



Šéf týmu Bonver Dakar Project Tomáš Vrátný odpovídal na otázky fanoušků

01/03/2015 – Kopřivnice

V jakém složení pojede tým Bonver Dakar Project na Rallye Dakar 2016, jakých soutěží se zúčastní před touto nejnáročnější rallye světa či z jakého důvodu se členové největšího a nejpočetnějšího českého týmu objevili na nedávno skončeném dakarském ročníku v maskách opic? Na tyto otázky fanoušků odpovídal šéf týmu Tomáš Vrátný v exkluzivním rozhovoru.

V jakých pasážích jste na letošním Dakaru nejvíce ztráceli a ve kterých naopak nejvíce získávali?

„Nejvíce jsme získávali v klasickém prostředí, které vyhovuje podvozku Tatra. Čím větší rozbíječkou jsme jeli, tím více jsme získávali. To znamená, že nejlepší to bylo v těžkém a hůře prostupném terénu, v řečištích a trialových pasážích. Naopak nejvíce jsme ztráceli v rychlých pasážích, protože jsme ještě neměli vyřešenou podvozkovou stabilizaci tak, jak jsme si představovali. Stále tam máme pořádnou rezervu, kterou chceme využít v následném vývoji a zaměřit se na to, abychom se i v rychlých pasážích mohli vyrovnat značkám s pevnými nápravami, jakými jsou Kamaz, Man, nebo Iveco.“

Spolupracovali jste na trati s jinými českými týmy?

„O vyložené spolupráci se nedá hovořit, protože všichni fungujeme a závodíme v konkurenčním prostředí, ale na trati si samozřejmě pomáháme. V zásadě nemáme problém s tím, abychom komukoliv z jiných českých týmů pomohli. Věřím, že stejný postoj zaujmají jiní čeští účastníci vůči nám.“

Je nějaká možnost dostat se do týmu Bonver Dakar Project na pozici mechanika?

„Tato možnost je dnes poměrně složitá, protože máme pevný základ zkušených a osvědčených mechaniků, ale samozřejmě, že je to možné. Je to o tom, že musíte mít výjimečné schopnosti a posunutý práh bolesti. Také musíte mít velké odhodlání a uvědomit si, jakou odpovědnost budete mít. Na Dakaru totiž může i sebemenší chyba kteréhokoliv člena týmu znamenat velké komplikace pro celý tým. Nicméně pokud tyto podmínky splňujete, můžete nás oslovit. My si vás po základním výběru můžeme vyzkoušet. Pokud si navzájem sedneme, je možné, že vás zařadíme do portfolia mechaniků týmu.“



Kolik stojí účast jednoho mechanika na Dakaru?

„Cena člena týmu na Dakaru se liší podle toho, jestli je to člen posádky, mechanik nebo novinář. Obecně platí to, že nejdražší je člen závodní posádky. Mechanik je někde uprostřed a novinář je v uvozovkách levný. Náklady na každého člena týmu se skládají ze startovného, které se platí organizátorovi, a z ostatních nákladů, jakou jsou letenky, ubytování či pojištění. U novinářů se v celkových nákladech hovoří v řádech statisíců, u závodníků v řádech milionů.“

Jak jste byl spokojený se spoluprací s Josefem Kalinou?

„Pepík přesně splnil to, co jsme po něm chtěli a co jsme očekávali. Ještě jednou bych mu tímto rád poděkoval. Je velkou týmovou osobností. Vím však, že v koutku duše má ambice závodit a vrátit se do kabiny na pozici navigátora. Možná se u něj dočkáme i této role v rámci našeho týmu.“

Proč jste na sobě v průběhu Rallye Dakar 2015 měli masky opic?

„Za to musím poděkovat Aleši Lopraisovi. Ten mě na tuto myšlenku přivedl. Těsně před mým premiérovým Dakarem, který startoval 1. ledna, jsme byli na hotelu a oba dva jsme nemohli spát, protože to bylo těsně před startem. V televizi byla tehdy premiéra klipu Bruna Marse. Byl jsem v koupelně a Aleš na mě volal, ať se jdu podívat, že je Bonver Dakar v televizi. Myslel jsem si, že se jedná o záběry ze zahájení Dakaru, které jsme těsně před tím absolvovali, ale místo zahájení tam byli opičáci a poskakovali v televizi. Já jsem si na to před Dakarem vzpomněl, a tak prakticky všichni členové týmu dostali před Dakarem nejenom týmové oblečení a další vybavení, ale i masku opic. Tu jsme si k překvapení všech vzali už na slavnostní zahájení, kde jsme pobavili všudypřítomné argentinské fanoušky, ale také zažili horké chvíle. Nikde jsme totiž nezkoušeli, jak se řídí v maskách opic, a tím, že mně byla maska trochu volná a neseděla mi na obličej, jsem si při nájezdu k pódiu nevšiml, že jsem do něj trochu šťouchl. Tím jsem ještě více znervózněl všechny, kteří stáli na pódiu a už tak byli překvapení, že na start Dakaru přijela posádka opičáků. Nakonec všechno dobře dopadlo. My jsme si to náramně užili a pobavili jsme jak fanoušky, tak organizátory.“

Pojede Artur Ardavičius i v příštím roce za tým Bonver Dakar Project? A pokud ano, s jakým kamionem?

„Jak se říká na vojně, pokud se nic zvláštního nestane, tak ano. Momentálně jsme ve fázi, kdy se budeme rozhodovat, jak budeme postupovat v rámci složení kamionů. Jakmile budeme vědět odpověď na celou otázku, budeme vás informovat.“

V čem je největší rozdíl mezi týmem Bonver Dakar Project a například týmem Kamaz?

„Největší rozdíl je dvacet let práce, protože Kamaz je na Dakaru tuším dvacet čtyři let. To je ten největší a zásadní rozdíl. My se jim snažíme co nejvíce a nejdříve přiblížit, protože Kamaz je nejprofesionálnější tým na Dakaru a má



špičkové zázemí, výborné závodní posádky, mechaniky i auta. Co se týče sportovního výsledku, je to pro nás velká výzva, přiblížit se těm nejlepším. Věřím, že nám to nebude trvat dvacet čtyři let.“

Jaké soutěže pojedete během roku?

„Stejně jako u složení kamionů, i u soutěží se nyní rozhodujeme a vyhodnocujeme, které z nich nejlépe zapadají do našeho tréninkového programu. Tomu bychom chtěli věnovat první polovinu roku a zároveň poslat auta do Dubaje, kde máme vytvořené tréninkové a testovací centrum.“

Víte už, jaké posádky pojedou za tým Bonver Dakar Project na Rallye Dakar 2016?

„Já věřím, že to budou stejné posádky, které jely letos. Možná se za volantem našeho kamionu objeví i někdo další.“