

TEAM

Suzuki

TEXT A FOTO ZDENĚK WEISER FOTO MARTIN HOLMES RALLYING

SUZUKI V RALLY

PŘED TŘEMI LETY SE V JUNIORSKÉM SVĚTOVÉM ŠAMPIONÁTU OBJEVILA POPRVÉ ZNAČKA SUZUKI. JAPONCI SLEDOVALI SVOU ÚČASTÍ DVA HLAVNÍ CÍLE. ZAPRVÉ ZVÝŠIT IMAGE ZNAČKY V EVROPĚ, KDE JE DOPOSUD VNÍMÁNA PŘEDEVŠÍM JAKO VÝROBCE MOTOCYKLŮ. TŘÍDVEŘOVÝ SOUTĚŽNÍ IGNIS S1600 MĚL ZÁROVEŇ MARKETINGOVĚ POMOCI NASTUPUJÍCÍMU SÉRIOVÉMU MODELU. BĚHEM POUHÝCH DVOU SEZON SE Z NOVAČKA STAL LÍDR PERSPEKTIVNÍ KATEGORIE SUPER 1600, KTERÝ SE NETAJÍ ZÁMĚREM VSTOUPIT I DO NEJVYŠŠÍ KATEGORIE.

Rok 2002 však zdaleka neznamenal první krůčky Suzuki na soutěžním poli. Sportovní automobilové aktivity jsou nerozlučně spjaty se jménem jezdce a konstruktéra Nobuhira Tajimy, který založil v roce 1983 firmu, zabývající se sportovními úpravami vozů této značky. Vedle celé řady svých vlastních kreací upravil pro rally nosný model produkce Cultus (Swift) 1,3 pro skupinu A. O tři roky později vznikla oficiální společnost Suzuki Sport a na Olympus Rally v USA, soutěži započítávané do seriálu MS, debutovaly dva tovární exempláře. Tajima dokázal se slabou šestnáctistovkou (130 k) zajíždět časy v první desítce celkového pořadí, ale havaroval. Jeho kolega Azechi však třídu A/1300 vyhrál. Také v obou následujících letech korunoval tým svou cestu do Spojených států vítězstvími, v roce 1988 se "Monster" Tajima dokonce umístil sedmý absolutně. Suzuki však byla aktivní zejména v asijsko-pacifickém regionu. Tajima vyhrál s vozem Cultus GTI několikrát třídu na Australské rally a v Malajsii. Rozloučením s modelem, který pod evropským názvem swift dodnes brázdí české tratě, byl titul ve Formuli 2 v asijsko-pacifickém šampionátu v roce 1995.

V další sezoně vyrukoval charismatický jezdec s novým modelem Suzuki Baleno 1,6, který vzápětí nahradil silnější Baleno 1,8 16V Wagon Kit Car. Premiérovou soutěží byla Rally Hong Kong - Peking, exotický speciál typu kombi dostal později šesti-

stupňovou převodovku a Tajima přidal další tři tituly mezi vozy s pohonem jediné nápravy. Současná etapa účasti značky Suzuki v automobilových soutěžích začala před čtyřmi lety, když se zrodil nový Ignis S1600 a Tajima přidal svůj pátý mistrovský titul v asijsko-pacifickém mistrovství. V roce 2002 se tým poprvé objevil v Evropě, v britském Milton Keynes byl založen Monster Sport Europe a v maďarském Estergomu vznikla firma Suzuki Sport Europe. Tři jezdci se zúčastnili kompletního juniorského šampionátu. Žlutá armáda působila mezi sportovními pumami a oblymi cor-sami poněkud neohrabaně, ani jízdní vlastnosti a výkon motoru nebyly příliš oslnivé. Slabinou byla především zadní tuhá náprava a nevhodné proporce (krátký rozvor, vysoká karoserie). Výhodu znamenala naopak jednoduchost konstrukce a vysoká spolehlivost. Nejlepším výsledkem byla třetí příčka Nikiho Schelleho v Německu. V další sezoně už byly ambice týmu podstatně vyšší. Daniel Carlsson vyhrál dvě soutěže ve Finsku a Velké Británii, Salvadoru Canellasovi chyběly pouze tři body k titulu mistra světa. Australan Chris Atkinson zvítězil v kategorii Super 1600 v asijsko-pacifickém šampionátu.

Loni přišel na řadu z marketingových důvodů nový pětidveřový model ignisu. Rozměrově větší karoserie umožnila rozšířit rozchod kol a zlepšit jízdní vlastnosti. Díky speciálním ojnicím a vačkovým hřídelím mírně vzrostl výkon motoru, novinkou byla

šestistupňová sekvenční převodovka vyvinutá renomovanou firmou Hewland. Tým angažoval čtyři nejdravější mladíky a japonská značka v seriálu dominovala. Jedině Bernardi s Renaultem Clio S1600 byl na asfaltě schopen suzuki porážet. Výsledkem podařené sezony byl titul pro P.-G. Anderssona a pět vítězství v jednotlivých soutěžích. Andersson se stal v kategorii Super 1600 švédským šampionem, Wilks dominoval ve Velké Británii, Atkinson s mladým Vesou Mikkolou obhájili titul asijsko-pacifického šampionátu. Díky soukromé zlínské stáji JM engineering přibyl na konto značky Suzuki ještě dvě celková prvenství na Slovensku (Valoušek) a v Polsku (Grzyb). Letos startují dva nejlépeší jezdci týmu v kompletním šestnáctidílném seriálu MS i mimo rámec JWRC. Je to zřejmý signál, který potvrzuje, že značka Suzuki hodlá v blízké budoucnosti bojovat o nejvyšší příčky v celkové klasifikaci. V polovině sezony má být homologován nový Swift S1600, který vznikl na bázi konceptu S a S2, vystaveném před více než dvěma roky na Pařížském autosalonu. Na automobilovém trhu se má sériový swift objevit v březnu. Soutěžní speciál má zcela novou karoserii a podvozek, motor a převodovka byla převzata z ignisu. Vůz je lehčí a pouze třídvéřový. Budou vyvinuty dvě verze pro asfalt i šotolinu. "Naším cílem je, aby byl swift o sekundu na kilometr rychlejší než stávající ignis," prohlásil Tajima. ①



Risto Laine, manažer týmu Suzuki



Milton Keynes



Olympus Rally 1986, debut Suzuki v MS

Historie značky Suzuki

Firmu založil téměř před sto lety v malé vesnici na mořském pobřeží Michio Suzuki. První tři desítky let se podnik zabýval výhradně výrobou kvalitních tkalcovských stavů. Teprve před druhou světovou válkou se zakladatel začal ohlížet po rozšíření sortimentu a vyrobil několik prototypů malých kompaktních vozítek. Aktivita však utlumila válka a teprve začátkem padesátých let se v produkci objevila motorová kola. Vznikla Suzuki Motor Co. a v roce 1955 vznikl Suzulight, pokrokový automobil s pohonem předních kol, hřebenovým řízením a nezávisle zavěšenými koly. Vývoj motocyklů i automobilů pokračoval odděleně. V šedesátých letech značka pronikla na americký trh a začala vyrábět širokou paletu motorek od skútrů, přes silniční stroje až po motokrosové speciály. V roce 1982 vstoupila automobilka se stylizovaným "S" na přídi úspěšně do segmentu rodících se off-roadů. V dnešní době firma stále roste a produkuje ročně na dva miliony jednostopých vozidel a téměř stejné množství automobilů.



Nobuhiro "Monster" Tajima a jeho vozy



Nobuhiro "Monster" Tajima a jeho speciály

Charismatický Japonec Nobuhiro Tajima člověka upoutá nejprve svým mohutným zjevem, pro který byste ho tipovali na hráče ragby. Svoji přezdívku "Monster" však získal díky divokému stylu jízdy. Ve svých čtyřiapadesáti letech (narozen 28. června 1950) je nadále aktivním závodníkem a loni vyhrál popáté se speciálním vozem vlastní konstrukce Suzuki Escudo V6 proslulý novozélandský závod do vrchu Race to the Sky.

Jeho jméno je neodmyslitelně spojeno se značkou Suzuki. Debutoval v roce 1968 v populárním domácím seriálu Dirt Trial, což je jakýsi slalom na šotolině. Celkem devětkrát získal v této disciplíně mistrovský titul.

V osmdesátých letech si zhotovil první vlastní vůz, který nazval Monster Z 4WD a vyzkoušel si rallykros v USA. S vozy Suzuki Cultus GTI sk. A sklízel vavříny v klasických rally v celém regionu i při soutěžích zařazených do MS. Zároveň však pokračoval ve svých vlastních technických kreacích a v roce 1988 zavítal poprvé na slavný Pikes Peak v Coloradu. O čtyři roky později vyhrál premiérově divizi "unlimited" s dvoumotorovým monstrem Suzuki Sport Twin Engine Cultus. Jeho dalším odvážným výtvozem byl podobný speciál na bázi terénní vitary. S ním zvítězil v roce 1995 na Pikes Peak poprvé v celkovém pořadí.

Ve druhé polovině devadesátých let seděl nadále na dvou židlích a střídal kitový soutěžní model baleno s inovovaným prototypem Monster Suzuki V6 Escudo. Celkem posbíral v asijsko-pacifickém šampionátu pět titulů ve Formuli 2. V roce 2001 pověsil klasické soutěžení na hřebík a začal se plně věnovat manažerské práci v Evropě ve svém týmu Monster Suzuki Europe. Vedle vedení Ignisů S1600 ve světovém juniorském mistrovství si však nedokáže alespoň jednou ročně o velikonocích odepřít oblíbený závod do vrchu poblíž Queenstownu.



Race to the Sky na nebezpečné šotolinové trati měří 14,8 km a šplhá do výšky 1524 metrů nad mořem. Jeho rekordní čas má hodnotu 8:10.02 minut. Za pozornost určitě stojí také vůz, se kterým Tajima horu pokořil. Jedná se o speciál s kevlarovou karoserií, používající za základ vidlicový šestiválec o objemu 2,7 litru z Grand Vitary. Dopován dvěma turbodmychadly IHI se pyšnými účtyhodným výkonem 995 koňských sil. Hmotnost vozu bez paliva činí pouhých 900 kg.

Zdeněk Weiser



PLÁNY ZNAČKY SUZUKI V RALLYSPORTU

U příležitosti představení prototypu nové soutěžní zbraně Swift S1600 v Paříži poodhalil ředitel sportovního oddělení Nobuhiro Tajima záměry japonského týmu v nejbližší budoucnosti.

Hovoří se o přestupu Suzuki do kategorie WRC. Co je na tom pravdy?

"Pokud půjdeme do WRC, budeme při té příležitosti chtít podpořit nový model. To bude nejdříve v roce 2007. Do té doby máme v plánu účast v juniorském MS s novým Swiftem S1600."

V kalendáři JWRC je poprvé zařazena mimo-evropská soutěž. Není to příliš drahé?

"Pro nás je velmi důležité startovat mimo Evropu. Rádi bychom také viděli v kalendáři Japonskou rally. Naše zkušenosti z asijsko-pacifického šampionátu říkají, že doprava do zámoří je velmi jednoduchá a ne příliš drahá. Vše se zabalí do kontejneru a pošle lodí. Dnes není potřeba mít v servisu obrovský truck."

Jaký máte názor na budoucnost kategorie WRC?

"Pro nové týmy by byla výhodnější zamýšlená alternativní kategorie Super 2000, protože vývoj speciálu WRC je velmi těžký, finančně i časově nesmírně náročný. Je potřeba udělat spoustu testů a posbírat

množství dat, aby se dalo těžit z výhod aktivních diferencíálů. Stávající týmy mají mnoho zkušeností a nováček nemá šanci je v krátké době dostihnout a prosadit se na stupně vítězů. S vozy, které by měly jen jeden diferencíál, by to bylo podstatně jednodušší." "Diskutuje se rovněž o předpisech WRC2, kde by byly elektronické diferencíály a poloautomatické převodovky rovněž zakázány. I to bychom přivítali. WRC2 však používá na rozdíl od S 2000 turbodmychadla. Podle mého mínění nemají přepínávané motory z hlediska připravovaných přísných emisních limitů budoucnost. Soutěžní vozy by přitom měly být pokrokové s přímým dopadem na sériovou produkci." ●

TEXT A FOTO ZDENĚK WEISER

Suzuki Ignis Sport sk. N

Automobilka Suzuki nenabízí pro soutěžní jezdce pouze špičkový Kit Car kategorie Super 1600. Finančně mnohem zajímavější je třídveřový Ignis Sport, který se loni objevil v rámci pohárového seriálu Suzuki Junior Cup v Rakousku a Německu.

Jedná se o vůz skupiny N upravený firmou Zellhofer (úřadující mistr Rakouska ve skupině N). Cena připraveného exempláře, se kterým je možné okamžitě závodit, činí jen 15 500,- Euro.

Na rozdíl od sériové prodejní verze je pohárový Ignis opatřen odlehčenou a zesílenou karoserií včetně kompletní bezpečnostní výbavy (ochranný rám, anatomické sedačky TOORA, šestibodové bezpečnostní pásy, hasicí zařízení, odpojovač elektriky, spodní ochranná lyžina). Motor má díky upravené řídicí jednotce o dvacet koní větší výkon a sportovní sání. Pětistupňová převodovka má odlišné (kratší) odstupňování a samosvorný diferenciál, poloosy jsou zesílené a spojka pochází rovněž z dílen Suzuki Sport. Na originální katalyzátor navazuje sportovní výfuk. Protože se rakouský pohár jezdí nejen na soutěžních tratích, nýbrž i na okruzích, jsou k dispozici dva druhy podvozku.

Zatímco loni dostal vítěz poháru sériový Ignis, letos je k mání pouze motocykl značky Suzuki. Účastníci však mají pětadvacetiprocentní slevu na náhradní díly. V našich podmínkách by byl vůz proti plnoobjemovým Hondám Civic 1600 handicapován nižším výkonem, přesto se jedná o zajímavou alternativu pro třídu N2. Japonská značka navíc homologovala v průběhu loňského roku další díly a inovovaný vůz úspěšně představil na domácí Rally Japan Yutaka Awazuhara.



Technické parametry

Motor:

Řadový šestnáctiventilový čtyřválec M15A s proměnným časováním ventilů VVT o objemu 1490 ccm uložený vpředu napříč. Vrtání x zdvih 78 x 78 mm, kompresní poměr 1 : 11. Nejvyšší výkon cca. 130 k při 6400 ot/min, maximální krouticí moment 140 Nm při 4100 ot/min.

Převodové ústrojí:

Pohon přední nápravy, pětistupňová manuální převodovka. Lamelový samosvorný diferenciál, jednokotoučová spojka s kovovou lamelou. Hřebenové řízení.

Podvozek:

Přední náprava typu McPherson, zadní tříprvková tuhá náprava s vinutými pružinami. Dvoupohohové seřiditelné tlumiče KW. Vpředu

ventilované kotoučové brzdy, vzadu plné kotouče. Sportovní brzdové destičky Suzuki Sport RX, odpojitelné ABS. Patnáctipalcová kola, pneumatiky Bridgestone Potenza 185/60 -15.

Karoserie:

Třídveřová samonosná karoserie, délka 3620 mm, šířka 1650 mm, výška 1525. Rozvor náprav 2360 mm, rozchod kol vpředu 1420 mm, vzadu 1405 mm. Hmotnost 870 kg.



O pověst značky Suzuki ve zlínském kraji pečuje 13 let rodinná firma Simcar v.o.s. ve Fryštáku u Zlína. Díky odborným znalostem a obětavosti automechaniků se Simcar úspěšně angažoval v podpoře "stájových" i konkurenčních posádek.

Fandíme všem soutěžním posádkám a hlavně těm, kteří ke svým vítězstvím používají vozy Suzuki. Rádi proto poskytneme originální náhradní díly na tyto vozy za nákupní - tedy nejnižší možné ceny.

www.simcar.cz Kontakt: 602 566 844 (Tomáš Černý)