

>>> strana 1 - 2
Star Rally Historic preview



>>> strana 5
Renault 5 Turbo se vrací do Zlína



>>> strana 8 - 9
La Carrera Panamericana



rallylife **JOURNAL** HISTORIC

rallylife.cz

Sledujte Rallylife.cz také na sociálních sítích:

www.facebook.com/RallyLife.cz www.twitter.com/rallylifecz www.youtube.com/user/rallylifecz

VE SPOLUPRÁCI S:

KHSA

KLUB HISTORICKÝCH
SPORTOVNÍCH AUTOMOBILŮ

SQUADRA BRILLANTE

NEKUTEČNÝCH PĚTATŘICET LET UPLYNULO OD CHVÍLE, KDY SE NA STARTU BARUM RALLYE OBJEVIL PRVNÍ ČERNO-ČERVENÝ FIAT 131 ABARTH S NÁPISEM VOLTA NA MASCE CHLADIČE. LEGENDÁRNÍ VOZY A RYCHLÍ PILOTI TÝMU QUATTRO ROMBI CORSE PAK PO TŘI ROKY PATŘILI K TOMU NEJLEPŠÍMU, CO BYLO PŘI BARUMCE NA PŘELOMU 70. A 80. LET MINULÉHO STOLETÍ K VIDĚNÍ... **STRANA 6-7**



Foto: archiv BCFZ



www.inua.cz

vizuální styl
grafický design
firemní vizuální komunikace
media

KDYŽ POTŘEBUJETE BÝT VIDĚT

reference

automotive
MOGUL
BMW INVELT
CITROËN
SUBARU
RALLY MAGAZÍN
TITAX

business & trade

MIVARDI
SYNOT
ČERVA
ROBE / ANOLIS
CANON
LAMELLAND (SK)

motorsport

KRESTA RACING
AT MOTORSPORT
GEKON RACING
JT RALLY TEAM
BARUM RALLY
RALLY HUSTOPEČE

Agentura INUA je provozovatelem motoristického portálu

rallylife.cz



ČASOVÝ HARMONOGRAM

>> STR. 10

ORIENTAČNÍ PLÁNEK RALLY VILLAGE

>> STR. 10

SEZNAM PŘIHLÁŠENÝCH POSÁDEK

>> STR. 11

UMÍ VÍČ NEŽ JEN DOBŘE VYPADAT.



MINI PACEMAN. DESIGN, CO MÁ ŠŤÁVU.

První Sports Activity Coupé na světě v prémiovém segmentu malých a kompaktních vozů, které může být na přání vybavené pohonem všech kol ALL4, na vás udělá dojem svou originalitou. Jeho jedinečný design na sebe zcela přirozeně strhává pozornost všude, kde se objeví. Současně však vyniká osobitou sportovní elegancí, komfortem, praktičností a jízdními vlastnostmi typickými pro všechny vozy MINI. Více informací o tomto novém modelu vám podají naši prodejci.



Invelt Praha, Jeremiášova 5, 150 00 Praha 5, T 257 117 111, E paha@invelt.com, www.mini-invelt.com



Vítězná posádka VI. Star Rally Historic Jaroslav Vančík - Jiří Vajdák.

2013: PRVNÍ MĚŘENOU STAR RALLY HISTORIC VYHRÁL JAROSLAV VANČÍK

VÍTEZEM ŠESTÉHO ROČNÍKU STAR RALLY HISTORIC SE STAL JAROSLAV VANČÍK (LADA VFTS), KTERÝ PO ŠESTI RYCHLOSTNÍCH ZKOUŠKÁCH PORAZIL O NECELÝCH 22 VTEŘIN LUBOMÍRA TENKLA NO VOZE BMW M3. TŘETÍ JIŘÍ NAVRÁTIL (FORD SIERRA RS COSWORTH) DOSTAL DESETI VTEŘINOVOU PENALIZACI, KTERÁ HO PŘIPRAVILA O LEPŠÍ UMÍSTĚNÍ, PROTOŽE NA TENKLA ZTRATIL 1,6 VTEŘINY.

Po čtyřech rychlostních zkouškách měl Vančík na Tenkla čtrnáctivteřinové manko, které výtečným závěrem smazal a mohl se radovat z prvenství při měřené premiéře historických vozů. Vančík byl vyhlášen vítězem i vloni. Tehdy však o pořadí ještě nerozhodovaly časy, ale hlasy odborné poroty složené z významných osobností rallysportu. "Až na brzdy fungoval náš vůz skvěle. Krizových situací bylo strašně moc, ale jsem spokojený. Tratě byly těžké, krásné, proto nám to možná sedělo," poznamenal v cíli šťastný vítěz. Jeden z krizových momentů zažil při sjezdu do Hošťálkové. "Bylo to na hraně, jeli jsme trochu rychleji, ale to k tomu patří," usmíval se Jaroslav Vančík.

Stejně jako další jezdci ocenil rozhodnutí pořadatelů měřit časy historickým vozům. "Závodníci říkali, že jsme jim udělali radost, protože si mohli zazávodit na tratích barumky a zažít neopakovatelnou atmosféru na rychlostních zkouškách. Budeme mít snahu v tomto modelu pokračovat i v příštích letech," uvedl Zdeněk Belák, jeden ze spoluorganizátorů Star Rally Historic. ■



Dvojice Máčala - Šintal dokončila na čtvrtém místě.

Konečné pořadí Star Rally Historic 2013 (po 6 RZ):

1. Vančík - Vajdák (CZE, Lada VFTS)	53:55,2
2. Tenkl - Řihánek (CZE, BMW M3)	+ 21,6
3. Navrátil - Kouřil (CZE, Ford Sierra RS Cosworth)	+ 23,2
4. Máčala - Šintal (CZE/SVK, Mercedes Benz 500 SLC)	+ 1:57,3
5. Budil - Vejvoda (CZE, BMW 2002 TI)	+ 4:25,7

Bérešovi bavili Zlín na městské RZ

VI. STAR RALLY HISTORIC ZLÍN SE ZÚČASTNILI TAKÉ OTEC A SYN BÉREŠOVI S VOZIDLY AUDI QUATTRO. VEČERNÍ SUPER SPECIÁLNÍ RYCHLOSTNÍ ZKOUŠKU SI CHTĚLI NAPLNO UŽÍT. NAKONEC SE TO NA STO PROCENT PODAŘILO POUZE DODIMU.



Jozef Béreš jun. - Zoltán Répás

Jako prvního měli diváci možnost na trati sledovat Jozefa Béreše mladšího.

"Jak jsem už před Star Rally říkal, naše Audi Quattro Sport S1 jsem předělal na pohon pouze zadních kol. Tím pádem jsem si mohl pořádně vychutnat jízdu a divákům udělat velkou show. Ti se mi odvděčili neskutečným aplausem a opravdu to byl neskutečný zážitek," uvedl Dodi Béreš.

Minutu po Dodim startoval do super speciálky i jeho otec, Josef Béreš starší na Audi Coupe Quattro, přičemž spolujezdce mu dělal Václav Brýdl. Pro ně však soutěž skončila už ve třetím kole, když z motorového prostoru vyšlehl plameny. "Stejně jako Dodi jsme si záplavu diváků ve Zlíně užívali i my. Ve třetím kole nám však praskla hadice, která směřuje k olejovému chladiči a olej začal stříkat rovnou na rozpálené svody. Samozřejmě olej okamžitě chytil a začal hořet. Škoda na Audi je naštěstí minimální," popsal krizovou situaci Jozef Béreš starší.

EVANS
WATERLESS ENGINE COOLANTS

**CHLADÍCÍ KAPALINY
BEZ OBSAHU VODY**



Zvýšená spolehlivost

Bod varu přes 180°C eliminuje přehřívání chladicího systému. Efektivní přenos tepla. Složení bez obsahu vody jako prevence před korozi a úsadami.

Plný výkon

Eliminace lokálního přehřívání a odpařování vody v hlavách válců zlepšuje spalování a maximalizuje výkon motoru.

Menší tlak

O téměř 75% menší tlakování chladicího systému snižuje zátěž na hadice a další součásti. Menší zátěž pro vodní čerpadlo a menší odběr výkonu.

BEZ VODY

**BEZ PŘEHŘÍVÁNÍ
BEZ TLAKOVÁNÍ
BEZ KOROZE
BEZ PROBLÉMŮ**

www.evanscoolants.cz
tel. 725 552 195

2014: Vítejte v Rally Village!

LETOŠNÍ STAR RALLY HISTORIC, TEDY VLOŽENÝ ZÁVOD HISTORICKÝCH AUTOMOBILŮ, NABÍDNE VELKOU PORCI NOVINEK. S VÝJIMKOU TRATI A SAMOTNÝCH RYCHLOSTNÍCH ZKOUŠEK, KDE JE ZACHOVÁN KONCEPT Z MINULÝCH LET, TOTIŽ V ORGANIZACI ZÁZEMÍ RALLY NEZŮSTAL KÁMEN NA KAMENI.

K zásadním změnám patří nová servisní zóna. Ta díky spolupráci se společností Cream najde své nové místo přímo v srdci baťovského továrního areálu. Oproti dosavadnímu servisnímu areálu, který býval umístěn na parkovišti pod zlínskou sportovní halou, půjde o značný kvalitativní posun

vpřed. "Parkoviště pod sportovní halou pomalu přestávalo potřebovat Star Rally Historic vyhovovat, protože bylo poměrně dost skloněné a hlavně se dostalo na maximum své kapacity. Letos jsme přijali do Star Rally Historic 66 posádek a to už je číslo, které by tyto prostory nezvládly," vysvětluje

Zdeněk Bělák, člen organizačního týmu rally. "Zlínská Rally Village, tedy nová servisní zóna v areálu bývalého Svitu, tyto nevýhody eliminuje. Každá posádka nyní bude mít garantovaný vyhrazený prostor 8x7 metrů a celá servisní zóna bude dimenzovaná tak, že jsme do ní mohli přemístit - s výjimkou erzet -

prakticky vše potřebné. A navíc ještě přidat nové prvky určené zejména pro diváky." Posádky Star Rally Historic určitě koncept Rally Village ocení - pohodlně, na jednom místě totiž proběhne vše od výdeje materiálů ve čtvrté ráno, přes administrativní a technickou přejímku v pátek dopoledne, až po sobotní servisní zastávku startovního pole i konec soutěže včetně slavnostního vyhlášení výsledků.

Slavnostní start Star Rally Historic se uskuteční na startovní rampě na náměstí Míru v pátek 29. srpna o půl čtvrté, cíl je pak naplánován na sobotu po 17 hodině na cílové rampě umístěné přímo u servisní zóny. ■

66 POSÁDEK NA SEZNAMU PŘIHLÁŠENÝCH

CELKEM 66 DVOJIC Z ČECH I ZAHRANIČÍ PŘEDSTAVÍ VELICE ROZLIČNÉ VOZY - OD TĚCH NEJSTARŠÍCH ZE ŠEDESÁTÝCH LET, JAKO NAPŘ. ŠKODA OCTAVIA MIROSLAVA JULÍNKA, AŽ PO EX-TOVÁRNÍ FORD ESCORT RS COSWORTH, KTERÝ JAKÝ SE PO TRATÍCH BARUMKY PROHÁNĚL JEŠTĚ RELATIVNĚ NEDÁVNO.

Nechybí ani speciality v podobě nikdy nehomologované a pouze ve třech exemplářích existující Škodě 160 RS MTX, legendární Lancia 037 Rally Giuseppeho Volty či premiérově předvedení trojice vozů Subaru, Porsche a BMW, které se v rámci české výpravy vydají na podzim na jihoamerický závod La Carrera Panamericana. Fanoušci se mohou těšit také na slovenské showmany otce a syna Béréšovy.

Zřejmě největší hvězdou bude **Franco Ceccato**, kterého pamětníci pamatují z historie Barum rally na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let. Ital tehdy na Moravě startoval s rudým Fiatem 131 Abarth týmu

4 Rombi Corse a nyní, po třiatřiceti letech, se do Zlína vrací s identickým vozem. Star Rally Historic 2014 tedy bude opravdovým můstkem mezi minulostí a současností zlínské automobilové soutěže!

S příslibem pobavení diváků přijede do Zlína **Claudio Galli**. Italský šoumen, který se představí v originálním BMW M3 E30 po Patricku Snijersovi v barvách BASTOS. Galli se pravidelně objevuje na zahraničních akcích. Diváci jej mohli již několikrát spatřit například na šotolinovém Tuscan Rewind. Také ve Zlíně bude patřit k tomu nejlepšímu, co letošní ročník Star Rally nabídne. ■



Vlašínovi představí dvojici unikátních moskvičů

AZLK 1600 SL

První z ruských speciálů je replikou modelu 2140 v továrních barvách (Rallye Saturnus 1984).

Vůz byl homologovaný ve skupině A pod novým názvem AZLK 1600 SL Rallye. Jednalo se o nefalšovaný soutěžní speciál po vzoru skupiny B s plnoobjemovou "šestnáctistovkou" osazenou dvojitými karburátory Weber 45 DCOE (ve sk. A unikát!). V tovární úpravě AZLK činil špičkový výkon až 155 koní při 7500 ot/min. Převodovka zůstala čtyřstupňová, podle použitého odstupňování vyvinul moskvič maximální rychlost 160 - 180 km/h. Odlehčená karoserie byla doplněna širokými plastovými nástavci blatníků, aby se dala použít široká kola. Celková hmotnost vozu klesla pod 1000kg.

Tým AZLK pokračoval v tradičních startech na soutěži MS ve Finsku. Nejlepším výsledkem bylo 26. místo Valerije Filimonova v roce 1985. Druhou oblíbenou destinací byla Jugoslávie, kde na Rallye Saturnus dosáhl Filimonov v roce 1986 dokonce až na stupně vítězů. O rok později obhájil bronzovou příčku jeho týmový kolega Vladislav Štikov.

Vůz se představil divákům letos na jaře v rámci závodu legend při Rallye Český Krumlov.

Moskvíč 412

Stejně jako v prvním případě se jedná o věrnou repliku soutěžního speciálu s vytaženými lemy blatníků a homologací A2, se kterým startovala ruská dvojice Konstantin Antropov - Anatolij Brum na Rallye Tatry 1979.

Oba vozy staví přesně podle dochované dokumentace bývalý vynikající soutěžník Petr Vlašín. Jedná se nejvěrnější repliky těchto socialistických vozů, které nemají srovnání. Při jejich stavbě dokonce nabídli pomocnou ruku odborníci z Ruska.

Diváci ve Zlíně tak budou mít jedinečnou příležitost, spatřit tyto vozy naživo v akci. Za volant modelu 412 usedne syn Petr Vlašín jr. ■



KHSA REPREZENTUJE VE ZLÍNĚ 5 POSÁDEK



O body do klubové KHSA Trophy budou bojovat **Ondřej Coufal** a **Roman Maděra** s Datsunem 240 Z a pravidelní účastníci Star Rally **Martin Sopúch** s **Ladislavem Greschnerem**, kteří letos přihlásili nádherný Ford Escort RS 2000 do "historiků".

Další tři posádky Klubu Historických Sportovních Automobilů naváží na start v Saalfeldenu, kde startovaly na prvním ročníku Gr. B Rallyelegenden.

Lumír Vyorálek a **Radek Olejník** s Ladou 2105 VFTS se přesně po roce vracejí na domácí tratě v měřené kategorii "H". V Legendách jsou přihlášení **František Soukup** s **Miroslavem Benešem** a unikátní Škodou 130 LR (sk. S), stejně jako **Marcel Suchý** a **Jakub Zíka** s Fordem Escort RS Cosworth v proslulých barvách Martini Racing. ■



František Soukup - Miroslav Beneš



Lumír Vyorálek - Radek Olejník



Marcel Suchý - Jakub Zíka



Posádka Kuzmič - Šali na trati Barum rally 1983.

RENAULT 5 TURBO

ZPÁTKY NA BARUMCE

TÉMĚŘ PO 30 LETECH SE NA TRATĚ BARUM RALLY VRACÍ LEGENDÁRNÍ SOUTĚŽNÍ VŮZ RENAULT 5 TURBO, KTERÝ V POLOVINĚ OSMDESÁTÝCH LET V TEHDEJŠÍM GOTTWALDOVĚ SOUPEŘIL O STUPNĚ VÍTĚZŮ. PŘIVEZE HO FRANCOUZSKÝ ŠOTOLINOVÝ SPECIALISTA PAUL CHIEUSSE, KTERÝ JE JEDNÍM Z FAVORITŮ NA VÍTĚZSTVÍ 7. ROČNÍKU ZLÍNSKÉ STAR RALLY.

Text: Zdeněk Weiser, foto: archiv BCRZ

BRANE KUZMIČ NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ KROTITEL PŘEPLŇOVANÉ "ERPĚTKY"

První dva exempláře Renaultu 5 Turbo se na Barum rally objevily už v roce 1982, ale ani jeden z nich nedojel do cíle. O rok později přezbrojil na tento vůz **Brane Kuzmič** bojující o Alpskojaderský pohár. Zkušený jugoslávský jezdec obsadil čtvrté místo za trojicí suverénních stotříček Křečka, Kvaizara a Blahny. Do první desítky se probojoval i britský soukromník **John Price**, který dojel šestý za Pavlíkem s mnohem slabším Renaultem 5 Alpine. Cíle naopak nedosáhl špičkový Švéd **Lars - Erik Waldfridsson** se žlutým vozem.

V roce 1984 zastupoval jezdce na Renaultech 5 Turbo pouze nejlepší bulharský jezdec socialistické éry **Ilja Čubrikov**, který na RZ14 odpadl pro technickou závadu. Do popředí výsledkové listiny se francouzské vozy vrátily až v sezoně 1985. Kuzmič vybojoval stříbro za nedostupným Demuthem s Audi Quattro.

Attila Ferjancz, přezdívaný "Čabajka", bojoval rovněž o stupně vítězů, ale nakonec na něj zbyla bramborová medaile. Podruhé se v Gottwaldově objevili i Walfridsson, ale ani tentokrát nedojel do cíle (odpadl v Przně). Přitom i on bojoval o medaile, v průběhu třetí etapy se držel na druhé příčce.

Z lidového Renaultu 5 zbyl jen skelet

Jak název napovídá, soutěžní speciál Renault 5 Turbo vycházel z masově vyráběného modelu Renault 5. Zatímco klasická "erpětka" měla slabý atmosférický motor, který poháněl přední kola, umístěn vpředu, u modelu R5 Turbo bylo všechno jinak. Pohonná jednotka o objemu 1,4 litru byla nejen přemístěna doprostřed auta, ale navíc osazena vstříkovaním paliva Bosch Injection a turbodmychadlem Garrett. Vůz měl naopak pohon zadní nápravy. Motor zabral nejen prostor pro zadní sedadla, ale i původní zavazadlový prostor. Z lidového mini vozu zůstal prakticky jen skelet karoserie. Výrazně zvýšený výkon si vyžádal přepracování mazací

soustavy, namísto olejové vany technici použili mazání se suchou skříní. Krouticí moment se přenášel na pětistupňovou převodovku prostřednictvím dvoukroučkové spojky.

První prototyp, který se objevil na Rally Giro d'Italia 1979, disponoval výkonem 250 koní. Vzbudil obrovskou pozornost a automobilka se rozhodla pro homologaci ve skupině 4. Mezinárodní soutěžní premiéra se odehrála na podzim roku 1980 na Tour de Corse. O pouhé tři měsíce později se fenomenálnímu Jeanu Ragnottimu podařil další husarský kousek. V konkurenci zbrusu nového Audi Quattra s Hannu Mikkolou za volantem vyhrál Rallye Monte Carlo 1981. Renault 5 Turbo byl "vyhrávacím vozem" také v bývalém socialistickém táboře. Maďar Ferjancz dominoval na Rallye Škoda 1982, o rok dříve obsadil v Mladé Boleslavi stříbrnou příčku. Leo Pavlíkovi naopak tento vůz příliš radosti nepřinesl.

S přechodem do skupiny B byl výkon motoru postupně zvýšen až na 350 koní u verze Renault 5 Maxi Turbo. ■

Kdo je Paul Chieusse?

Z PŘÍSPĚNÍ KRAJANA NICOLASE KLINGERA, ČLENA VÍTĚZNÉ DVOJICE BARUMKY Z ROKU 2007, ZAVÍTÁ DO ZLÍNA OSTRĚLENÝ ŠOTOLINOVÝ SPECIALISTA S ATRAKTIVNÍM RENAULTEM 5 TURBO.

48letý Francouz strávil většinu své soutěžní kariéry na šotolinových tratích. Pravidelně startoval ve francouzském šotolinovém šampionátu a deset sezon se pokoušel dobýt mistrovský titul. Od roku 2007 usedal za volant speciálu kategorie WRC se lvem ve znaku. Nejprve se jednalo o Peugeot 206 WRC, pak o "velrybu" Peugeot 307 WRC. S tímto extoárním vozem dosáhl v sezoně 2012 svého největšího úspěchu, když se stal francouzským vicemistrem. Letos pověsil aktivní kariéru na hřebík a s historickým Renaultem 5 Turbo se sporadicky zúčastňuje různých soutěží a exhibic. I když na asfaltové tratě není příliš zvyklý, své jezdecké umění nezapomněl a při Star Rally bude patřit jeho žlutý vůz se startovním číslem H4 patřít určitě k nejatraktivnějším.



Price - Davies (Barum rally 1986)



Ferjancz - Tandari (Barum rally 1985)



1981

SQUADRA BRILLANTE

NEKUTEČNÝCH PĚTATŘICET LET UPLYNULO OD CHVÍLE, KDY SE NA STARTU BARUM RALLYE OBJEVIL PRVNÍ ČERNO-ČERVENÝ FIAT 131 ABARTH S NÁPISEM VOLTA NA MASCE CHLADIČE. LEGENDÁRNÍ VOZY A RYCHLÍ PILOTI TÝMU QUATTRO ROMBI CORSE PAK PO TŘI ROKY PATŘILI K TOMU NEJLEPŠÍMU, CO BYLO PŘI BARUMCE NA PŘELOMU 70. A 80. LET MINULÉHO STOLETÍ K VIDĚNÍ. DVĚ OSOBNOSTI, TĚSNĚ SPJATÉ S TOUTO KOUZELNOU ÉROU, SE DNES VRACEJÍ DO ZLÍNA - VÍTÁME PÁNY FRANCA CECCATA A GIUSEPPEHO VOLTU.

Text: Michal Forst, foto: Jindřich Lasík, Ivo Pekař, Josef Týmonek, BRK Baden, archiv BCRZ

Italští piloti byli při barumce zkrátka nepřehlédnutelní. Ti, kteří přijeli bojovat o vítězství, se stali miláčky publika. A ti, kteří byli rychlí jenom v hotelových barech a na trati toho pak moc nepředvedli, zůstali favority alespoň v očích moravských žen a dívek. Ať tak či tak, díky italským jezdcům to u nás zkrátka žilo.

1975 Prvními Italy na barumce byli už v roce 1975 členové milánského Jolly clubu **Pozzi** a **Isanz** s Alfou Romeo a **Rossi** a **Radaelli** s malým, ale šikovným Autobianchi A 112 Abarth. Pozornost na sebe upoutala především druhá ze jmenovaných posádek, když se zařadila po bok dalších dvojic, které hned v úvodu "sežraly"

základnou levou zatáčku u rybníčka pod Hvozdnou. Rossi tam předvedl spektakulární havárii a když obhlédl svůj vůz, propadl zoufalství: "Nemám peníze! S tímhle se zpátky do Milána vrátit nemůžu."

1976 Piloti Jolly clubu ale na Barum rallye nezanevřeli. Naopak - za rok se vrátili v mnohem širší sestavě (na snímku alfasud, za jehož volantem seděla budoucí italská hvězda **Giovanni Del Zoppo**). Díru do světa tady neudělali, ale divákům se líbili. A Italům se zase líbili moravské holky. Víc, než na trati, to pak roztáčeli v barech hotelu Moskva a při soutěži to bylo znát. Jezdci padali únavou už na startu a spolujezdci leckdy neměli co číst,

poněvadž trénink se jaksí nestíhal. Nevadí - vždyť Italové měli lví podíl na skvělé atmosféře, která barumku tradičně doprovázela.

1977 V roce 1977 to propuklo! Při Barum rallye se začalo bojovat o body do Mitropa cupu a to Italy zajímalo. **Alvisi** a **Sioli** přivezli do tehdejšího Gottwaldova soutěžácký sen jménem Lancia Stratos HF (na snímku), ale o co více obdivovatelů měli tyto technické skvosty, o to více pískotu si za svůj výkon vysloužili jejich piloti. To **Pasutti** a **Gianello**, mimochodem budoucí tradiční účastníci barumky, kteří usedli za volant silných vozů Porsche, šli v úvodu do čela. Na otrokovickém okruhu kralovali a své pozici

udrželi i na rychlé zkoušce, vedené zalesněnými kopci Chřibů. Přes strážnické písky se ale dostat nemohli. To jejich krajané **Presotto** a **Perissutti** (na snímku s Opelem Kadett GT/E) se ukázali jako opravdoví soutěžáči a naznačili, že s Italy se bude muset při barumce začít počítat.

1978 Jako první přijel z Apeninského poloostrova s vítěznými ambicemi **Vanni Fusaro**. Do Zlína přivezl Fiat 131 Abarth, další italskou zbraň, ostře nabitou pro boje o světový titul (na snímku). Vedle něj usedl **Mirko Perissutti**, který už to na Moravě znal, a začal útok na prvenství. Jenže v noci přelo a mokré úseky ve ztemnělých lesích Italům nechutnaly. Za svítání navíc motor jejich abartha ztratil výkon a byla z toho bramborová medaile. Zatímco ve startovní listině bylo více než deset italských posádek, v cíli jich diváci neviděli ani polovinu. Ale co bylo důležité - ze středomoří k nám začali jezdit piloti, schopní bojovat o stupně vítězů.

1979 To, co tady v roce 1979 předvedl Ital, jedoucí pod pseudonymem "**Lucky**" (foto na startovní rampě), byla prostě paráda! Ale krátká, moc krátká... Jeho show začala už v tréninku, když lítal po Majáku s ostrým autem, s přílbou na hlavě a s mladíčkou **Fabrizií Ponsovou** po boku. Soutěži pak kraloval, měl obrovský náskok, ale namísto zvolnění, když jej začala zlobit spojka, Lucky upaloval dál, až nezařadil a kousek za Kateřinými havaroval. Asi zbytečně. Vždyť si to mohli dovolit "prodat", opravit auto a pak ještě třikrát pořádně zatáhnout na rychlém ořechovském okruhu, kde při prvním průjezdu vydělal balík. Ale říkejte to Italovi...

1980 Lucky se za rok vrátil, ale největším favoritem barumky nebyl. Usedl totiž jen do Fiatu Ritmo skupiny 2 (na snímku). To jeho krajan **Franco Ceccato**, který pilotoval plnokrevný Fiat 131 Abarth, měl daleko větší šance. Ale ritmo bylo vlkem v rouše beránčím a Lucky zase chtěl vyhrát. Zaútočil ve chvíli, kdy pod Pindulou míjel odstavený abarth dosud vedoucího Ceccata. Jenomže hned ve vracečce u Obůrek poslal ritmo do kukuřice. To vše se stalo hned ve třetí erzetě. Italové ještě zkrátka nebyli připraveni vítězit. Potvrdil to **Antonio Zanussi**, který tehdy odjel ze Zlína ještě před startem soutěže. Se slovy, že za rok se vrátí a barumku vyhraje...

1975



1976



1977





1978 1979
1980 1981



1981 Kdo by v roce 1980 Zanussiho slovům věřil? Jenomže za rok přijel pilot, který si byl dobře vědom trumfů, které má se svým silným porsche v rukou a jel jen to, co musel, aby vyhrál a konečně získal pro italské barvy zlínské prvenství (na snímku za křížovatkou na Prohledu). Daleko větší pozornost budila trojice černo-červených Fiatů 131 Abarth týmu Quattro Rombi Corse. Franco Ceccato ani při svém třetím zlínském startu nedojel a chuť si spravil až na podzim, kdy v Československu vyhrál Rallye Tatry. Nejlepším z týmu byl nakonec pátý **Franco Corradin** (na snímku při technické přejímce), favorizovaný **Mario Aldo Pasetti** dokončil až osmý. Jméno Ceccato se nakonec ve výsledkové listině přeci jen objevilo. Byl to však **Piorgorgio Ceccato**, který na 19. místě dovezl na rampu model Ritmo Abarth.

1982 - 1983 Italové zřejmě dosáhli, čeho chtěli a v dalších letech k nám vysílali jen jezdce, kteří na stupně vítězů pomýšlet nemohli. Ale ten správný kolorit barumky dotvářeli i nadále. Velkým příznivcem soutěže se stal především **Roberto Roti**, který zazářil už sedmým místem v cíli XI. ročníku (na snímku se svým klasickým Fordem Escort RS). V roce 1983 si umístění v elitní desítku zopakoval. **Trentin, Tolfo, Bellosta, Colombi, Passutti, Gianello** ani **Speranza** s tovární alfetou GTV 6 už tolik štěstí neměli.

1984 Ještě jednou mohli diváci Barum rallye jásat nad černo-červeným fiatem týmu Quattro Rombi Corse a to když si na Moravu přijel pro body do seriálu Mitropa Rally Cup Ital **Eddy Salvan**. Domů si odvezl, co potřeboval a deváté

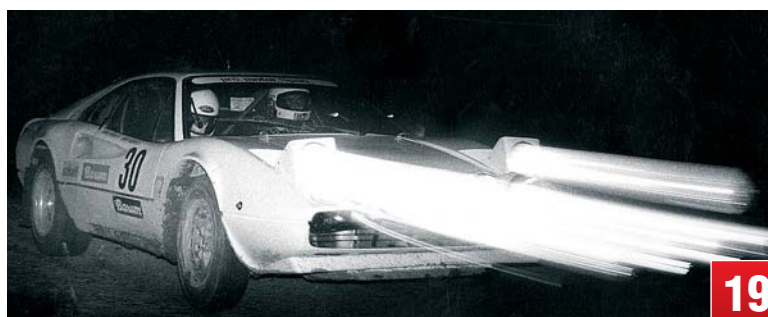
místo absolutně k tomu. Ale italský soutěžák stál i na stupních vítězů. Jako spolujezdec německého pilota Mathiase Moosleitnera si této pocty užíval jeho navigátor **Battista Cantonati**.

1985 O rok později si italský spolujezdec po boku německého pilota odvezl dokonce vítězství. **Emilio Radaelli** (na snímku vlevo), který navigoval suverénního Haralda Demutha, si tak konečně spravil trpkou chuť po nevydařených startech v Barum rallye sedmdesátých let. Na barumku pak vždy vzpomínal jako na hodně rychlé dobrodružství. O rozruch se starali i jeho další krajané.

Treba autokrosař **Angelo Fornicola**, který do Gottwaldova přijel přímo z Nové Paky, aby si vychutnal atmosféru soutěže, o které toho předtím tolik slyšel. Největší

aplaus měl však **Roberto Roti**, který těžkou trati s nebyvalým podílem šotoliny protáhnul až na páté místo v cíli krásné Ferrari 308 GTB (na snímku).

Ve druhé polovině 80.let se Italové ze startovní listiny Barum rallye takřka vytrahovali. Zcela novou kapitolu jejich účinkování ve zlínské soutěži pak v devadesátých letech napsal legendární **Enrico Bertone**. I po roce 2000 byli italská piloti nepřehlédnutelní, jak na trati, tak i v zákulisí soutěže. Vždyť se u nás objevili i tovární jezdci fiatů **Basso, Navarra** a **Rosetti**, skvělý **Renato Travaglia**, šoumen **Luca Betti** nebo velký přítel barumky **Marco Cavigioli** - který svůj tým představoval slovy: "Mám tady jednoho inženýra, dva mechaniky a tady těch osm holek." Prostě Ital každým coulem... ■



1984



1985

NA CARRERU PO STOPÁCH JAROSLAVA JUHANA

TŘI ČESKÉ POSÁDKY SE TŘEMI VOZY TŘÍ ZNAČEK A TŘÍ RŮZNÝCH KONCEPCÍ POHONU SE POPRVÉ V HISTORII POSTAVÍ NA START POSLEDNÍ VELKÉ KLASICKÉ DÁLKOVÉ RALLYE V TRADIČNÍM STYLU, MEXICKÉ LA CARRERA PANAMERICANA. V ŘÍJNU TOHOTO ROKU VYRAZÍ DO LEGENDÁRNÍ MEXICKÉ SOUTĚŽE TROJICE ZÁVODNÍKŮ RALLY SPECIÁLŮ, STARÝCH VÍCE NEŽ ČTYŘICET LET A VYDAJÍ SE PO STOPÁCH PRŮKOPNÍKA CARRERY JAROSLAVA JUHANA - MUŽE, JENŽ NA CARRERU PŘITÁHL ZNAČKU PORSCHE A NA JEHOŽ POČEST NĚMECKÁ ZNAČKA POJMENOVÁVÁ SVÉ ELITNÍ MODELY PRÁVĚ CARRERA.

Text a foto: Jiří Vintr, foto: Pavel Janoušek, Duck Racing



Snímky ze závěrečné fáze příprav. Subaru GL Coupé Vojtěcha Štajfy a Vladimíra Zelinky (vlevo).

Nápad o účasti na legendární Carrere se zrodil v hlavě Vojtěcha Štajfy, zkušeného českého soutěžáka a úředníka místra republiky v kategorii produkčních vozů. Protože Štajf po léta úspěšně reprezentuje na českých i světových tratích značku Subaru, rozhodl se pro nelehký úkol postavit pro Carreru soutěžní verzi z vozu Subaru GL Coupé, vyráběného v letech 1969-74. Vůz, který se v Evropě nikdy oficiálně neprodával, je na našem kontinentu velkou vzácností, Štajf získal jeho vrak až z Portugalska a v týmových dílnách se z něj zrodil unikátní závodní speciál. Štajfovým navigátorem bude zkušený český soutěžácký harcovník Vladimír Zelinka.

Když na Carreru, tak s Porsche. Jaroslav Petrásek vyrazí do Mexika

v českých barvách s čerstvě připraveným Porsche 911S z počátku sedmdesátých let. Jeho kopilotem bude česká navigátorská legenda Karel Jirátko. Zkušený okruhový závodník Petr Kačírek, v posledních letech se stále více objevující na tratích českých rally, vyjede do Mexika s BMW 2800 CS. Krásný speciál z roku 1969 s pohonem zadních kol, poháněný tradičním řadovým šestiválcem, bude na mexických tratích krotit pod navigátorskou taktovkou Jaroslava Jugase.

La Carrera Panamericana byla v původní podobě pořádána v letech 1950-54, po tragédii ve 24hodinovce v Le Mans bylo její další konání zakázáno. Český rodák Jaroslav Juhan se do její historie zapsal v letech 1953-54, už jako občan Guatemaly, kam za

pohnutých okolností uprchl před komunistickou zvlášť. Závod byl obnoven pro historická vozidla ve své původní podobě v roce 1988 a od té doby je pořádán každý rok. Trasa měří vždy okolo 3500 kilometrů a vede všemi mexickými vegetačními pásy, od moře až do výšky přes 3000 metrů nad mořem. Ročník 2014 se koná v sedmi etapách mezi přístavem Veracruz a městem Durango severně od Mexico City. Celá rallye, konaná v tradičním stylu, se jede po kvalitním asfaltovém povrchu, díky čemuž nejsou zásadně namáhány podvozky soutěžních vozů, je však dosahováno vysokých rychlostních průměrů. Nejlepších výsledků dosahují po léta speciály už zaniklé americké značky Studebaker z 50. let minulého století,

La Carrera Panamericana
CZECH REPUBLIC MEXICO
RALLY TEAM 2014
www.panamericanarally.cz

JAROSLAV JUHAN

ČESKÁ LEGENDA

Byl velkou automobilovou osobností Československa a motoristickým nadšencem, závodníkem a konstruktérem. Po emigraci v r. 1951 se stal se zástupcem značky Porsche v Latinské Americe. Díky jeho úspěchu v roce 1954 v podobě 4. místa na závodu La Carrera Panamericana pojmenoval Ferdinand Porsche sportovní verzi svých modelů CARRERA. Juhan však svůj úspěch získal již jako občan Guatemaly, jeho vnučka Anna Polívková se tak jako patronka české úřadu po šedesáti letech pokusí spolu se čtyřmi českými posádkami konečně na slavnou Carreru přivést českou trikoloru!



poháněné díky volnosti technických předpisů motory ze série Nascar o výkonu přes 600 koní.

Česká účast na slavné mexické soutěži bude možná nekomplexnějším a logisticky nejnáročnějším počinem v českém motoristickém sportu. Trojice vozů a veškeré technické vybavení bude odesláno v kontejnerech přes moře už na počátku září, až v Mexiku bude přeorganizováno do zapůjčených servisních vozidel. Celá výprava La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Teamu čítá téměř třicet osob, včetně patronky týmu, herečky Anny Polívkové, která je vnučkou Jaroslava Juhana. Ke svému dědečkovi měla lidsky velice blízko a naváže tak na juhanovskou stopu ve slavném závodě. ■



BMW 2800 CS posádky Kačírek - Jugas.



"Nastrojené" Porsche 911 dvojice Petrásek - Jirátko.

ČESKÝ TÝM 2014

Vojtěch Štajf / Vladimír Zelinka
Subaru Coupe (1972)

Jaroslav Petrásek / Karel Jirátko
Porsche 911 (1972)

Petr Kačírek / Jaroslav Jugas
BMW 2800 CS (1970)



Zlíňáci míří do Mexika

TEXT: TOMÁŠ PLACHÝ
FOTO: PETR FRÝBA, JOSEF PETRŮ

ZLÍNSKÉ BARVY BUDOU V MEXIKU REPREZENTOVAT DALŠÍ DVĚ ZKUŠENÉ OSOBNOSTI JAROSLAV JUGAS A KAREL JIRÁTKO.

Zlínský navigátor **Jaroslav Jugas** se závodu zúčastní společně s Petrem Kačírkem ve voze BMW 2800 CS z roku 1970. I přes jeho zkušenosti se soutěžemi světového šampionátu, La Carrera Panamericana bude pro Jugase prvním zámořským startem a premiéru zažije i na půdě historického závodění.

Karel Jirátko se na startu mexického podniku objeví společně s Jaroslavem Petráskem. Posádka bude startovat s vozem Porsche 911 z roku 1972. Karel Jirátko bydlí nedařleko Uherského Brodu, ale jeho kariéra byla dlouhou dobu spojena se slušovickým Agroteamem. Slavné období zažíval nejen po boku Pavla Valouška sen., ale zejména po boku Leo Pavlíka v legendárním Audi Quattro. ■



AUSTRÁLIE

SOUTĚŽÁCKÝ ZÁŽITEK NA CELÝ ŽIVOT



KHSA
KLUB HISTORICKÝCH
SPORTOVNÍCH AUTOMOBILŮ

ČESKÁ POSÁDKA ONDŘEJ COUFAL - JIŘÍ KOTEK ZVLÁDLA VŠECHNY NÁSTRAHY JEDNÉ Z NEJTĚŽŠÍCH RALLY SVĚTA LONDON TO SYDNEY CLASSIC MARATHON 2014. CÍLOVOU RAMPU V LONDÝNĚ PROTNULI ČEŠI PO VÍCE NEŽ 15 000 KMI! NA PÁTÉM MÍSTĚ ABSOLUTNÍ KLASIFIKACE.

Text: Roman Fluxa (RALLYLIFE.cz) foto: archiv Ondřeje Coufala



Dvojice Coufal - Kotek na trati a v obráceném gardu (dole) na jednom z přejezdů, které Ondřej Coufal (vlevo) využíval k odpočinku. Na snímku vpravo poškozený vůz a místo, které s největší pravděpodobností připravilo Čechy o umístění na "bedně".



Konečné pořadí

Sydney - London Classic rally marathon 2014 (po RZ 89):

1. Olholm / Doble (AUS, Datsun 260 Z)	16:01:17
2. Van Cauwenberge / Castelein (BEL, Porsche 911)	+5:43
3. Pickering / Boddy (AUS, Datsun 260 Z)	+12:07
4. S. Connolly / B. Connolly (GBR, Porsche 911)	+36:54
5. Coufal / Kotek (CZE, Datsun 240 Z)	+42:44

Marathon Rally 2014, jejíž trať vedla v opačném gardu. Soutěž bohužel na poslední chvíli poznamenaly četné změny v harmonogramu evropské sekce.

Také díky tomu si účastníci odváželi nejsilnější zážitky z australské části závodu. Ta nabídla posádkám 2 etapy v součtu měřící 7750 km z toho 33 rychlostních zkoušek v délce 1133 km. Celkem 12 dní na cestě ze Sydney do Perthu.

Zatímco Jiří Kotek již v Austrálii startoval, Ondra prožíval soutěžácký očistec. A vedl si nad očekávání dobře. Hoškovický pilot, jeden z nejmladších

a nejméně zkušených jezdců ve startovním poli, dal velmi brzy soupeřům najevo, že s Čechy bude třeba počítat. Již třetí den soutěže zajel Ondřej životní výsledek, když dokázal na RZ10 Avondale zvítězit s náskokem téměř 30s!

"S dlouhými přejezdy jsme najeli téměř 600 km. Díky blátu byla zrušena RZ 9. Na poslední RZ 10 byly připraveny vyprošťovací vozy. Věděli jsme, že musíme jet naplno, jinak můžeme zapadnout. Měli jsme dvě uvíznutá auta. Měli jsme taky štěstí, když nám jedna ze zapadlých posádek ukázala místo,

kudy se bahnu vyhnout. Nebýt jí, mohli jsme zůstat v bahně my. Taková je rally. Zkoušku jsme prolítli bez potíží. Výsledek v cíli jsem vůbec nečekal. Ať už to skončí jakkoli, tohle vítězství nám už nikdo nesebere," zářil Ondřej Coufal.

Česká posádka se "usadila" na třetí příčce průběžné klasifikace a směřovala k fantastickému výsledku. Euforie a dobrá nálada vydržela posádce až do předposledního dne australské části. V tom bohužel přišel defekt, vlivem kterého došlo k výletu mimo trať a poškození vozu. Ačkoli se jej podařilo díky vynikající práci mechaniků opravit, odstup téměř jedné hodiny na čelo klasifikace a propad na pátou příčku však znamenal konec nadějí.

Ztráta pódiového umístění v samém závěru australské části musela mrzet. Tím spíš, že se v Evropě více přejíždělo, než závodilo... ■

MAPA RALLY VILLAGE



VII.

STAR RALLY

BARUM RALLY ZLÍN HISTORIC 2014

Časový harmonogram

Pátek 29. srpna 2014

RZ/ČK Místo Čas 1. jezdecke

Slavnostní start (Zlín, Náměstí Míru) 15:30

1 Start (Zlín) 19:30

RZ1 SRZ Zlín (3 kola, 9,51 km) 19:45

Sobota 30. srpna 2014

1B Zlín (Servis) 11:00

RZ2 Slušovice (2 kola, 16,05 km) 11:38

RZ3 Maják (8,82 km) 12:26

3A Seskupení (Zlín) 13:06

3B Servis (Zlín) 13:36

RZ4 Troják (22,82 km) 14:54

RZ5 Semetín (11,51 km) 15:37

RZ6 Slušovice (2 kola, 16,05 km) 16:40

6A Cíl (Zlín) 17:15

Trať 203,06 km - 6 RZ (84,76 km)



Více z historie rally na ...

rallylife.cz
motoristický magazín



656,-

Tlakový postřikovač zádový 12 L



2590,-

Travní sekačka 1.600W Záběr420mm



1131,-

Kalové čerpadlo 400 W Max. čerpané množství 7 500 l/h



1891,-

Elektrický vysavač/foukač 3000W 4v1



1321,-

Elektrický plotstříh 550W - lista 450mm



1450,-

LI-ON Aku šroubovák 12V



1220,-

Elektrická vrtačka s příklepem 710 W



3690,-

bourací / vrtací kladivo 1500W



751,-

Úhlová bruska 125mm / 900W

**BRUSIVO
SHOP.COM**



www.brusivo-shop.com

výdejní místo - Vsetín
DOPRAVA OD 1500,- KČ ZDARMA



kód na 10 % slevu

589e5a8e2d



Seznam přihlášených posádek / The List of Entries

Č. No.	Soutěžící Entrant	První Jezdec First Driver	Spolujezdec Co-driver	Licence	Vozidlo Vehicle	Třída Class
Rally historických automobilů / Free historic rally						
H1	Adell Mogul Racing Team	Vančík Jaroslav	Vajdák Jiří	CZE	Lada VFTS	HA/2
H2	Frassinetti Albano	Frassinetti Albano	Villa Fabio	ITA	Ford Escort RS Cosworth	HA/3
H3	Rally 2008 AMK v AČR	Tenkl Lubomír	Vosádka Jaroslav	CZE	BMW M3	HA/3
H4	Chieusse Paul	Chieusse Paul	Chiappe Patrick	FRA	Renault 5 Turbo	HA/3
H5	Kolář Petr	Máčala Aleš	Černoch Bohumil	CZE	Mercedes Benz SLC 500	HA/3
H6	Ford Team RS Slovakia	Koiš Stanislav	Rumanovský Zdenko	SVK	Ford Sierra RS Cosworth	HA/3
H7	Karlík Pavel	Karlík Pavel	Fabián Martin	CZE	Lada VFTS	HA/2
H8	KHSA, o.s.	Vyorálek Lumír	Olejník Radek	CZE	Lada VFTS	HA/2
H9	Oldtimer Racing	Hustý Petr	Tesař Václav	CZE	Alfa Romeo GTAm	HA/2
H10	Sum Michal	Sum Marek	Malý Jaroslav	CZE	BMW 2002 TI	HA/2
H11	Lethier Francois	Lethier Francois	Zurro Patrice	FRA	Peugeot 504 Coupe	HA/3
H12	Vrátníček Zdeněk	Vrátníček Zdeněk	Michálek Jiří	CZE	Volkswagen Golf	HA/2
H13	Jirátko Karel	Jirátko Karel	Valach Ivo	CZE	BMW 2002 TI	HA/2
H14	Červenka Pavel	Nešetřil Petr	Středa Hynek	CZE	BMW 2002 TI	HA/2
H15	Svarmetal Motorsport	Daněk Jiří	Kubala Václav	CZE	Škoda Favorit 136 L	HA/1
H16	Němec Petr	Němec Petr	Machoň Vladimír	CZE	Lada VFTS	HA/2
H17	Sopůch Martin	Sopůch Martin	Greschner Ladislav	CZE	Ford Escort RS 2000	HA/2
H18	Pelcner Jaroslav	Pelcner Jaroslav		CZE	Škoda Favorit 136 L	HA/1
H19	Randy Historic Racing Club	Randýsek Filip	Jelínek Vladimír	CZE	Renault 5 Alpine	HA/2
H20	Randy Historic Racing Klub	Reger Tomáš	Pešl Martin	CZE	Škoda 110 R Coupé	HA/1
H21	AMK Vsetín-město v AČR	Julínek Miroslav	Foltýn František	CZE	Škoda Octavia TS	HA/1
Demonstrační jízda rally legend / Rally legend demonstration drive						
L22	Ceccato Franco	Ceccato Franco		ITA	Fiat 131 Abarth	L - original
L23	Ceccato Michele	Ceccato Michele	Zarpellon Tobia	ITA	BMW M3	L
L24	Conforto Galli Claudio	Conforto Galli Claudio	Pollini Cristian	ITA	BMW M3	L - original
L25	Volta Giuseppe	Volta Giuseppe	Molinterni Pietro	ITA	Lancia 037 Rally	L
L26	L Racing s.r.o.	Béřeš Jozef jun.	Répás Zoltán	SVK/HUN	Audi Sport Quattro S1	L
L27	Subaru Rally Team Komárno	Béřeš Jozef sen.	Brýdl Václav	SVK/CZE	Mazda RX-7	L
L28	Kafka Stanislav	Kafka Stanislav	Kafka Stanislav jun.	CZE	Škoda 160 RS MTX	L - original
L29	Subaru Czech Duck Racing	Štajf Vojtěch	Zelinka Vladimír	CZE	Subaru GSR Coupe	L
L30	Duck Racing Autoklub v AČR	Kačírek Petr	Ehlová Marcela	CZE	BMW 2800 CS	L
L31	Duck Racing Autoklub v AČR	Petrásek Jaroslav	Behro Petr	CZE	Porsche 911 S	L
L32	Coufal Ondřej	Coufal Ondřej	Maděra Roman	CZE	Datsun 240 Z	L
L33	MS Motorsport	Suchý Marcel	Zíka Jakub	CZE	Ford Escort RS Cosworth	L
L34	Fötaxi SC	Szikszay Attila	Zámbó Norbert	HUN	Ford Escort RS 2000	L
L35	AK Vsetín-město v AČR	Vraj Petr jun.	Hamšík Daniel	CZE	Škoda Favorit 136 L	L
L36	Fifty-Fifty	Červenka Michal	Ševčík Martin	CZE	Peugeot 205 GTI	L
L37	Busi Franco	Busi Franco	Mei Davide	ITA	Volkswagen Golf GTI	L
L38	Ba-Ro Motorsport	Rongits Attila	Hannus László	HUN	Lada VFTS	L - original
L39	Soukup František	Soukup František	Beneš Miroslav	CZE	Škoda 130 LR (tř. S)	L
L40	Speedy Motorsport	Veréb Zoltán	Papp Tamás	HUN	Lada VFTS	L - original
L41	GT Style Brno	Vlašín Petr	Staniček Lukáš	CZE	Mokvič 412	L
L42	Fötaxi SC.	Szetei Norbert	Chmelovics Balázs	HUN	Peugeot 205 GTI	L - original
L43	Sobotka Bronislav	Sobotka Bronislav	Procházka Zdeněk	CZE	Lada VFTS	L
L44	Vaněk Roman	Vaněk Roman	Vaňková Diana	CZE	Škoda 130 RS	L
L45	Steuer Auto Team	Steuer Vratislav	Nohel Jakub	CZE	Škoda 130 LR	L - original
L46	Fötaxi SC	Trescsik Ákos	Fenyvesi Péter	HUN	VAZ 21074	L
L47	Klečka Jiří	Klečka Jiří	Klančík Jan	CZE	Lada VFTS	L
L48	Žaludek Petr	Žaludek Petr	Hýbner Vratislav	CZE	Renault Clio Maxi	L - original
L49	Chytil Stanislav	Chytil Stanislav	Sedlár Josef	CZE	Škoda 130 LR	L
L50	Fötaxi SC	Trescsik Károly	Heszler Ferenc	HUN	VAZ 21074	L
L51	Rallye Klub Straky	Zeman Milan	Vytasil Jaroslav	CZE	Škoda Favorit 136 L	L
L52	GT Style Brno	Vlašín Petr jun.	Mrkos David	CZE	Moskvič 1600 SL	L
L53	Kučera Martin	Kučera Martin	Blažek Tomáš	CZE	BMW 318 iS	L
L54	Svarmetal Motorsport	Zábranský Jan	Jurčík Jan	CZE	Škoda Favorit 136 L	L
L55	Waran Rally Team	Bláha Stanislav	Zigler Martin	CZE	Wartburg 353 WR	L
L56	Multi-S Racing	Urban Josef jun.	Urban Jaroslav	CZE	Škoda 130 LR	L
L57	Mikel Vlastimil	Mikel Vlastimil	Fojtík Lukáš	CZE	Lada 2101	L
L58	Urban Josef	Urban Josef	Lasovský Jakub	CZE	Škoda 130 LR	L
L59	Rallyfan Klub v AČR	Helis Jaromír	Poláček Martin	CZE	Škoda 120 S Rallye	L
L60	Vancík Štefan	Vancík Štefan	Pavlík Ján	SVK	Fiat 127	L
L61	Nedbal Petr	Nedbal Petr	Mozola Bořivoj	CZE	Škoda 130 RS	L
L62	Carbol Tomáš	Carbol Tomáš	Smrčková Kristýna	CZE	Škoda 120 S	L
L63	Walašský Rallyklub v AČR	Halfar Martin	Michálek Jaromír	CZE	Škoda Favorit 136 L	L
L64	Fötaxi SC	Nagy Tamás	Kalapács Zsolt	HUN	Moskvič 403 Rallye	L - original
L65	Votápka Jan	Votápka Jan	Oral Jakub	CZE	Trabant P800 RS	L
L66	Pithart Martin	Pithart Martin	Krejčí Jan	CZE	Trabant P60	L - original



NAMAŽEME KAŽDÝ MOTOR

Motorové oleje Mogul EXTREME spolehlivě chrání každý motor. Kvalitu poznáte v běžném provozu i náročných podmínkách. Prostě jen v klidu jezdíte.

MOGUL

DOBŘE HUSTÝ.CZ



Kvalitní české oleje vyrábí Paramo, a.s. NA CESTÁCH S VÁMI OD ROKU 1889