

GENERAČNÍ OBMĚNA

NASCAR nedávno představil novou generaci vozů pro sezónu 2022



Kvízová otázka č. 1: Která závodní série zaznamenává úspěchy už téměř šedesát let, protože prakticky od počátku staví na stejné koncepci?

Odpověď: Americký NASCAR.

Kvízová otázka č. 2: Proč by se úspěšná koncepce měla měnit?

Odpověď: Neexistuje pro to jediný rozumný důvod.

Toto není zrovna „sériový“ prvek: místo klasických kolových matic se kola upínají centrálně



Nechápejte mě teď špatně. V historii NASCARu samozřejmě docházelo k pravidelným obměnám vozů. Proto jsme teď svědky přechodu na další generaci už po šesté. Proč ale nyní musí NASCAR kráčet tak špatným směrem? Prakticky každá změna regulí z posledních let byla střílnou mimo terč a vedla jen k tomu, že se od své oblíbené série odvrátili další hardcore fanové.

Vzpomeňme pár příkladů. Napadá mě nešťastné a naprosto absurdní pravidlo „délky paže“, podle něhož se pneumatika během zastávky v boxech nesměla vzdálit od servisáka více než na jednu délku paže a které bylo naštěstí krátce po svém zavedení v reakci na bouřlivé protesty fanoušků staženo. Nebo pravidlo, jež při poškození auta dává týmu v boxech jen pět minut času na vrácení vozu do stavu schopného jízdy. Úplná blbost. Nebo přechod na superdrahé karbonové díly místo hliníku. Kromě výrobců se to nikomu nehodí, nikdo to nepotřebuje. Karbon stojí o 400 procent více a fandům nepřináší absolutně nic.

Podobně se to má s aktuální modelovou obměnou. Místo nějakého návratu ke kořenům se organizace NASCAR vydala přesně opačným směrem. Křečovitá snaha zavést cokoli nového dala vzniknout autu, které sice škýtá nějaká ta vylepšení, žádná z nich však neslouží k tomu, aby byly závody a zastávky v boxech v budoucnu napínavější či zajímavější. Jasně, je třeba se ohlížet i na zájmy výrobců, tedy Chevroletu, Fordu a Toyoty, ale všeho s mírou. Nesmí to vést k tomu, že si tahle trojka bude diktovat regule, jak se jí líbí. Přesně tohle už přece pohřbilo nejednu závodní sérii!

Pojďme se ještě podívat na to, jak NASCAR vlastně nový model a jeho výhody prezentuje. V první řadě by Cup Car příští generace měl nabízet vyvinutější aerodynamiku a lepší přitlak. Na tom není nic špatného, všichni víme, že aerodynamika i přitlak hrají ve vysokých rychlostech enormní roli. Podle toho, jak je vytvářen spoiler na přední a na zadní, boční kryty prahů a kryt podvozku, se rozhoduje nejen o jízdních vlastnostech a rychlosti vlastního vozu, ale také aut před ním, vedle něj a za ním. Zmenšením nebo zvětšením spoilerů je možné ovlivnit, zda a jak bude moci daný vůz předjíždět konkurenci. K tomu ale není třeba úplně nová generace aut. V NASCARu se už dříve používaly aero-pakety, které zaručovaly extrémně těsné

Hodně se mluví o přenosu technologií ze závodních tratí do běžného provozu, takže co takhle sidepipy na Camaru ZL1 2022?





7-gen Cup Car má nabídnout lepší aerodynamiku – k tomu ale přece nebylo zapotřebí komplet nového auta

a napínavé závody. Proč s tím tedy dále experimentovat? Nový difuzor na zádi také k lepším závodům nepřispěje, jak už dobře víme z jiných sérií.

Pak jsou tu sjednocené komponenty, jako například unifikované šasi, které by měly snížit náklady. Když se ale podíváme na primární nákladové faktory typického týmu v sérii NASCAR, je hned zřejmé, že šasi k nim nepatří. Na ročních výdajích týmů se největší měrou podílí výdaje na vývoj motorů, platy pilotů – ty se u nejlepších jezdců počítají v milionech dolarů – a v neposlední řadě i náklady na další personál. Konkurenceschopný tým dnes musí zaměstnávat na dvě až tři stovky lidí. Z velké části jde přitom o špičkové odborníky, kteří si za své znalosti nechají setsakramentsky dobře zaplatit. Šasi hrají v ročním rozpočtu opravdu jen podřadnou roli.

Nakonec je tu snaha, aby se série stala atraktivnější pro další výrobce vedle Chevroletu, Toyoty a Fordu. Zbožné přání, nad kterým si NASCAR už dlouho láme hlavu. Aktuální změny však sotva přispějí k tomu, že se vyplní. NASCAR nazývá rozdíly

mezi šestou a sedmou generací „Technical improvements“, tedy technická vylepšení, já tomu říkám další krok špatným směrem.

Čtyři z pěti novinek ženou náklady do nebeských výšin místo toho, aby je snižovaly. To jsou grandiózní inovace, které NASCAR prodává jako velké kroky do zářné budoucnosti. Kromě vyšších nákladů přijdou nudnější zastávky v boxech a celkově méně záživné závodění. NASCAR navíc přichází o některé ze svých po desítky let pěstovaných unikátů, které fanoušci milovali a které činily tuto sérii tak nezaměnitelnou. Třešničkou

na dortu marnosti je v posledních letech absence skutečných jezdeckých osobností, jakými byli například Richard Petty nebo Dale Earnhardt. Nechaly se odejít i takové magnety

Ať je to Mustang, Camaro nebo Toyota, pod karosérií se vždycky ukrývá unifikované šasi se stejnými nápravami

ŠASI: Dosud si velké týmy jako Gibbs nebo Hendrick stavěly své vozy úplně samy a ty menší je nakupovaly odjinud. Od sezóny 2022 už bude existovat jen unifikované šasi, které podle rozhodnutí NASCARu bude pro všechny týmy stavět firma Technique v Concordu v Severní Karolíně. I když na různých tratích bude jezdit prakticky jediný typ podvozku, velké týmy s odpovídajícím rozpočtem budou mít výhodu několika podvozků „v aktivní službě“. To je známo z motokárových disciplín.

PŘEVODOVKA: Místo desetiletými osvědčené čtyřstupňové převodovky s H-kulísou nasazuje NASCAR do 7. generace sekvenční pětikvált Xtrac. Stojí několikrát více a jistě se nevyhne nějakým těm dětským bolestem.

ZAVĚŠENÍ ZADNÍCH KOL: I zde se funkcionáři odchýlili od původní myšlenky a zvedli ruce pro nezávislé zavěšení kol, se kterým se jezdí v sérii IMSA. Samozřejmě je to podstatně dražší řešení než tuhá náprava, která se používala dosud.

KONSTRUKCE KOL: Organizace NASCAR poprvé přikázala centrální matici kol, které se používají ve většině závodních sérií. Fanoušky milované zastávky v boxech s létajícími matkami tak budou brzy patřit minulosti a zvítězí nuda a šed. K tomu přibýly ráfky z hliníkových slitin místo oceli. Výsledek: Všechny týmy se musí rychle předzásobit novými ráfkami, které jsou přirozeně mnohem dražší než ty původní.

SYSTÉM TANKOVÁNÍ: Podobně jako kolové matice ve vzduchu bylo oblíbeným momentem fanoušků tankování z obřích kanystrů mezi mnohdy nudným kroužením na okruhu. Také to se sezónou 2022 zmizí v propadlišti dějin a na scéně se objeví řešení ze série IMSA, tedy tankovací hadice.

Člověk se musí upřímně ptát, zda je cílem NASCARu odehnat své nejvěrnější fandky?



Na této skice je vidět trubkový rám, který se v ničem nepodobá sériovému šasi



Jak Chevrolet, tak Ford zdůrazňují podobnost nových závodňáků v NASCARu se sériovými modely. Avšak kromě toho, že nyní budou všechny obouvat pneumatiky na kola z hliníkových slitin, toho moc společného nemají



K novým aerodynamickým prvkům patří difuzor na zádi z drahého karbonu

na publikum, jako Danica Patricková, které pomáhaly pro tento sport nadchnout ženy všech věkových skupin. Šéfové týmů a speciálně jezdcí samozřejmě vychvalují sedmou generaci až do nebes. Ostatně nemohou jinak. Kdo by tak nečinil, nebo by dokonce vystoupil s nějakou kritikou, vy-

sloužil by si hněv funkcionářů NASCARu. Vlastní názor je dnes totiž přítěží.

Text: Stefan Oberndorfer
Foto: General Motors, Ford Motor Company
Překlad: Ivo Pajorek, adaptace: Petr Bellinger



Předplat'te si časopis CHROM & PLAMENY!

Je to výhodné!

CENA VÝTISKU PRO PŘEDPLATITELE je 99 Kč
oproti 129 Kč na stáncích (na dvouletém předplatném ušetříte 360 Kč)

- časopis vám doručíme dříve než se objeví na stáncích
- čekají na vás exkluzivní přílohy (kalendáře, samolepky...)

BEST CHOICE



NA STÁNKU



ROČNÍ PŘEDPLATNÉ



DVOULETÉ PŘEDPLATNÉ

SPECIÁLNÍ AKCE TRIKO + SAMOLEPKY ZDARMA!

Předplat'te si časopis na dva roky a dostanete triko + samolepkový arch úplně zdarma

AKCE PLATÍ DO KONCE LISTOPADU



(trika jsou ve velikostech: S, M, L a XL)

Předplatné objednávejte pomocí kupónu uprostřed časopisu nebo mailem redakce@chrom-plameny.cz nebo telefonicky: 605 935 565 (9-16 hodin)

Chcete-li věnovat PŘEDPLATNÉ

jako dárek,
pošleme vám

DÁRKOVÝ CERTIFIKÁT

