

Tisková zpráva

<http://www.subarurallyteam.info/>



Monte Carlo, 22.1.2011

ŠTAJF NA RALLYE MONTE CARLO OBHÁJIL STŘÍBRO MEZI ENKY!

Po loňské premiéře se i letos Subaru Czech Rally Team vydal na nejslavnější soutěž světa, Rallye Monte Carlo. V mnohem početnější konkurenci než při minulém ročníku obhájil Vojtěch Štajf post druhého nejlepšího produkčního vozu a postavení v konečné první dvacítky absolutního hodnocení soutěže.

Zatímco v ročníku 2010 se na start Rallye Monte Carlo postavila necelá šedesátka startujících (mezi nimiž bylo dvanáct závodníků v tehdy nevyhlášené kategorii PV), o rok později bylo na startu vozů 110. Po reorganizaci již bylo letos poněkud snadnější porovnávat výkony posádky **Vojtěch Štajf – Julius Gál** se soupeři, těch ale ve 'své' třídě 3 potkali dokonce dvaadvacet. Od samého úvodu soutěže však bylo jasné, že česká posádka nepříjela do jižní Francie na výlet. Druhý čas už na úvodním testu za ostříleným domácím Patrickem Artru dával tušit, že početná konkurence bude mít co dělat, aby modrému hatchbacku **Subaru Impreza WRX STI** stačila v tempu. Právě Artru a Švýcar Florian Gonon byli nakonec v součtu čtyř testů prvního dne úspěšnější než posádka ze střední Evropy, třetí příčku však Štajf držel pevně. „*Poté, co jsme si před rokem s Marcelou Ehlovou (tehdy ještě Dolečkovou) dojezdili do cíle pro trochu nečekanou stříbrnou příčku mezi produkčními vozy, chtěli jsme letos na tento úspěch navázat,*“ popisuje náladu z první etapy pražský pilot. „*Využili jsme našich zkušeností z loňska s dlouhými rychlostními zkouškami a zvolili (na rozdíl od některých našich soků) na přední nápravě pneumatiky s tvrdší směsí. To se osvědčilo a my mohli zvolit tempo, které bylo svižné, ale přitom stále bezpečné. I když jsme nejeli nijak na hraně, drželi jsme se stále v první trojici naší třídy a ve dvacítky absolutního pořadí, což jsme s ohledem na silnou letošní konkurenci pokládali za úspěch. Také do druhého dne jsme rozhodli tempo zachovat, jinak by se totiž nebezpečně zvýšilo riziko osudové chyby. Přesto ale hned v úvodu druhé etapy přišla má asi jediná větší jezdecká chyba v soutěži, kdy jsem si pět kilometrů před cílem RZ 5 až příliš zkrátil zatáčku a o špičatý kámen udělal hned dvojité defekt. S ohledem na krátkou vzdálenost do cíle jsme se rozhodli zkoušku dojet a obě pravá kola vyměnit až za jejím cílem. Volba to byla i přes mírné poškození vozu určitě správná, na další zkoušce jsme ale museli jet hodně opatrně, třetí náhradní kolo jsme s sebou pochopitelně nevezli a do servisu bylo hodně daleko. V součtu nás nakonec tahle událost stála asi minutu času, takže nám naši dva velcí soupeři trochu odskočili, bronzovou příčku jsme ale drželi i dál.*

V servisní zóně pak ale bylo třeba vyřešit s pneumatikami jiný velký problém. Měli jsme od našich špiónů zprávy, že v horních partiích trati začalo sněžit, a tak bylo nutné se rozhodovat, co obout pro druhé kolo rychlostních zkoušek. Náš tým byl dobře připraven na sněhové podmínky a měli jsme nachystány pneumatiky s hroty. Protože jsem si ale nebyl jist, jaký přesně je stav na trati, vyrazil jsem na obhlídku továrních týmů, u kterých jsem předpokládal, že mají na testech rozseto alespoň deset lidí, kteří je přesně informují o situaci. Bohužel jsem dorazil právě ve chvíli, kdy jsem byl svědkem toho, jak zatím poslednímu světovému šampionovi se Subaru Petteru Solbergovi na poslední chvíli nasazují mokré pneumatiky namísto původních hřebů a vedle u Hänninena tomu bylo vzápětí podobně. Možná to byl u Solberga jen taktický manévr jeho týmu, který měl zmást konkurenční tovární tým, povedlo se jim tím ale dokonale zmást i mne. Tolik jako on jsem riskovat nicméně nechtěl a na rozdíl od favoritů bojujících o vítězství jsem zvolil o něco opatrnější variantu - tedy zimní pneumatiky bez hřebů, podobně jako třeba Loix. Po startu prvního ze dvou testů jsem si pak spílal za nedostatek odvahy, v rychlých asfaltových pasážích se obutí rychle přehřívalo a já měl pocit, že jsem udělal velkou chybu. Asi po šesti kilometrech ale začala trať rychle stoupat a náhle bylo všechno jinak. Ocitli jsme se v Mrazíkově království, kde vládl

IMPREZA



WRX STI

Tisková zpráva

<http://www.subarurallyteam.info/>



sníh a led, a i naše pneumatiky se rázem zdály být málo zimní. Zkoušku jsme dokončili ještě s poměrně malou ztrátou na nejlepší, problémem pak bylo ale i jen volně sjet od cíle testu ke startu toho dalšího – tento úsek se stal osudným našemu sousedovi z hotelu, Holand'anovi Piepersovi. Osmý test již byl pro nás doslova očistec. Jeli jsme velmi pomalu, přesto jsme třikrát málem sklouzli ze srázu, jednou jsme se v úzkém místě i přetočili a chvíli nám trvalo, než jsme se vrátili do původního směru. Když jsme test dojeli, pořádně jsme si oddychli. Naše zimní obutí totiž (s ohledem na velmi úspornou variantu naší účasti na soutěži) mělo za sebou už loňské Monte a i kousek letošní Jänner Rallye, a tak hloubka jeho vzorku by jen taktak splňovala předpisy o povinné čtyřmilimetrové hloubce dezénu. Bylo to hodně znát a Švýcar Gonon (jenž mimochodem na klíčové RZ 8 zajel třetí čas absolutně) nám na hřebech ujel o několik minut. Naopak Artru ztratil a další soupeři na nás až tolik nezískali, a tak i přes ono absolvované peklo jsme se paradoxně v naší třídě posunuli už na stříbrný stupínek. Navíc jsme byli na onom osmém testu i nejrychlejší českou posádkou...“

Do závěrečného dne tak mohli Štajf s Gálem startovat s vědomím velkých rozestupů před i za nimi. Podobně jako loni navíc startovali v pořadí blízkém Švýcara Burriho, ač to tentokrát byl syn Michael a nikoliv otec Olivier jako loni. Přesto se loni navázané mezinárodní přátelství hodilo, když náš tým dostal v předstihu (a od téměř místních) cennou informaci o suchém povrchu všech zkoušek třetí etapy. Bylo tak možné nasadit diferenciál vhodnější pro suchý asfalt a netrápit dál již opotřebovaný materiál. Hodila se i předběžná představa o výběru pneumatik. Dalo by se říct, že už nic nestálo v cestě za stříbrem, zvlášť když Artru hned ráno havaroval. Byla to ale opravdu taková pohoda?

„No to tedy opravdu ne, naopak jsme si užili ještě větší nervák než o den dřív,“ vzpomíná teď s už s úlevou Vojtěch Štajf. „Problém totiž nastal díky dalším úsporným opatřením v rámci našeho startu na Monte. Podobně jako loni jsme totiž používali běžný sériový benzín, no a aby i s ním mělo auto obstojný výkon, byla nastavena elektronika tak, že auto mělo poměrně vysokou spotřebu. No a zatáčkovité stoupání z Monte Carla ke startu testu v Moulinetu a pak i dál po zkoušce na Col de Turini, to vše nás stálo tolik benzínu, že nám ho před startem druhé rychlostní zkoušky této sekce zbývalo v nádrži pouze 23 litrů. Zkoušku na Col de Turini jsme tak sice v rámci třídy vyhráli, ale se spotřebou litr na kilometr a s velkými obavami, co bude dál. Dopadlo to nakonec tak, že se nám 11 kilometrů před servisní zónou auto zastavilo, a my měli velké štěstí, že jsme stihli couvnout na protisvah, který vrátil čerpadlu aspoň trochu paliva. Zbytek cesty dolů k moři do servisní zóny v Monte Carlu jsme absolvovali s vypnutým klíčkem a bez posilovačů, takže mi spolujezdec musel ve vratcákách pomáhat s točením volantu. Časovou kontrolu jsme zvládli na chlup přesně a do našeho servisního prostoru dojelo auto snad jen na benzínové výpary. Pak jsme raději nalili na poslední dva testy do nádrže závodní benzín a předělali mapu elektroniky, abychom se nemuseli bát podruhé...“

Všechno ale dobře dopadlo, a po loňském úspěchu bílého vozu si i modrý hatchback mohl připsat zářez na pažbě v podobě absolvované Rallye Monte Carlo, navíc v roce stého výročí od jejího prvního ročníku. Oba týmové vozy tak prokázaly svou spolehlivost a tým předvedl, že je dokáže velmi kvalitně připravit i na velice těžké podmínky. Posádka **Vojtěch Štajf – Julius Gál** navíc vybojovala stříbrnou pozici, obdobně jako loni zvítězil další vůz **Subaru**, navíc opět v podání švýcarské posádky. Body za druhou příčku si Štajf připsal i do seriálu IRC, a tak není divu, že hned několikrát se v servisním zázemí **Subaru Czech Rally Teamu** v průběhu soutěže zastavil George Donaldson, šéf vývoje společnosti STI, aby pogratuloval k dobrému výkonu.

Dvě druhá místa, tomu už se asi nedá říkat náhoda, a tak by to asi chtělo i do třetice. Nebo si snad Vojtěch Štajf myslí, že ne? „*Ale samozřejmě že ano,*“ usmívá se šestatřicetiletý jezdec. „*Monte Carlo má velké kouzlo a já už loni doufal, že se nám podaří se sem letos vrátit. A když se na podzim ukázalo, že soukromníci letos budou mít odpuštěno startovné, neváhal jsem a poslal přihlášku. Pak jsme už jen doufali, že budeme vybráni – zájem o start byl totiž asi trojnásobně vyšší než kapacita tratě. Všechno to vyšlo a my musíme velice poděkovat našim partnerům a zejména firmám Abadia, Silnice Čáslav, Karavany Sedlčany a Red Frog, že nám se zabezpečením startu*

IMPREZA



WRX STI

Tisková zpráva

<http://www.subarurallyteam.info/>



pomohli. Těch poděkování je na místě ale samozřejmě mnohem víc – Julovi Gálovi, že úspěšně zaskočil na sedadle spolujezdce, našemu týmu mechaniků, ledovým špiónům Vladimíru Zelinkovi a Petru Behrovi, našemu meteorologovi profesoru Grauovi, ale v neposlední řadě také našim příznivcům a vůbec všem českým fanouškům, kteří nás u trati i v servisní zóně neúnavně povzbuzovali. Bylo to opravdu náročné, zvládli jsme to letos se sériovým benzínem a jen se šesti novými pneumatikami (ty ostatní byly už mírně použité), trať jsme ale projeli i tak. Nicméně musím přiznat, že vítěznému Gononovi jsme ten krásný pohár opravdu záviděli – takže asi nezbude než přijet znovu a pokusit se ho získat příště sami! Teď nás ale čeká domácí sezóna, na níž se musíme důkladně připravit a zvládnout jí co nejúspěšněji. Já mám navíc ještě jednu starost – Julia Gál se vrací k Vaškovi Arazimovi a my se budeme muset při testech sžít s novým spolujezdcem či spolujezdkyní. Nějaká varianta už se rýsuje, ale nahradit skvělou Marcelu Ehlovou bude opravdu těžké. Já až teď po roce doceňuji, jak bravurně zvládla i těžké Monte Carlo přesto, že jsme tehdy měli spolu tak málo odjeto. Bude mi opravdu chybět. Teď ale očekává radostnou událost, takže musíme naši spolupráci přerušit a já bych jí rád jménem celého týmu popřál hodně štěstí!“

Karel Špaček
media team

IMPREZA



WRX STI