



Rocksteel Valašská rally 2015
Mapy a časový harmonogram

Barbora Holická
Jít si za svým snem

Viktor Wagner
Přestupu z motokár do rally nelituji

Nicolás Fuchs
Jihoaerický světoběžník

rally

Rally

Specializovaný motoristický magazín



TOYOTA SE VRACÍ

Toyota Yaris World Rally Car bude novou soutěžáckou zbraní japonské značky.

• Preview MČR 2015 • Slovensko před startem • WRC: Guanajuato Mexico Rally • Historie MS (2006 - 2008)



Plnokrevník na ledě

Vzpomínáte na scénu z bondovky 'Dnes neumírej', jak stříbrný Aston Martin Agent 007 doslova letí po ledové pláni? Tento film možná inspiroval majitele renomované firmy MAT na úpravy a renovaci vysokokarátových sportovních vozů Kariho Mäkelu, aby se s čerstvě homologovaným Astonem V8 Vantage R-GT zúčastnil Arctic Rally za polárním kruhem.

02> Cena: 67 Kč 3,80 €
9 771712 083000



02

BŘEZEN
ROČNÍK XVI. | www.alitron.cz





Plnokrevník na ledě

Vzpomínáte na scénu z bondovky *'Dnes neumřej'*, jak stříbrný Aston Martin Agent 007 doslova letí po ledové pláni? Tento film možná inspiroval majitele renomované firmy MAT na úpravy a renovaci vysokokarátových sportovních vozů Kariho Mäkelu, aby se s čerstvě homologovaným Astonem V8 Vantage R-GT zúčastnil Arctic Rally za polárním kruhem.

FINSKÁ firma Mäkelä Auto-Tuning Oy přestavěla během necelého měsíce okruhový speciál Aston Martin V8 Vantage GT4 do soutěžní verze. Během tohoto šibeničního termínu navíc dokázala vyřídít homologaci FIA pro kategorii R-GT. Ačkoliv na žádné testování nezbyl čas, Kari Mäkelä zvolil pro premiéru extrémní podmínky Arktické rally. Při teplotách dosahujících téměř -30 °C byl problém mohutný osmiválec nastartovat a motor zejména na spojovacích úsecích občas stávkoval. Dalším problémem bylo ledem poškozené čidlo rychlosti otáčení zadních kol. Posádka se opravami zdržela, překročila časový limit a byla vyloučena z klasifikace. Přesto dojela do cíle a dokázala na deseti měřených úsecích zajet nejrychlejší čas ve své kategorii. "Podvozek fungoval skvěle i na skocích," pochvaloval si jízdní vlastnosti Mäkelä.

"Poprvé během jezdecké kariéry jsem měl k dispozici auto, které mělo vyšší výkon, než jsem potřeboval!"

450 koní na ledě

Závodní exemplář, zakoupený od německého týmu Bratke Motorsport, dorazil do sídla firmy ve finském Kannusu 30. prosince loňského roku. Už 23. ledna stál bílý Aston Martin V8 Vantage na startu obávané arktické soutěže v Rovaniemi. Nejviditelnější změnou byla baterie přídavných světlometů na předí, zvýšená světlá výška a extrémně úzké pneumatiky s hřebíky. Hlavní novinkou ovšem byly především odlišné brzdy a tlumiče.

"Zřejmě jsme dokázali zúročit naše čtyřicetileté zkušenosti se stavbou závodních vozů pro severské podmínky," vysvětluje neuvěřitelně

krátký termín přestavby Mäkelä. "Největší výzvou byl šotolinový podvozek. Pro sportovní vozy značky Aston Martin nic takového neexistuje. Doménou těchto aristokratických vozů jsou hladké asfaltové silnice. Naštěstí nám pomohla holandská firma Intrax, která připravila během jediného týdne speciální moderní WRC tlumiče pérování nastavitelné ve čtyřech parametrech. Díky dlouhému zdvihu tlumičů se světlá výška vozu zvedla z 60 na 160 mm."

"Dalším problémem byla nutnost použít pro zasněžené a zledovatělé tratě extrémně úzké zimní pneumatiky s hřebíky 145/85 R16. Okruhový exemplář má velké brzdy, které nedovolovaly montáž šestnáctipalcových disků. Řešením se ukázalo být použití menších kotoučových brzd a třmenů Brembo z mého Peugeotu 206 WRC. Tento krok souvisel



MAT | MÄKELÄ AUTO TUNING

Historie firmy

KARI MÄKELÄ úspěšně závodil v první polovině sedmdesátých let s populárním britským vozem Sunbeam Imp (litrový motor, pohon zadních kol) na zamrzlých jezerech. Svůj vůz si sám upravoval a postupně založil vlastní závodní tým. Za volant usedal už jen výjimečně, ale jezdcí s jeho hbitými a výkonnými impy několikrát vyhráli finské šampionáty na okruzích i na ledě.

V roce 1984 Mäkelä svůj závodní tým rozpustil a firma MAT se začala věnovat restaurování a prodeji klasických vozů. Zároveň začal budovat vlastní sbírku závodních a soutěžních vozů. Reputace firmy závratně stoupala a stejně tak se rozšiřovala kolekce jeho vozů. Kari se při různých příležitostech znovu začal objevovat za volantů svých skvostů. Jeho rukama prošly legendy skupiny B Lancia S4, MG Metro 6R4 a Audi Quattro A2. Jeho oblíbeným vozem se stala Toyota Celica 4WD, se kterou startoval i při Rally 1000 jezer. V devadesátých letech se věnoval především okruhovým závodům s BMW M1 skupiny 5 a účastnil se mistrovství FIA Historic F1 s monopostem Surtees TS 19 po Alanu Jonesovi. Jeho doménou však nadále zůstávají ledová jezera. V roce 2002 se stal finským mistrem v této typické severské disciplíně s Imprezou WRX.



Posledních pět let se pravidelně účastní Arktické rally s atraktivními vozy jako například Ferrari 308 GTB. Loni startoval s Peugeotem 207 WRC.

Firma MAT se může pochlubit celou řadou renovací legendárních vozů světového motorsportu pro významné osobnosti. K jejich zákazníkům patří například čtyřnásobný mistr světa Juha Kankkunen, který v roce 2007 ustavil světový rekord v jízdě po ledě. S Bentleyem Continental GT, který připravila firma MAT, dosáhl maximální rychlosti 321 km/h. O čtyři roky později se celá akce na žádost britské automobilky opakovala a Juha svůj rekord na 16 km dlouhém zamrzlém jezeře vylepšil na hodnotu 330 km/h.

Posledních 15 let se Mäkelä Auto-Tuning Oy soustředí na špičkové klasické luxusní a sportovní exempláře, které prodává po celém světě. Specialitou firmy je renovace a úprava italských plnokrevníků Ferrari 308 GTB sk. 4 pro historické rally. Z dílen už vyjelo sedm takových skvostů. V současnosti je hlavní náplní projekt Aston Martin R-GT. Kari Mäkelä však zároveň pořádá svoji tradiční zimní školu MAT Ice racing school events a dokončuje renovaci originálního továrního Audi Quattro A2 sk. B, se kterým vybojoval Hannu Mikkola titul mistra světa v roce 1983. ■

i s homologací vozu pro skupinu R-GT. Technické předpisy FIA dovolují pro nepevný povrch montáž kotoučových brzd o maximálním průměru 300 mm. Pouze pro asfaltové tratě mohou být na přední nápravě použity kotouče pr. 365 mm."

Povinnou součástí konverze soutěžního vozu je samozřejmě také hydraulická ruční brzda a ochranné lyžiny spodku vozu. Výkon 4,7litrového vidlicového osmiválce se pohybuje za hranicí 450 k. Nezměněna zatím zůstala i šestistupňová převodovka. Homologace R-GT dovoluje použití sekvenčního řazení a dvou variant stálého převodu. ■



KARI MÄKELA:

"Rád bych postavil dalšího astona pro šotolinový povrch."



Kdy a proč jste se rozhodl startovat na Arctic Rally 2015 s tak neobvyklým vozem?
"Myšlenky na projekt Aston Martin v rally mě napadly už před několika měsíci, když jsem si prostudoval předpisy pro homologaci sportovních vozů pro kategorii R-GT. Přemýšlel jsem o neatraktivnějším voze pro tuto kategorii mimo Porsche 911 GT3. Zjistil jsem, že je poměrně snadné přestavět závodní speciál GT4 do R-GT."

Proč volba nepadla na značku Ferrari, ke které máte velmi blízko?

"Máte pravdu. Mezi mými kandidáty bylo Ferrari 458 a celá řada dalších supersportů. Auto však nedokázala splnit požadavek technických předpisů FIA o maximálním průměru brzdových kotoučů 300 mm pro šotolinovou / sněhovou specifikaci. Také úprava podvozku by byla nesmírně problematická. FIA bude muset předpisy kategorie R-GT pozměnit, pokud chce rozšířit startovní pole o další zajímavé vozy."

Proč jste zvolil osmiválcový model Aston Martin Vantage, a nikoliv výkonnější dvanáctiválec Vantage V12 GT3 nebo DBRS 9?
"Vantage V8 GT4 má lehčí motor a vůz je lépe vyvážený. Podle mého názoru vůz s pohonem jedné nápravy nepotřebuje vyšší výkon než 450 koňských sil. Předpisy FIA navíc omezují výkonový poměr kategorie R-GT na 3,4 k/kg. O modelu DBRS 9 jsem vůbec neuvažoval, protože je celkově větší a těžší. Navíc bylo mnohem jednodušší sehnat Vantage V8 GT4 z druhé ruky."

Zimní soutěž asi není pro silný sportovní vůz s pohonem zadní nápravy tou nejlepší parketou. Plánujete nasadit vůz také na asfaltových soutěžích, případně posadit za volant předního jezdce?

"Samozřejmě, start na Arktické rally byl dobrodružstvím, které mělo přilákat publicitu. Seriózním záměrem projektu je vyvinout konkurenceschopný vůz pro seriál FIA vypsany pro kategorii R-GT. Předpokládám, že na některých vybraných letošních soutěžích MS usedne za

volant našeho Astonu Martin V8 Vantage R-GT známý jezdec. Potřebujeme, aby náš vůz otestoval zkušený asfaltový specialista a řekl nám, jaká je skutečná výkonnost auta a co je nutné vylepšit."

"Je známo, že v roce 2006 upravil Prodrive čtyři exempláře Astonu Martin Rally GT. Projekt financoval Frederic Dor, ale po několika testech byl ukončen. Nevím, z jakého důvodu. Před osmi lety však nebyla vypsána kategorie R-GT a britský tým se dostatečně nevěnoval vývoji vozu pro rally tratě."

Rád bych postavil dalšího astona pro šotolinový povrch, ale k tomu potřebujeme změny předpisů FIA, aby bylo možné použít komponenty ze speciálů WRC pro patnáctipalcová kola."

Co si myslíte o předpisech pro kategorii R-GT? Umožňují postavit konkurenceschopné soutěžní auto nebo pouze hračky pro bohaté amatérské jezdce?

"Podle mého názoru jsou předpisy FIA dobře připravené, ale potřebují drobné změny. Každý musí pochopit, že sportovní vozy R-GT nemohou rovnocenně soupeřit se čtyřkolkami WRC nebo lehkými kompaktními 'dvoukolkami'. Tato skupina je však velmi atraktivní pro diváky a dokáže zvýšit publicitu seriálu MS a rally vůbec. Na rozdíl od současných speciálů WRC, které jsou postaveny na bázi nejlevnějších modelů Polo, Fiesta, i20 apod., výkonné supersporty skvěle vypadají a mají úžasný zvuk. Určitě dokážou přitáhnout i slavné jezdce."

Za důležité považuji, aby se jednalo pouze o současné sportovní vozy. Nerad bych, aby se z R-GT stala kategorie historických vozů. V současnosti FIA akceptuje vozy vyrobené po roce 2002. Porsche 996 nebo Ferrari Modena už nejsou moderní vozy? Podle mě by znělo lépe, kdyby byly připuštěny vozy například nanejvýš pět let po ukončení výroby."

Jaké změny v předpisech kategorie R-GT byste uvítal?

"Osobně by mi stačily drobné změny, které by znamenaly příchod nových vozů. Důležitá je

samozřejmě bezpečnost. To znamená povolit dostatečně dimenzované brzdy pro těžší auta. S tím souvisí i zákaz 'domácích' konstrukcí, jako jsou třeba individuálně obráběné náboje kol. FIA musí promyslet budoucnost této kategorie. Omezený poměr výkon/hmotnost a minimální hmotnost by měly být kompenzovány jinými parametry, aby nebyly zvýhodněny určité vozy."

Vozy Porsche 997 GT3, které startovaly v Monte Carlu, mají vzadu uložený motor. Aston Martin má naopak motor vpředu. Očekáváte, že britské vozy budou schopny německé značce konkurovat?

"Porsche GT3 je v současnosti samozřejmě rychlejší, protože je o 100 kg lehčí než náš Vantage GT4. Proto bych uvítal změny předpisů, které by tyto konstrukční rozdíly vyrovnaly. Bylo by smutné, pokud by se z R-GT stal značkový pohár Porsche."

Dalším mým projektem vozu kategorie R-GT by měl být v příštím roce nový Mercedes-Benz AMG GT. V hlavě mám i další supersport."

Jaká je cena soutěžního vozu Aston Martin V8 Vantage R-GT v úpravě firmy MAT?

"Zatím jsme neudělali finální kalkulaci. Doufám, že kompletní přestavba ze závodní verze GT4 do R-GT se vejde do částky zhruba 50 000 Euro. K tomu je potřeba připočítat cenu auta, která se v současnosti pohybuje v rozmezí 100-150 000 Euro." ■





LAZER

HIGH PERFORMANCE LIGHTING



LED SVĚTLOMETY LAZER
BUDOUCNOST JE JASNÁ!



- Perfektní světelný výkon
- Minimální elektrický příkon
- Životnost diod až 50.000 hodin
- Vodotěsnost dle standardu IP67

- Homologace ECE pro silniční provoz
- Velké množství konfigurací
- Řady ST, RS a T
- Držáky Boomer pro snadnou instalaci

Výhradním dovozcem produktů LAZER LAMPS do České republiky a na Slovensko je společnost CERS performance s.r.o.

CERS
performance

W: www.lazerlamps.com
E: lazer@cersperformance.com
T: +420 725 691 591, +420 777 306 344

