

FRANTIŠEK JAKUBEC ML.

NASCAR

Základní technická kritéria, která musí splňovat závodní speciály NASCAR:

Váha: 1 225 kg

Max. rychlost: 245 km/h

Převodovka: 4 rychlosti

Motor: atmosférický vidlicový osmiválec o objemu 5,7 l a výkonu 294 kW (400 k)

Možné varianty aut: Chevrolet, Ford, Toyota

Délka: 5 080 mm

Šířka: 1 950 mm

Rozvor kol: 2 740 mm

Foto: Autodrom Most

Ahoj borci!

Rád bych se s vámi podělil o zážitek, při kterém jsem mohl nahlédnout pod pokličku automobilových závodů NASCAR, které se odehrávaly na závodním okruhu v Mostě. Docela mne překvapilo, co vše se kolem takového závodu děje. A to jsem poznal jen malou část toho, co celý závod obnáší...

Automobilová soutěž NASCAR (National Association for Stock Car Racing) vznikla v Americe již v roce 1948 a jedná se tam o velmi populární závody. Původně byla soutěž primárně určena pro sériově vyráběná auta, dnes se však jedná o upravené závodní speciály. Já bych je popsal jako „jezdci trubkový rám obalený tenkou skořepinou“. I když se to z dálky nemusí zdát, dnešní závodňáky NASCAR nemají s klasickým autem nic společného. Například: řidič musí lézt dovnitř otvorem pro boční okénko, protože auto nemá dveře a vlastně ani boční okénka. Závodní vůz má sice řadicí páku a volant (který je ale vyndavací), ale jinak je interiér naprosto odlišný – uzpůsobený pro odlehčení váhy a pro bezpečnost závodníků (místo sedadla spolujezdce je např. hasičí přístroj). Auta jsou všechna velmi podobná a vycházejí z několika komerčních modelů. Musí však splňovat soubor technických standardů. Jednoduše řečeno – závodníci jezdí

ve skoro stejných autech. Vítězství je tedy hodně v rukou jezdce a částečně i ve strategii a fungování celého týmu.

NASCAR proniklo do Evropy v roce 2008 a v posledních letech jste soutěž mohli naživo zažít právě na autodromu v Mostě, což se mi letos v září poštěstilo. A můžu vám říct, že je to docela hukot... Doslova a do písmene. Auta jsou totiž šíleně hlučná. A když závod začínal a všichni se na „plný knedlík“ rozjízďeli, museli to snad slyšet až na Moravě. Trochu přeháním, ale burácení to bylo slušné.

Samotná soutěž začala několika tréninkovými koly, kdy si jezdci osahali trať a mechanici mohli doladovat drobnosti na autě. Následovala kvalifikace, která rozhodla, v jakém pořadí budou závodníci seřazeni na

mile jsou vítězové zkontrolováni, mohou se všichni pustit do dalších úprav.

Závod sám o sobě je docela mela. Vezmete si chumel asi 35 závodních aut, kde se každý snaží prodrat dopředu. Často pak dojde k nějaké třenici či srážce, a to pak odnesou většinou části karoserie. Ta je vyrobena z kompozitního karbonu, což snižuje váhu celého auta a je to i pro jezdce bezpečnější. Je zajímavé vidět na okruhu auta, která po kolizi část karoserie nemají nebo jim tak různě povlává, jak se uvolnila. Závod se však kvůli tomu docela často přerušoval, protože bylo nutné odklidit zbytky odpadaných částí z dráhy. To vždy zaválaly žluté vlajky a závodníci se museli zařadit za tzv. Safety Car (doprovodné auto pořadatelů) a nesměli předjíždět. Takto několikrát pomaleji obkroužili okruh, než se závada vyřešila, a pak se plynule pokračovalo dál.

Jezdci jsou v průběhu závodu spojeni vysílačkou s tzv. spotterem (každý tým má svého vlastního). Ten je na řídicí věži a sleduje celou trať. Informuje tak závodníka o tom, co se děje kolem něj, a případně upozorňuje na překážky. Vše také bedlivě sledují rozhodčí, a když někdo udělá chybu, dají mu trestné vteřiny.

Celý závod byl pro mne jako laika velmi zajímavý. Tečkou za zážitky bylo asi to, když si někteří návštěvníci odnášeli jako památku ojetou závodní pneumatiku. Je docela vtipné vidět tatínka s malým kloučkem, jak před sebou valí s úsměvem kus závodního auta.



startovací pozici. Zajímavostí je, že vítězové kvalifikace jdou automaticky na kontrolu, zda jejich auto nepřekračuje stanovená pravidla. A aby to bylo férové, ostatní týmy nesmí v tu dobu na autech pracovat. Jak-

Časopis Tarsicius dostává každý zájemce, náklady na vydávání jsou hrazeny z dobrovolných darů. **Podpořte prosím časopis Tarsicius na účtu 2200032524/2010.** Náklady na jedno číslo odpovídají 55 Kč. Za všechny dary srdečně děkujeme.



QR Platba