu se podařilo odstranit až na druhý den a tím byla další etapa závodu v trapu. Ale to nikomu zas až tak nevadilo. Hlavní bylo, že motor běžel. Tím, že byl motor plně sériový, tak i chlazení bylo dostačující.

Nezbylo než naložit auto na podval a rychlým přesunem 180 km se dostat do dalšího bivaku ve městě Essaouira na pobřeží Atlantiku, kde čekala další etapa. Po příjezdu do zdejší servisní zóny jsme si připadali jako hvězdy vrcholového spor-

tu. Když mechanici vystoupili z dodávky, sklidili potlesk a uznání od okolních týmů.

Konečně v plné zbroji

Na druhý den ráno už posádka nastoupila do závodu v plné zbroji. Zprvu vlažně, neb jízda na šotolině je něco, co kluci neznají, a i když Jarda o sobě tvrdí, že je „severský typ“, byl to zprvu boj, ale jezdecky nezapomenutelný zážitek. Také ve výsledcích stoupala posádka vzhůru a v závěru soutěže se pohybovala někde kolem 20. místa. Což je na nováčky hodně slušný výkon.

Nakonec se Jarda s Radkem dostali až do cíle a být to nebylo na stupně vítězů, tak pro ně a celý tým to bylo jedno obrovské vítězství a výhra nad nepřízní osudu.

Myslíme si, že byt jsme ze začátku byli za exoty, celý tým zanechal dobrý dojem, a ukázal bojovnost všem okolo. Ono vás potěší, když Vám vzdá čest taková legenda jako paní Ponsová, nebo G. de Mevius či Yves Loubet.

Na dálkové soutěže se podívá Duck Racing opět s Jardou a Radkem v září, kdy je čeká Balkan Classic Rally, která má 900 km RZ a která je také součástí kvalifikace na Rally Dakar.

Text a foto: Duck racing

