



RALLYE

Specializovaný motoristický magazín

Tento způsob zimy zdál se poněkud nešťastným...

V TEPLÉ FREISTADTSKÉ MĚSTSKÉ HALY BYLA ZAHÁJENA NOVÁ ÉRA MISTROVSTVÍ STARÉHO KONTINENTU, PODPOROVANÁ SATELITNÍ STANICÍ EUROSPORT. SERIÁLY IRC A ERC SE PO LETECH TRÍŠTĚNÍ SIL SPOJILY S CÍLEM VYTVOŘIT KONKURENCESCHOPNÝ ŠAMPIONÁT, KTERÝ NABÍDNE ZAJÍMAVÉ PODMÍNKY PRO VÝROBCE I SOUKROMNÍKY. O PRVNÍ UKÁZKU NOVÉHO FORMÁTU SE POSTARALA RAKOUSKÁ JÄNNER RALLYE.

Rakušané si odjakživa potrpí na tradice a konání Jänner Rallye o prvním vikendu nového roku k nim patří. Pořadatelé na specifickém termínu trvají i přesto, že se zvláště u zahraničních posádek nesetkává s přílišným pochopením. Někteří na účast v Rakousku pravidelně rezignují (viz Roman Kresta), řada jiných, i přes veškerou snahu, nestačí v šiheničním termínu dolažit dohody se svými sponzory či týmy. Takže zatímco start legendárního Françoise Delecoura či Poláka Michala Solowowa se zrodil za pět minut dvanáct, na první představení stáje M-Sport v rámci evropského seriálu si budeme muset ještě počkat.

Až příliš brzký termín se projevil i na sestavě domácích. Andreas Aigner a Manfred Stohl ještě nemají jasno o své další budoucnosti a ve Freistadtu se neobjevili. Češi přijeli vyzbrojeni nejlépe za poslední roky, když ložiskovou sestavu ještě přistříli Jaromír Tarabus a Roman Odložilík. Odvrácenou stranou mince byl naopak absolutní nezájem o start v Rakousku ze strany české špičky dvoukolek a většiny nižších tříd.

Diváci jsou před Jännerem zvyklí modlit se k obloze a doufat v pořádnou nadílku sněhu. Letos však již dlouho před startem vypadala mnohem realnější varianta proměnlivých podmínek ve stylu Monte Carla. Tato

předpověď se naplnila v úvodu soutěže, kdy se na "erzetách" vystřídaly snad všechny možné druhy povrchů a klíčovou roli hrála volba pneumatik. Otázkou zůstávalo, zda vsadit na dlouhý, mokrým asfaltem pokrytý Pierbach, nebo na obě kratší, výše položené zkoušky s tajícím ledem a sněhem.

Nikdo nic nemá mítí za definitivní

Platnost těchto slov potvrdila hned první sekce. Ve stopce 19kilometrové kultovní RZ Pierbach se nad svou volbou pneumatik šibalsky usmívali Bryan Bouffier (druhý čas), Pavel Valoušek (čtvrtý čas) a někteří další. Stačily však dvě zkoušky s délkou do deseti kilometrů a první pětka byla z velké části vyměněná...

Opět se ukázalo, že tam, kde je potřeba správně zvolit obutí, je nepřekonatelný Raimund Baumschlager. Ne nadarmo se občas vtipkuje: Kdo chce na Jänneru správně obout, měl by opisovat od "Mundla". V cíli prvního testu sice o správnosti nasazení úzkých kol sám zapochyboval, ale další průběh mu dal za pravdu. Po třech testech figuroval před rakouským multišampionem pouze Jan Kopecký. Dařilo se i dalším jezdcům, kteří vsadili na konzervativnější variantu. Beppo Harrach

postoupil z jedenáctého místa na čtvrté, Jarek Orsák dokonce díky vyhrané RZ3 z třidvacátého na osmé.

Široké gumy se osvědčily jen omezenému množství jezdců. Kdo s nimi na obou zledovatělých vložkách tlačil na pihu, zpravidla se nevyvaroval krízovkám (Bouffier, Tarabus). Kdo se naopak rozhodl pro jízdu na jistotu, vypadl z dosahu medailových pozic (Valoušek). Bez větších chyb a navíc ve slušném tempu absolvovali úvodní "rundu" pouze Jan Kopecký a Václav Pech, kterým patřila první, resp. třetí pozice v obklíčení jezdců na úzkých kolech.

Mlha protřídila startovní pole

V opakovaných průjezdech trojici ranních zkoušek (povětšinou již bez sněhové pokrývky) vystrčil dráčky Baumschlager a na okamžik Kopeckého připravil o vedení. Mnohem důležitější pro vývoj výsledků však byla druhá půle první etapy. V podvečer se na trať snesly první kapky a zbytek závodu, provázený střídavě mlhou a hustým deštěm, charakterem připomínal blátivý Wales. Slovy Jana Kopeckého: začal úplně jiný závod.

Profesionální týmy byly na hrozící oblevu povětšinou dobře připraveny a během krátké servisní zastávky přestavily podvozky svých vozů ze zimy na

asfalt. V případě místních hrdinů se naopak nezřídká dělo, že z posledních peněz nakoupené pneumatiky s hřeby "brousili" i na zcela asfaltových vložkách, protože nic jiného už ve svém sortimentu neměli k dispozici.

Padající tma pokropila živou vodou Bryana Bouffiera. První průjezd zrádné RZ Schönau zajel suverénně nejrychleji a posunul se na druhou pozici za Kopeckého. Mimo jiné profitoval z prořezaných pneumatik a hlavně z nastupující mlhy, která se každou minutou zhoršovala a Bouffier s Kopeckým jí jako první dva jezdci na trati měli nejméně. V relativně srovnatel-

ných podmínkách stihli osmý test absolvovat už jen Delecour a Baumschlager, všichni ostatní ztratili minutu a více (po havárii Petra Kačírka byla zkouška zastavena).

Ztráta v mlze hodně mrzela zejména Václava Pecha, který byl do té doby celkové třetí. Ještě větší čáru přes rozpočet mu pak při druhém průjezdu stejnou zkouškou připravila nepřesnost v retardéru, kde vytvořeným kolem trefil balík slámy a mechanikům zadělal na noční směnu. Vylomené kolo se naštěstí podařilo opravit bez penalizace, a tak se jediným následkem se stala další minutová ztráta.

Větší či menší problémy provázely také jezdce na dalších místech. Beppo Harrach bojoval kromě viditelnosti i s nastavením podvozku a v posledním testu dne dojel před ním startujícího Antonína Tlustáka (po I. etapě odstoupil). Françoise Delecour ukázal svou šikovnost, když zlomenou řadicí páku operativně nahradil tyčkou od zvedáku. Mnohem víc jej však tížila minutová penalizace za předčasný příjezd do časové kontroly, která jej stála jednu pozici ve prospěch Pecha. Zmíněných potíží konkurentů dokázal využít polský mistr Kajetan Kajetanowicz, jenž dokončil den na šesté pozici a držel se v kontaktu s elitou.

PORADÍ PO I. ETAPĚ

10RZ	1. Kopecký	1:30:36,5	2. Bouffier	+ 20,2	3. Baumschlager	+ 38,9	4. Pech	+ 2:24,7	5. Delecour	+ 2:49,3
	6. Kajetanowicz	+ 2:53,3	7. Harrach	+ 3:20,6	8. Orsák	+ 3:50,3	9. Tarabus	+ 4:03,5	10. Černý	+ 4:24,6
	11. Fincherlehner	+ 6:04,0	12. Valoušek	+ 7:01,6	13. Odložilík	+ 7:32,6	14. Banzlberger	+ 9:59,9	15. Mlha	+ 10:57,1



Zimní závod skončil...

Sobotní den začínal rovněž za tmy, ale v jeho průběhu už vládly relativně konzistentní podmínky a na pozici hlavní časové jednotky se vrátily sekundy. Sníh ze silnice zcela zmizel a novým fenoménem se stalo bláto. Až se někteří špičkoví jezdci dívali, kolik si ho startovní pole dobrovolně vytáhlo na trať (Jan Kopecký: "Myslím, že asfalt má o trochu lepší přilnavost než pole. Ale ve druhých průjezdech jsem měl pocit, že využíváme louku a pole víc než silnici.")

První tři kratší zkoušky působily jako klid před bouří, celá první desítka je totiž dokončila bez změn v pořadí. Na čele vládli taktickou jízdou Jan Kopecký, který si udržoval minimální náskok na dotírajícího Bouffiera. Třetí v boji o zlato Baumschlager se nechával slyšet, že mu jde hlavně o body do domácího šampionátu. O jeho neutuchající bojovnosti však nejlépe vypovídala vyhraná RZ13. "Občas si říkám předej, ale pak se zase zklidím. Musím myslet na domácí šampionát," přemítal v přeskupení. Nicméně, jeho odpověď bylo možné vzhledem k regulím rakouského mistrovství (hodují automaticky piloti ze stejné evropské zóny - tedy i Čaši v čele s Kopeckým) chápat nejvýš smyšlně.

Francois Delecour po několika drobných chybičkách obnovil tradici hádek se spolujezdcem, a jelikož jeho týmu enormně scházely mokré pneumatiky, začal

se ve výsledcích propadat. Ještě větší smůlu měl místní hrdiná Martin Fischerlehner s lancerem od K.I.T. Racingu. V momentě, kdy sahal po první desítce, vylomil kolo a odstoupil. Následoval tak zbylé dva rychlíky z domácí líhně - Davida Glachse a Ernsta Hanedera, kteří po skvělém úvodu opustili výsledky už první den.

Sázka na jednu kartu

Janu Kopeckému hrálo vše do karet přibližně do poloviny závěrečné etapy. Jenže v době, kdy jeho náskok na Bouffiera překročil dvacet sekund, dostal v RZ15 defekt a absolvoval šest kilometrů po ráfku. Místo hájení pozice tak do dvou průjezdů závěrečné, 25 km dlouhé RZ Bad Zell nastupoval s 25sekundovou ztrátou na francouzského soupeře.

O tom, jakým způsobem pilot škodovky proletěl oběma testy královské zkoušky, se bude u rakouských rallyových ohňů asi ještě dlouho vyprávět. Sázka na jednu kartu v tomto případě vyšla beze zbytku, ani kouř z dýmovnic v nepřehledném úseku Kopeckého moc nezbrzdil, a na cílové rampě mohla vypuknout velká oslava se sladkou tečkou.

Absolutorium si zaslouží i zbylí medailisté. Výkon druhého Bryana Bouffiera, toho času bez kontraktu na sezonu 2013, znamenal zdvižený prst pro všechny sponzory a týmové manažery.

Triapadesátiletý Raimund Baumschlager zase potvrdil oprávněnost slova, která vyřkl na sklonku minulého roku: "Jsem stále naprosto fit. Ať už je to na ergometru nebo kdekoliv jinde, podávám skvělé výkony, leckdy mnohem lepší, než je tomu u mladých lidí. Dokud za mnou budou stát sponzoři, jsem připraven závodit naplno." Nezbyvá, než dodat: Klobouk dolů!

Zřejmě nejlepší dosavadní soutěž za volantem mini absolvoval čtvrtý Václav Pech. Delecourův mazácký výkon naopak shodilo fatální nedopatření stáje Kronos, kvůli němuž musel frustrovaný Francouz podstatnou část dne strávit na prožezaném sličku. Z avizovaného útoku na Pecha tedy nebylo nic a konečné sedmé místo určitě není výsledkem, který by odpovídal Delecourovým možnostem.

Přes jeho peugeot se v závěru přehnal dva letiči speciály R4 s Harrachem a Kajetanowiczem. V jejich souboji byl nakonec o pouhých 1,1 sekundy úspěšnější dřívě finišující Rakušan, jenž dojel pátý a radoval se ze zisku prestižního ocenění Colin McRae Trophy. Oba dravci své špičkové výkony navíc podepřeli jednou vyhranou zkouškou.

Závěr první desítky už patřil výhradně českým posádkám. Právě skvělé výsledky našich reprezentantů výrazně přispěly k tomu, že čeští fanoušci z Rakouska odjížděli sice promočeni na kost, ale spokojení a nabití vynikajícími sportovními zážitky. ☺

Hlavní fakta:

- Necitlivý termin o prvním víkendů nového roku. Seznamovací jízdy začínaly již 1. ledna, většina posádek opouštěla domovy mezi svátky.
- Pořadatelé oprávnili koncepci tratě z loňského ročníku, změn se dočkaly pouze dva krátké úseky, St. Oswald a Pregarten.
- Negativem z českého pohledu zůstalo enormně vysoké startovní (900 Euro pro třídy 1-5; 650 Euro pro ostatní), středě odměny z loňska se naopak nedočkaly pokračování.
- Konzerverní omezení rychlosti při seznamovacích jízdách na 60 km/h (i v místech, kde se v silničním provozu mohlo jet 100) s tučnými pokutami za překročení.
- Do Freistadtu přicestovalo 87 posádek, přes síto technické přejímky však neprošli Gassner, Tuček a Petráček (VIN kódy karoserií jejich produčtích lancerů neodpovídaly homologaci).
- Historicky nejnižší česká účast na Jänneru v rámci MMČR - z 20 posádek na startu tvořila většinu vozidla tříd 2 a 3.

mmčr
mediasport.cz
rally

■ Václav Pech:

"Úvod se nám povedl, i když bylo těžké bezmezně věřit opravenému rozpisu a správně zvolit pneumatiky. Důležitý okamžik nastal v RZ8. Výhodu zde měla první čtveřice, které se podařilo odjet první dva kilometry bez mlhy. Pak jako když zatáhnete oponu, přišel mlhový mrak a v záři přídavných reflektorů přestalo být vidět na metr. Zkusili jsme ze ztráty něco umazat, ale ve druhém průjezdu jsem zavadil v retardéru o těžký balík slámy a vylomil právě přední kolo. Jen tak tak jsme se dostali do servisu... Proto jsme se dále soustředili už jen na udržení druhého místa v českém mistrovství."

30. Int. Jänner Rallye 2013 - ME

1. Kopecký - Dresler (Škoda Fabia S2000)	2:35:45,3
2. Bouffier - Fournier (F - Peugeot 207 S2000)	+ 0,5
3. Baumschlager - Wicha (A - Škoda Fabia S2000)	+ 1:18,1
4. Pech - Uhel (Mini John Cooper Works S2000)	+ 2:47,0
5. Harrach - Welsersheimb (A - Mitsubishi Evo IX R4)	+ 3:31,6
6. Kajetanowicz - Borań (PL - Subaru Impreza Sc R4)	+ 3:32,9
7. Delecour - Savignoni (F - Peugeot 207 S2000)	+ 5:21,2
8. Orsák - Šmeidler (Mitsubishi Lancer Evo IX)	+ 6:33,7
9. Tarabus - Trunkát (Škoda Fabia S2000)	+ 7:50,0
10. Valoušek - Kostka (Peugeot 207 S2000)	+ 8:11,8

30. Int. Jänner Rallye 2013 - MMČR

1. Kopecký - Dresler (Škoda Fabia S2000)	2:35:45,3
2. Pech - Uhel (Mini John Cooper Works S2000)	+ 2:47,0
3. Orsák - Šmeidler (Mitsubishi Lancer Evo IX)	+ 6:33,7
4. Tarabus - Trunkát (Škoda Fabia S2000)	+ 7:50,0
5. Valoušek - Kostka (Peugeot 207 S2000)	+ 8:11,8
6. Odužlik - Turček (Škoda Fabia S2000)	+ 12:09,6
7. Mírka - Plachý (Mitsubishi Lancer Evo IX)	+ 18:25,6
8. Firla - Vetečka (Subaru Impreza STI)	+ 23:29,6
9. Adolf - Gross (Mitsubishi Lancer Evo IX)	+ 23:39,7
10. Sulzinger - Heigl (D/A - Ford Fiesta R2)	+ 30:28,9