



TRAILER



Sebezkušenější řidiče se neobejde bez asistence týmu. Mechanik ukazuje správnou pozici Peteru Wackerovi s Chevy Bel Air '57. Pod kapotou se ukrývá osmiválec o objemu 706 cu.i. přeplňovaný vícestupňovým vstříkováním oxidu dusného



Typický obrázek, který můžete ve čtvrtce vidět. Mechanici doladují poslední drobnosti na Pro Mod Caru Michaela Winttera. Jeho rudý Chevrolet Coupé '37 si letos odbyl premiéru v této evropské třídě a čas 6,513 sec. nebyla žádná ostuda



Velká paráda v podobě spousty eloxu a leštěného duralu s kompresorem tak velkým, že sání koukalo nad střechu. Chevrolet Nova '66 má motor 572 cu.i. Scott Shafiroff s hlavami Dart II přeplňovaný kompresorem BDS, a dvoustupňovou převodovku Power Glide



Dennis Nilsson ze Švédska neměl v Hockenheimu svůj den. Kvalifikací se doslova protáplil a jedinou slušnou jízdu předvedl ve čtvrtfinále a u toho i skončil. V semifinále jel „bye“, ale nedokázal ani přejet startovní čáru

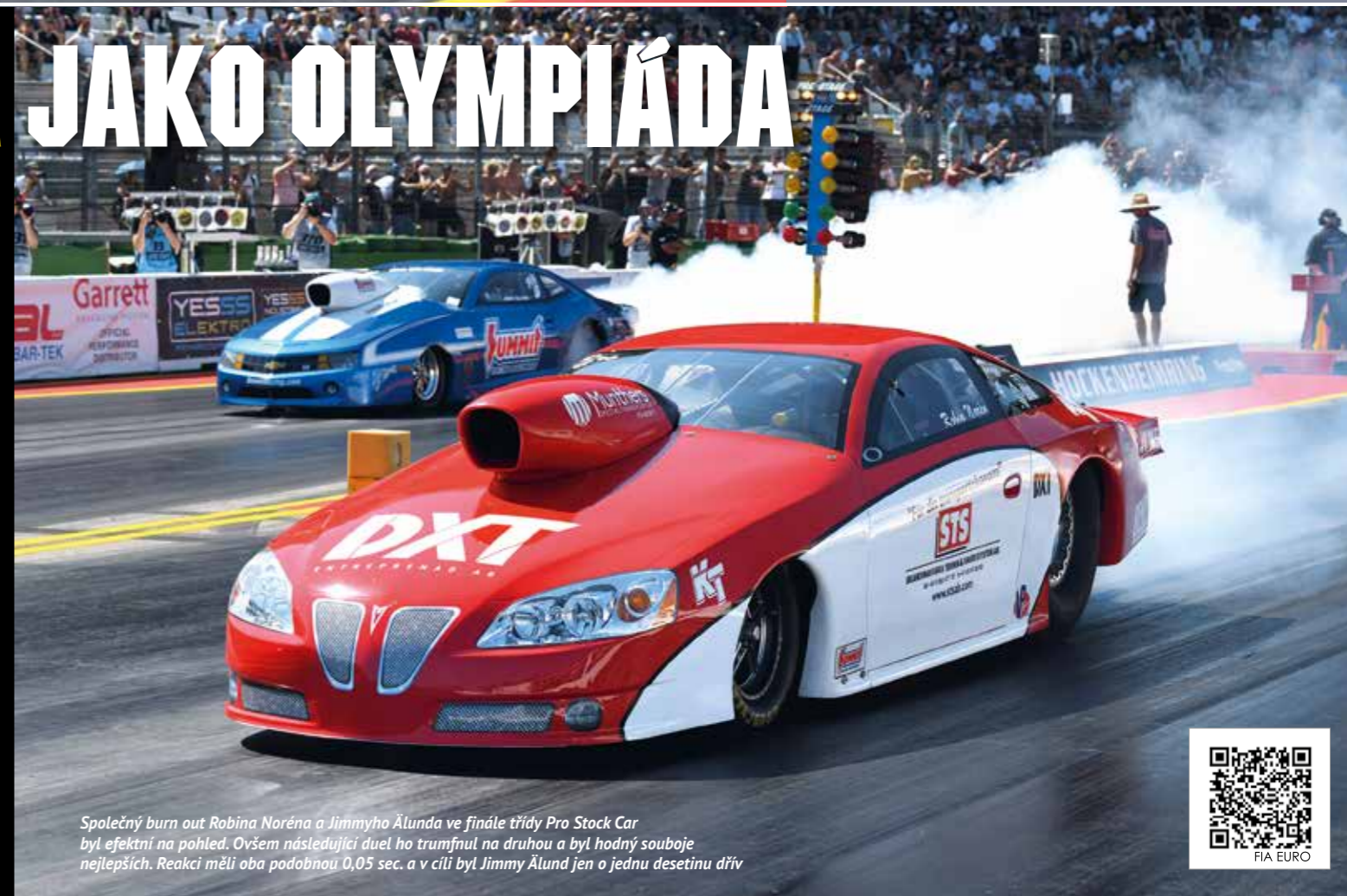
NENÍ OLYMPIÁDA JAKO OLYMPIÁDA

Kolem jedné je to velký humbuk, utracené miliardy euro, přehlídka snobismu, arogance, všech možných ras a pohlaví, a proti tomu frajeři a frajerky s handicapem zvládající to samé bez velkých pomp, s krátkými vstupy v televizních novinách a omezeným prostorem na sportovních kanálech. Ale je tu ještě jedna olympiáda, ta dragsterová, kde se nemusí čekat čtyři roky. NitrOlympX proběhla na konci srpna na dragstripu Rico Anthes Quarter Mile v Hockenheimu.

Už po sedmatřicáté přivítala dragsterová aréna v Německu milovníky silných strojů a nekompromisního zrychlení v areálu Hockenheimringu, aby se utkali o body do Mistrovství Evropy a dalších národních šampionátů. Tady se rozhodně kolem ničeho netancovalo a ani zlehka nenašlapovalo. Ten, kdo absolvoval povinnou

technickou přejímku a rozpravu, byl v pátek ráno notoricky známou hláškou: „Achtung Fahrelager, Achtung Fahrelager“ vyzván k nástupu do předstartovního prostoru (line up) ke svým kvalifikačním jízdám. Když jste

Dragsterová pneumatika je speciálně konstruovaná pro nejlepší přenos výkonu na povrch dráhy. Běhoun je hladký a měkký, a boky umožňují značnou míru zdeformování, aby nedošlo k utržení kola. Nejčastěji na autech uvidíte obuté značky Mickey-Thompson, Hoosier nebo Goodyear



Společný burn out Robina Noréna a Jimmyho Ålunda ve finále třídy Pro Stock Car byl efektní na pohled. Ovšem následující duel ho trumfnul na druhou a byl hodný souboje nejlepších. Reakci měli oba podobnou 0,05 sec. a v cíli byl Jimmy Ålund jen o jednu desetinu dřív



FIA EURO



Správně sestavené hlavy jsou jednou z mnoha věcí, na kterých záleží spolehlivý chod motoru, který generuje přes 11.000 koní. Mechanici usilovně pracovali na dragsteru Linn Fløysvik, jež byla jednou ze tří dam startujících v kategorii Top Fuel Dragster



Také Estonsko mělo svého zástupce ve startovní listině. Mohl působit trochu exoticky, ale Anders Arnover je ostříleným účastníkem třídy Pro Mod a na NitrOlympX se mu dokonce podařilo vyhrát. Finálovou jízdu si strhl za 5,957 sec. s maximálkou 383 km/h!



Stian Rusanen nepálil pneumatiky jen tak divákům pro radost. Burn out je velice důležitá součást předstartovní procedury, při které se gumy očistí, zahřejí a závodník si připraví stopu pro následující start. Oblak dýmu je efektní a diváky velmi žádán



Typický obrázek z nočního depa. Všichni se baví, ale mechanici mají plné ruce práce, aby byl dragster na druhý den 100% připravený. Takhle to například vypadalo v týmu Top Methanol Funny Caru, který všechno zajímavé skrývá pod karbonovou skořepinou



Startující Top Fuel vypadá se žlehajícími plameny impozantně. India Erbacher šla naplno do každé jízdy, ale přes první dojem se jí tato jízda nepovedla. Pozná se to podle obláčku dýmu u pneumatik a také jejich protaženého tvaru. Kola se jí při startu tzv. utrhla a s tím se už nedalo nic dělat



Urs Erbacher je trojnásobný Mistr Evropy v kategorii Top Methanol Funny Car, trojnásobný Mistr Evropy v prestižních Top Fuel Dragsterech a nyní šéfuje týmu, ve kterém závodí jeho dcera India. Jak se říká: „Jablko nepadá daleko od stromu“

splňovali podmínky dané kategorie, nikdo se nikoho na nic neptal. Nezájímalo je, kolik je vám let, jakou máte barvu pleti anebo jestli při čůrání sedíte nebo stojíte. Vždycky šlo jenom o to, kdo dojel do cíle jako první. Tady byl svět ještě normální. Z pozice fanouška se určitě vyplatilo přijet na závody o něco dříve než byl oficiální začátek, tj. v pátek 23. srpna. Taková středa navečer se jevila jako ideální, protože v depu už bylo na co koukat a večerní posezení nemělo za následek rozmazaný obraz a bolení hlavy při burn outu druhý den. Byl tu totiž celý čtvrtek na rekonvalescenci a detailní studování závodních strojů. Zejména Top Fuel Dragstery, Top Methanol Dragstery a Pro Modified byly často v polorozloženém stavu s obnaženými vnitřnostmi. Vypadalo to jako velké lego, kdy byly části motoru rozloženy po stolech, a mechanici v pohodovém tempu pracovali na hlavách, skládali ojnice s písty nebo kompletovali spojku. Ve čtvrtek

měli ještě v týmech náladu si popovídat a odpovídat na všelijaké dotazy, protože kolotoč jízd a oprav byl teprve za dveřmi. Šéfredaktor Peťa Bellinger to může potvrdit, protože se společně se svými kluky rozběhl po depu jako honící pes. S očima navrch hlavy se opakovaně vraceli do depa k Romanovi Sixtovi, aby u stolu líčili, co všechno viděli a hlitali informace, aby si doplnili rozhled. Postupně skupovali vystavené zničené a použité díly jako by si chtěli doma postavit svůj topfuelový motor. Kdyby jim vyšla koupě poškozeného bloku od Linn Fløysvik, asi by se to i podařilo © V pátek ráno, jako mávnutím kouzelného proutku, se ospalý paddock proměnil do blázince plného rámusu, čmoudy a hlavně lidí. Bylo velkým překvapením, kolik diváků dorazilo už na páteční první kvalifikace. V jiných letech poloprázdné tribuny byly docela solidně obsazené a při pauzách se z nich valil nekonečný dav směrem

k depu mezi stání jednotlivých týmů, do stánek se suvenýry nebo občerstvením. Pro jezdce a jejich mechaniky nebylo vůbec snadné prodírat se touto masou, když byli vyzváni ke svým jízdám. Celý kolotoč jízd zahájily Junior dragstery, za nimiž následovaly hojně obsazené třídy aut Pro ET, Super Pro ET a Super Gas. Byla na ně parádní podívaná a je velká škoda, že těmhle frajerům s auty a dragstery různých značek a konstrukcí nemůžeme věnovat více času, protože by nám nezbyl vůbec žádný prostor na jednu z top kategorií celých závodů, a to Pro Modified Car. Tihle „drobečci“ měli pod kapotou různým způsobem přeplňované vidlicové osmiválce až do objemu úctyhodných 900 cu.i., tj. skoro 15 litrů, spalující benzín nebo methanol. K dosažení maximálního výkonu používají přeplňování oxidem dusným, kompresorem nebo turbodmychadlem a při tom musejí dodržet poměrně přísná nařízení, aby byla zaručena férovost závodu. Tak třeba motor s NOS má výkon 3HP/cu.i., naproti tomu kompresorový motor má 5,3 HP/cu.i. a proto je u jednotlivých konstrukcí omezen maximální objem (kompresor do 527 cu.i. a NOS do

900 cu.i.) a také celková hmotnost auta. Suma sumárum je z toho 2.600 až 3.200 koní na 1,2 tuny! Už rozumíte tomu, proč je to tak oblíbená kategorie? Kromě jiného má každé auto certifikovaný bezpečnostní rám,

opěrná kolečka, tři až pětikvartovou převodovku, brzdící padák a samostatný hasicí systém pro kabinu řidiče a motorový prostor. Do předstartovního prostoru se dostali kolem poledne a popravdě

Tahle nádherná modrá Corvette C3 startovala ve třídě Super Pro ET s indexem 8,8 sec., tzn. být první v cíli a nepodjet svůj index. Na první pohled nic zvláštního v záplavě aut, ale tuhle řídil Gerhard Dold, který je v běžném životě upoutaný na invalidní vozík



Top Fuel ve žluto černých barvách stejně jako vloni pilotovala vicemistryně Evropy 2023 Susanne Callin. Dokonce za sebou nechala Indii Erbacher, ale letos na NitrOlympX bohužel svoji dominanci nepotvrdila, když nepostoupila ze čtvrtfinále



Nespálený nitromethan létající z výfuku byl právě tou příčinou, proč Susanne Callin nezvládla první kolo vyřazovacích jízd. Nedokonalé spalování může být velkým problémem, v některých případech končícím destrukcí motoru. Kapalina je nestlačitelná a paliva je do motoru tlačeno velké množství



TOP FUEL ON BOARD



INDIA ERBACHER 4/500



NIGHTS:HOW

Roman Sixta byl jediným Čechem ve startovní listině. Startoval se svým Nitro V60 ve třídě Super Twin Bike. Díky objemu 3.200 cm³ a 100% nitromethanu ho motorka o výkonu přes 1.000 koní dokázala katapultovat do cíle za 6,8 vteřiny!

nikdo od první kvalifikace nečekal žádné super výsledky, protože trať byla ještě syrová. Ovšem opak byl pravdou a našlo se několik týmů, které dokázaly připravit stroj na tyto podmínky více než dobře. Nejlépe si vedl norský jezdec Stian Rusanese, který pobídl svého Willyse '41 a zajel čas 6,002 sec. těsně sledovaný Micheleem Toorenem, jenž byl o 3 setiny pomalejší. Bylo úžasné sledovat výkony a vyrovnanost s dalšími jízdami. Ještě v pátek zvládli druhé kolo a hned 5 strojů bylo narovnáno v osmi setinách. A v sobotu ještě zrychlili, až to bralo dech. Hned dva jezdci se dostali pod 6 vteřin a kdyby se jel malý pavouk, tak osmý kvalifikovaný byl 0,16 sec. za nejrychlejším. Wow, to byl adrenalin jako blázen! Tečku za těmito emocemi udělal Jean Dulamon, který ve 2/3 trati nezvládl své Camaro '68 a vjel do soupeřova pruhu. Nejspíš ve snaze se vrátit se auto dostalo do smyku, převrátilo na střechu a v plné rychlosti narazilo kolmo do svodidel. Potom následovala ještě jedna otočka přes střechu, než se zastavil. Náraz byl tak silný, že pořadatelé museli narovnávat posunutá betonová svodidla, kde váží jeden díl minimálně 5 tun. Bezpečnostní prvky v autě našťastí odvedly svou práci a jezdec vyvázl bez zranění, ale Camaro bylo pro další závod mimo provoz. Skončilo zapечатěné na technické kontrole pro inspekci technickými komisaři. Přetřžené řemeny, urvané kompresory nebo



V dragsterech asi neexistuje jednoznačná věková hranice, kdy přemýšlet o ukončení kariéry. Per Bengtsson letos oslaví šedesáté narozeniny a na NOX v Super Twinech zajel super čas 6,211 sec. Závodní kariéru zahájil v roce 1978 s Triumphem, ale už roku 1992 nosil v hlavě myšlenku na motor vlastní konstrukce. Ten spatřil světlo světa v roce 1998 a na drastrípech se tak objevila originální stavba se spoustou vlastnoručně navržených a vyrobených dílů Bentec. Paralelní dvouválec má objem 1.680 cm³, je přepletovaný kompresorem Autorotor a výkon je na zadní kolo přendán přes spojku se 3 lamelami se 4 stupňovým Lock Upem a planetovou převodovku Bentec



ojnice letící z bloku ven vředy byly, jsou a budou kořením závodů, i když týmy rozhodně nepotěší, ale takovýhle crash, to opravdu vidět nechcete. Velké poděkování patří organizátorům za rychlý zásah. Ten den už byly zbývající kvalifikace zrušeny, ale v neděli závod pokračoval dál. Tady už nebyl prostor pro zkoušení, začaly totiž eliminační jízdy. Chyba znamenala odchod do depa a konec medailových nadějí. Papíroví favorité postupovali sítím rozjížděk dál, a kdo chtěl pomýšlet na bednu, tak od čtvrtfinále potřeboval zajet čas pod šest vteřin. Nejvyrovnanějším duelem bylo semifinále mezi Bruno Baderem a Stianem Rusanese. Bader měl horší reakci na startu 0,068 sec. (soupeř 0,005 sec.), ale zase zajel lepší čas 5,98 sec. oproti soupeřovým 6,059 sec. Jednoduchou matematikou zjistíte, že mezi oběma auty byl v cíli rozdíl 0,013 sekund, což při rychlosti okolo 380 km/h nebylo ani 1,5 metru! Na pomyslný trůn se ale nakonec posadil vítěz kvalifikací Anders Anover s Mustangem GT 500 '67, jenž ve finále s přehledem vyhrál. Takovou parádu už mohlo trumfnout jen máloco. Osoba dragsterů znala už může tušit, že nemůže být řeč o ničem jiném než o Top Fuel

dragsterech. Těch se letos v Německu sjelo 5 a zážitek od nastartování přes ohřev až po samotnou jízdu byl nepopsatelný. Hluk a vibrace byly tak intenzivní, že se osobákům na parkovišti aktivoval alarm. Žádnou rekordní jízdu sice diváci neviděli, ale i tak to byl zážitek, který se vám nesmazatelně vryje do paměti. Bylo to jako droga, kterou potom pořád chcete a nikdy jí nemáte dost. Navíc při noční show odstartovalo všech pět dragsterů doplněných o profi závodnici Idu Zetterström. Šest Top Fuel dragsterů takhle v noci na NitroOlympX nikdy nestartovalo. Ty plameny do „V“ vzdalující se k cíli bylo asi nejvíce, co jste mohli kdy vidět. Každý z pilotů si zasloužil obrovský respekt, navíc když tři z pěti byly ženy, tedy spíš holky. Nikdy by vás nenapadlo, že bestii s výkonem 11.000 koní by mohla kočírovat mladá holčina a navíc ještě pohledná. Nejlépe se dařilo Indii Erbacher, která zvítězila v kvalifikacích a také v hlavním závodě. Sympatické bylo, že si příliš nedělala hlavu s nějakým taktizováním a prostě to tam „poslala“. V semifinále se jí dokonce povedla pěkná hra s čísly, kdy vyprovodila soupeře časem 4,000 sec. s maximálkou 500 km/h. Ano, čtete správně – 500 km/h za 1000 ft! A ve



Na spodní fotce je Roman Sixta se svým širším týmem v předstartovním prostoru, ale ve skutečnosti závody objíždí s mechanikem Jakubem občas doplněný někým z blízkých. To není vůbec jednoduchá situace a často je to velkým omezením v kvalitním závodění stejně jako nedostatek financí. Dragracing není lacíný sport, když pomineme případné poruchy, tak náklady na palivo, olej, náklady na dopravu a startovné jsou poměrně vysoké. Jedny závody vyjdou na cca 80 tisíc korun. Takže případní sponzoři neváhejte Romana podpořit!



finále, kdy její soupeř nenastoupil, by jí stačilo přejet startovní čáru, ale ukázala, že je závodnice a s nadšeným publikem se rozloučila časem 4,08 sec. s maximálkou 476 km/h. Klobouk dolů! Škoda, že v celém velkém startovním poli byla pouze jediná česká vlaječka, a to u jména Romana Sixty. Nikdo jiný neměl kuráž se postavit zahraniční konkurenci. Roman se toho nebál a v prestižní třídě nitromethanových dvouválců Super Twin Bike se rozhodně neztratil. Během tří kvalifikačních jízd se dostal na čtvrté místo, které mu ve vyřazovacím pavouku přisoudilo nevyzpytatelného Christiana Jägra. Ten umí zajet, jen se nikdy neví, kdy se mu to povede. Naštěstí pro Romana se to ve čtvrtfinále nestalo a i kdyby, tak proti Romanově nejvydařenější jízdě 6,879 sec., by to stejně nestačilo. Dalším soupeřem v semifinále byl evropský šampion a budoucí vítěz Marcus Christiansen, který nenechal nikoho

na pochybách, že po právu patřil do finále. Nakonec na Romana zbyla brambora za čtvrté místo, ale rozhodně nemusel být skeptický, protože jeho jízda na noční show byla excelentní. Nově upravené výfuky efektně zahnuté nahoru, kdy každý válec míří na jednu stranu, vytvořily nádhernou fire show. Romanovi evidentně svědčí plně tribuny a mít cíl ve tmě ☺ Možná tomu všemu nevěříte. Nezdá se vám, že by bylo možné, aby na jednom místě mohlo být přes dvě stovky nadupaných strojů a mohlo se spálit tolik litrů paliva. Co na to říct, snad jen, že termín na příští rok už je vypsán (29. – 31. 8. 2025), tak koukněte na předprodej vstupenek. Vždyť z Prahy je to jen necelých 500 km. A kdo by si tuhle adrenalinovou podívanou chtěl ještě více zpestřit, může navštívit nedaleké technické muzeum v Sinsheimu. Tak v roce 2025 na viděnou.

Text & foto: Honza Sunek



Wheeler bar (opěrná kolečka) nepoužívají jenom motorky, ale také většina aut. Důležitá je konstrukce, materiál i rozměry. U některých kategorií po ohřevu gumy dokonce kontrolují a nastavují přesnou výšku koleček a barvi je, aby viděli, jak se opřela do povrchu



Na Night Show se předvedla spousta zajímavých strojů a Slingshot Dragstery mezi ně rozhodně patřily. U těchto historických dragsterů sedí řidič za motorem mezi zadními koly. Je to ikonická dragsterová záležitost, která bývá často motivem potisku triček a mikin



Stmívající se obloha a šlehající plameny je ta správná podívaná. Gerd Habermann má ve své sbírce celou řadu Jet Dragsterů, Funny Car a School Bus, a také tenhle proudový motocykl. Hellfire Jet Bike má výkon 3.500 koní, který produkuje motor General Electric T-58



Nic není víc než jízda Top Fuel Dragsteru v noci. Na Night Show se představila loňská evropská šampionka Ida Zetterström, která v současnosti startuje v profesionálním týmu v USA. Na to, že jí je teprve 30 let, tak už má za sebou slušnou kariéru!