



» popisek popisek

NOVÉ DOBRODRUŽSTVÍ TOMÁŠE PEKAŘE

V loňské sezoně vyhrál Tomáš Pekař seriál Eastern Europe Cup pohárových octavií. Značkovému závodění zůstal rodák z Mělníka věrný i letos, kdy vstoupil do Bohemia Clio Cupu. V početnějším a bezesporu kvalitnějším jezdeckém poli se talentovaný pilot neztratil. Po čtyřech závodních víkendech sedmidílného seriálu byl šestý, ale třetí příčku má na dosah a před sebou první zářijový víkend domácí Most a pak finále na oblíbeném Oschersleбену.

Tomáši, nezvažoval jsi ještě jiný seriál než Bohemia Clio Cup?

Tolik možností zase nebylo, ale nejdřív jsem celkem dlouho čekal, jestli nebude nějaké pokračování s pohárovými octaviemi. Bohužel tahle pohárová kapitola skončila. Pak jsme s tátou zvažovali start v ETCC, kam zamířil Petr Fulín, ale přišlo by to na hodně peněz a jen čtyři závodní víkendy se nám zdály málo. Navíc ani startovní pole nevypadalo moc atraktivně. Takže jsem se vlastně vrátil tam, kde jsem už loni bojoval. Tehdy jely octavie a clia společně závod, ale měly oddělenou klasifikaci. Letos už to je souboj pouze clíí a já jsem rád, že jsme do toho šli. Bohemia Clio cup Jsou moc hezké a dramatické závody, absolvujeme sedm zá-

vodních víkendů, na startu je kolem třiceti aut, na Nordschleife na Nürburgringu se jich sešlo dokonce pětadesát, a organizace, kterou opět řídí Josef Křenek, je bezchybná.

Bylo těžké si zvyknout po octavii na clio?

Ne, obě auta jsou si svým výkonem, hmotností a časem na kolo velmi podobná. Rozdílný je podvozek. U Clia není možné seřizovat tuhost tlumičů a tovární naladění je hodně tvrdé. Clio má díky tomu kratší brzdnou dráhu, ale například na mokru je tohle nastavení nevýhodou. Octavia měla o něco lepší aerodynamiku a byla na rovinkách proto rychlejší, lépe se pak chová i na mokru. Pohárové Renault Clio RS III Cup je ale celkově modernější a závodnější auto.

Dvoulitrový motor dává výkon 207 k, má šestirychlostní sekvenční převodovku, váží 1045 kg. Nastavení není složité, protože se pracuje většinou jen s tlakem v pneumatikách. Hlavní rozdíl v obou pohárech ale vidím pak v tom, že



» popisek popisek

závodní clia připravuje přímo továrna. U Renaultu se jich prý vyrobilo už na tři tisíce, takový je o ně zájem. Perfektně organizovaný je servis. Na závodech si můžete koupit prakticky všechno, včetně zaplombovaného motoru, ale rychle jsou vyřizovány o objednávky poštou. Navíc továrna vám poskytne závodní díly levněji než v obchodní síti. Jednotně se jedou pneumatiky Dunlop, které si také můžete objednat přímo v Německu.

Na kolik přijde start v Bohemia Clio Cupu?

Zápisné je pět tisíc eur. K tomu jsme koupili starší závodní clio a pak běžné náklady na cestovné a provoz. Celkově přijde tento pohár sice draž než Octavia cup, ale to proto, že musíte kupovat originální náhradní díly přímo u Renault Sportu. Například motor vás se slevou přijde na 3300 eur. U Octavia cup jste mohli použít díly, které jste sehnali třeba na vrakovišti. To nikomu nevadilo.

Kde skončila tvoje vítězná octavie?

Původně jsme si ji chtěli nechat. Táta, který závodil a byl výborný motorář, měl kdysi doma řadu závodních škodovek, které ale nakonec rozprodal a lituje toho dodnes. Proto jsme ani nehledali kupce. Jenže závodění stojí peníze, potřebujete i místo v garáži, a tak před pár dny jsme ji přece jen prodali. Bude jezdit závody do vrchu.

Loni ses důkladně seznámil s Clio Cupem, který se jel společně s octaviemi. Přibylo letos aut, nebo je znát hospodářská krize?

Proti loňsku aut ještě o něco přibylo, protože nás jezdí pravidelně kolem třiceti. Jezdci prakticky zůstali a na kvalitě špičky to je znát. Jsou to výborní soupeři. Největší zastoupení mají



» popisek popisek

Němci a Švýcaři, ale jezdí i Rakušané a také Francouz.

A co česká stopa, kolik jezdců tě následovalo?

Jsme hodně malá kolonie, protože jezdíme tři – já, Lukáš Uxa a Milan Hoering. Přivítal bych, kdyby do poháru vstoupili další jezdci. Místo by se našlo i v našem týmu. Máme mnohaleté zkušenosti se závoděním a na Mělníku jsme nyní vybudovali nové prostory pro náš závodní Carpek servis, kde můžeme nabídnout potřebné zázemí. V pohárových závodech je pak start týmu s více vozy výhodnější. Při ladění vozu můžete vycházet z více dat. Věřím, že by se mohlo pár nových pilotů najít, protože to je stále nejlevnější závodění a při tom na velice dobré úrovni.

Po čtyřech podnicích jsi byl šestý. Spokojen?

Zatím jsem spokojen. Nejvydařenější byl první víkend na Hockenheimu, kde jsem v prvním závodě skončil šestý a pak jsem dojel druhý. Vůbec nám nevadilo, že jsme museli rozebírat motor, jestli je vše v pořádku, a protože to bylo poprvé, tak nám to trvalo tři hodiny. Následovala předlouhá Nordschleife, kde jsem byl poprvé a navíc nám v kvalifikaci odešel motor. V cíli jsem obsadil čtrnácté místo. Bez znalosti této trati jsem ani s nějakým dobrým výsledkem nepočítal. Na Red Bull Ringu jsem dostal ránu v první jízdě a auto to odneslo uvažným kolem. Mechanici ale zapracovali a já mohl odpoledne startovat. Z dvaadvacátého místa jsem se probojoval až na šesté, ale v poslední zatáčce auto přestalo jet a setrvačností jsem se doplžil do cíle devátý. Na

Nürburgringu jsem už bodoval v obou jízdách a udržel šestou příčku.

Jaký máš cíl v této sezoně?

Rád bych skončil do pátého místa. Věřím, že na posledních třech okruzích by to mohlo vyjít bodově hodně dobře, protože je znám a patří k mým oblíbeným. Nejvíce si samozřejmě věřím v Mostě, kde bych chtěl získat první letošní vítězství. Na druhé straně je to pohárový závod a musíte mít potřebné štěstí.

Tak držím palce. 

