

## Pech s Uhlem v Mini S2000 ROK DRUHÝ

PO ŠESTI SEZONÁCH (2006 - 2011) ZA VOLANTEM VOZU MITSUBISHI LANCER EVO 9 STÁLI VÁCLAV PECH S PETREM UHEM PŘED DILEMATEM, ZDA POKRAČOVAT S OSVĚDČENÝM, VE SPECIFIKACI R4 VŠAK LEHCE PROBLEMATICKÝM VOZEM, ČI ZDA PŘISTOUPIT KE ZMĚNĚ RALLYOVÉ TECHNIKY NABÍDKA SPOLEČNOSTI INVELT A JEJÍHO ŠÉFA ING. JIŘÍHO JÍROVCE NA STARTY S VOZEM MINI COOPER S2000 1,6 T SE NAKONEC UKÁZALA DOSTATEČNĚ LÁKAVOU, PROTO JSME MOHLI PO CELOU LOŇSKOU SEZONU VÍDAT PĚTINÁSOBNÉ MISTRY ČESKÉ REPUBLIKY V MODRO-BÍLÉM SPECIÁLU MINI COOPER.



Ovšem přestup to nebyl úplně bezproblémový. Po čtyřech výpadech, dvakrát z důvodu havárie a dvakrát kvůli technické závadě, patřilo 36letým Plzeňanům v konečném hodnocení MMČR "až" páté místo. Po 11 letech, kdy neopustili medailové pozice, tak přišel menší ústup ze slávy. Jak již ale ukázala úvodní soutěž v Rakousku, s mistrovskou dvojicí se letos znovu musí počítat coby s jedněmi z hlavních adeptů na získání domácího titulu.

"S výsledkem z Jänneru jsme naprosto spokojeni. Soutěž měla tradičně krásné rychlostky a pro nás šance i nezvyklé sněhové podmínky. Po loňském roce, kdy jsme vzhledem k přechodu na novou techniku a nedostatku času na přípravu nebyli na sniž absolutně připraveni, jsme se teď o to víc těšili," říká Václav Pech. "Mini jsme měli nachystané na naprosto všechny podmínky - sniž, suchý i moký asfalt. Přípravě jsme věnovali tři měsíce intenzivní práce, z toho měsíc při vlastních testech. Nenajeli jsme ani tolik ostrých kilometrů, jako se spíš pracovalo v dílně na technice. Odjeli jsme za den třeba jen 4-5 km, přitom se zjistilo, že nastavení podvozku není správné a auto se tak znovu předělávalo. Celý tým v čele s šéfmechanikem Honzou Kubíčkem si za přípravu na Jänner zaslouží maximální uznání."

**V loňském roce jste vyjádřili silnou nespokojenost s dodavatelem dílů, britskou stájí Prodrive. Jak funguje spolupráce nyní?**

"Strašně, a to klidně napiš i s vykřičníkem. Na jednu stranu je to soukromá firma, která s námi jedná na komerčním principu, kdy mají všechny objednávky předem zaplacené. Na druhou stranu nám nejsou schopni dodat včas ani základní díly. Na Jänner jsme si

objednali věci už na začátek prosince, hodně jsme si libovali zejména od tlumičů pro sněhové podmínky. Po několika prodlevách a urgencích nám nakonec napsali, že slíbené díly dodají až 15. ledna. Když jsme jim odepsali, že to již bude 14 dní po soutěži, přišla odpověď, že nám děkují za důvěru a jsou rádi, že jsme s nimi spokojeni. Člověk v ten okamžik neví, jestli si z něho dělájí blázny, nebo si myslí, že tady žijeme sto let za opicemi."

**Každopádně Mini fungovalo v Rakousku na jedničku.**

"To ano, ale je to zásluha především lidí tady od nás. Když nepřišli díly před Jännerem, pustili jsme se sami do výroby pružin a dnes už je máme v ještě větší škále, než kterou nabízejí z Anglie. Náš hlavní, 'tlumičář' Rosta Šašek se dal do přenastavení tlumičů z asfaltových na sněhové. Co se týká podvozku, auto fungovalo naprosto skvěle a řídit jej bylo skutečným zážitkem."

**V jednom momentu jste ale měli docela štěstí v neštěstí, že?**

"Stačila lehká ztráta koncentrace v jednom retardéru a mohlo to mít fatální následky. Až do sedmého RZ jsme se drželi s absolutní špičkou, ale na osmičce po čtyřech autech spadla mlha a my ztratili přes minutu. Později mi můj meteorolog hlásil, že to nebyla mlha, ale jak se závodilo v docela velké nadmořské výšce, dostali jsme se do oblasti mraků, které navečer postupně sedaly níž. Zkrátka příšerná viditelnost, nevěděli jsme, kde vede cesta pomalu ani na rovinkách. K tomu jsme měli špatně seřízená světla, ta xenonová se totiž dost špatně nastavují. Naopak na druhý průjezd touto erzetou jsem si dost věřil. Všichni měli ještě obuté mokré gumičky, teplota však šla rychle dolů a já věřil, že

## Statistika v MMČR

### Počet startů:

Václav Pech 114  
(z toho 113 společně s Pechem)

Petr Uhel 115

### Celkové umístění:

tituly 5  
2. místo 5  
3. místo 1

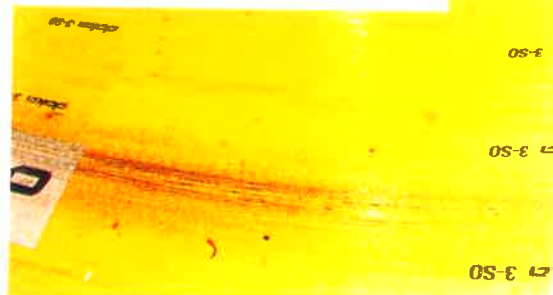
### Výsledky v jednotlivých závodech:

vítězství 24  
2. místo 23  
3. místo 18

**Vůz:** Mini Cooper S2000 1,6T

**Tým:** EuroOil - Invelt team

**Mechanici:** Jan Kubíček (hlavní inženýr týmu), Jiří Stěhule, Ladislav Prokš, Richard Trajbold, Jan Vaško, Radek Žemlička a tetička



naše 'zimáky' tady budou mnohem lepší. Teď s odstupem vím, že jsem se na té erzetě hnal asi až zbytečně moc, našťastí kolo vyložené o balík zůstalo držet na autě."

**Vzhledem k výsledku z rakouské rally i faktu, že tři Vaši velcí konkurenti z loňska - Kopecký, Kresta a Valoušek - hlásí omezený program, resp. jejich účast v MMČR je s otázníkem, se logicky stáváte hlavním favoritem letošního šampionátu. Jak se s touto skutečností popasujete?**

"Tak pro nás to není věc, kterou bychom už nezažili. Byly roky, kdy se od nás titul také očekával, takže se tím nezaobíráme a po loňské sezoně si ani roli hlavních favoritů nijak nepřipouštíme. Určitě nás však absence některých soupeřů netěší. To, že bude oproti loňsku trochu slabší účast, je škoda jak pro diváky, tak pro média a samozřejmě i pro nás. Vždycky mě víc baví závodit a srovnávat se s co možná nejsilnější konkurencí."

**Jak se Vám líbí nový systém bodování v MMČR, kdy se mnohem větší akcent dává na umístění v jednotlivých dnech a jen za bonusové body se dá získat víc než za umístění v celé soutěži?**

"Za sebe říkám, že ne. Radši bych přivítal delší soutěže, kde více přijde ke slovu taktika a kdy nebudou soutěže takovými sprinty, jakými je v poslední době stávají."

**Takže byste bonusové body spíše omezil?**

"Klidně i zrušil. Teď se může stát z etapy sprint třeba i se čtyřmi erzetami, kdy se pojede maximální hrana



a půjde se vždy do nových gum jen proto, aby se získaly bonusové body. Hlavně druhý den bude nepříjemné hlídat si kromě absolutního pořadí i umístění v dané etapě. Ovšem systém mistrovství je daný pro všechny stejně a my se mu budeme muset přizpůsobit. Pokud by nás tedy měl někde postihnout první den výpadek, pak se vzhledem k etapovým bodům určitě vyplatí starat i do druhého dne."

**Na konci loňského roku jste si při Auto Show Slovakia Ringu vyzkoušel i vůz Škoda Fabia S2000. Už máte lepší představu o tom, kde jsou klasické "es-dvoutisícovky" ve výhodě a naopak které úseky vyhovují spíše vozům 1,6 turbo?**

"Stačí se podívat do výsledků soutěží a je vidět, že - hodně zhruba řečeno - tou pomyslnou hranicí je rychlostní průměr 90 km/h. Pokud je zkouška techničtější a průměr nižší, jsou na tom lépe auta s turbem, na rychlejších testech zase získávají „es-dvoutisícovky“. Krásně to ukázala městská zkouška na Barumce. Jelo se na mokru, průměr byl velmi nízký a my zkoušku vyhráli. Jak se ale většina erzetů letí na pětku a šestku ve vysokých otáčkách, tak tam už výkon turbomotorů přískrcených restriktorem nestačí. Do šesti tisíc otáček je to v pořádku, pak ale výkon padá. Co se týká podvozků, jsou ta auta velmi podobná a nějaký větší rozdíl v nich nevidím."

**Ted' ale v Prodrive oznámili, že v rámci současné homologace se jim znovu podařilo vylepšit motor, mluví se o nárůstu jak maximálního výkonu, tak i o lepší průběhové křivce. Budete požívat tento nový motor?**

"Na letošní sezonu už určitě ne. Naším cílem je zaměřit se na spolehlivost auta a hlavně věříme, že se nám už podařily odstranit problémy s praskáním diferenciálů. Současný motor by nám bez repase měl vydržet až do Příbrami. Jestli na konci sezony pořídíme nový a naměříme proti kopci nějaké zlepšení, to se teprve uvidí."

**Ted' Vás čeká domácí Rally Šumava, jak probíhají přípravy? Od poslední soutěže uběhly více než 3 měsíce, není to příliš dlouhá doba na to, aby se člověk udržel v závodním tempu?**

"Zrovna dnes (pátek 5. dubna) jsme dělali první test před Šumavou, najelo se nějakých 20 ostrých kilometrů. Hlavním úkolem je naladit mini na asfalt, ať už suchý, nebo mokrý, určitě využijeme i poznatky z Jänneru. Co se týká našeho letošního programu, máme v plánu pouze sedm závodů velkého mistrovství a k tomu show v Sosnové a Pražský rallysprint. Je fakt, že tak dlouhé pauzy mezi závody nejsou zrovna ideální, dřív jsme měli s Petrem nabitější program. Proto jsme se také letos po delší době vyjeli s tréninkovým autem občas někde projet a napsat si cvičně rozpis. Aspoň trochu se tak člověk udrží v tempu."

**Vloni na podzim jste napsal dosti dlouhý článek vztahující se k Vaším zkušenostem se systémem HANS. Vyslovujete se jasně v tom smyslu, že pokud má tento systém fungovat, musí být vše (sedačky, pásy apod.) naprosto správně sladěné. Pokud toho ale nelze dosáhnout u jezdců či vozů v nižších třídách nebo rallysprintech, neměla by se povinnost používání HANSu zrušit alespoň v těchto případech?**

"Dokonce si myslím, že ani ve velkém mistrovství by HANS neměl být nařízen a mělo by se jednat pouze o doporučené bezpečnostní zařízení. Tento systém byl vyvinutý primárně pro závody na okruzích a, pokud vím, žádné testy pro rally s ním nikdo nedělal. Stačí mi selský rozum, abych si dal dohromady, že HANS funguje jen v případech čelních nárazů, přitom si nevzpomínám, a to závodím už nějakou dobu, na žádnou tragickou nehodu tohoto typu na našich soutěžích. Zato na případy zlomených a rozdrčených obratlů jen za poslední dobu už nestačí prsty na obou rukou."

**Jak třeba i z tohoto pohledu vidíte fungování Asociace jezdců rally a v čem především by se měla angažovat?**

"V prvé řadě v oblasti bezpečnosti. Kdysi jsem sám působil v Asociaci aktivněji, při kontrolách tratí jsme ale často naráželi na nepochopení. Danou erzetu si určitě může projet i ředitel soutěže nebo bezpečnostní činovník, jenže my jezdci máme přece jen víc zkušeností a lépe odhadneme, kdy, kde a jak se auto zachová při velké rychlosti. To se dá těžko odhadnout z inspekčního vozu při běžné rychlosti. Jenže když někoho upozorňujete na problémy, on vám slíbí nápravu a pak se stejně nic nestane, tak to člověka dřív nebo později otráví. Ted' s novým vedením ovšem vidím naději na svěží vítr v této organizaci. K tomu je ale potřeba, aby se do AJR zapojilo co nejvíce jezdců a aby byli jednotní, jinak nemohou své zájmy prosadit. Jezdci se nemají plést pořadatelům nebo činovníkům do jejich práce, ovšem pokud se věci týkají jejich bezpečnosti, nebo se objeví skutečně nesmysly jako například pokus zavést jednotné pneumatiky, musí se proti tomu umět ozvat." ☺