

Petr Kačírek: speciál BMW si ponecháme jen na Panamericanu!

Další z unikátních závodních vozů se rodí v dílnách La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Teamu. Petr Kačírek s Jaroslavem Jugasem usednou do zbrusu nově upraveného speciálu BMW CS 2800, pocházejícího z roku 1969. Vzácný stroj, typicky rozpoznatelný díky absenci středních sloupků karoserie, tak bude patřit k premiérám české účasti v náročném mexickém závodu.

Důvod volby značky BMW je nabíledni: po spoustu let se Petr Kačírek úspěšně věnuje okruhovým závodům právě za volantem vozů mnichovské značky. Speciál BMW M3 GTR je ovšem určen ke zcela jiným účelům a pak – pro slavnou Carreru lze volit z modelů s rokem výroby maximálně do roku 1972.

Volba padla na typ CS 2800 typové řady E9. Právě on byl předchůdcem slavného CS 3000, s nímž BMW razantně vstoupilo do seriálu mistrovství Evropy cestovních vozů, v němž později dosáhlo mnoha úspěchů a etablovalo se jako jeden ze symbolů okruhového závodění s cestovními vozy. Kupé bez středních sloupků karoserie bylo vyrobeno jen necelých 6,5 tisíce exemplářů.

"Snažil jsem se dostat k nějakému kvalitnímu CS," vzpomíná Petr Kačírek, "narazil jsem na zajímavý kus u jednoho překupníka ve Švýcarsku. Když jsme vůz dovezli domů, vypadal poměrně zachovale. Odstrojování karoserie však odhalilo opravdové hrůzy, po nichž jsme zjistili, že je jen stěží použitelná. Auto na tom bylo opravdu špatně."

Zatímco výroba náhradních dílů na Subaru Vojty Štajfa skončila dvacet let po ukončení výroby, a tak Vojta shání potřebné díly z dochovaných amerických kusů, v případě BMW je situace jiná. "Automobilka skutečně drží kvalitní katalog dílů ke starším modelům a lze je doobjednat. Týká se to však spíše dílů příslušejících k hnacímu ústrojí, tedy k motoru, převodovce a nápravám. Díly karoserie tam pravděpodobně neseženete, získal jsem je u specializovaného obchodníka v Německu." Dílna Pavla Janouška měla naráz práce dost – kromě střechy a sloupků bylo potřeba prakticky celé auto postavit znovu, a ještě komplexně upravit. V současné době už probíhá vestavba ochranného rámu do hotové karoserie, který dále zvýší její tuhost při absenci středních sloupků, pak půjde vůz do lakovny.

Srdcem automobilu je řadový šestiválec o objemu 2,8 litru, plněný třemi karburátory Weber. Původní CS 2800 v sériové podobě dávalo výkon okolo 170 koní. Po repasi a naladění motoru, jemuž se věnuje mechanik Duck Racing Teamu František Pulkrábek, bude výkon navýšen na hodnotu 220-230 koní. "Mohli bychom jít i výše, snad až na 270 koní, ale je třeba s uvědomit, že nejedeme půlhodinový závod na okruhu, ale rallye dlouhou 3500 kilometrů. Důležitá je životnost motoru, který bude po dlouhou dobu pracovat na plné otáčky na mnoha rychlých a rovných úsecích. Budeme však disponovat dvěma agregáty – jeden poslouží na celkové zjetí a otestování vozu, druhý nasadíme až před Mexikem," dodává Kačírek.

Také převodovka byla vyměněna. Zatímco původní kupé bylo vybaveno čtyřstupňovou skříní, do vozu pro Carreru půjde pětistupňová z typu 328i, s delšími převody. "Carrera je sice rallye, ale nemá daleko k okruhovému závodění v tom smyslu, že se jezdí po kvalitním asfaltu a obsahuje spoustu rovných přímých úseků, kudy se projíždí maximální rychlostí. Delší pátý stupeň nám umožní odlehčit motoru, který si své odpracuje i mezi rychlostními zkouškami, protože i přejezdy se na Carrere jezdí dost rychle. Motor by měl mít rezervu," podotýká Kačírek, který se spolu s ostatními piloty týmu zúčastnil inspekční cesty na posledním odjetém ročníku Carrery, aby odhadl svérázná specifika mexického závodu. Přední

náprava bude mít základ v původním řešení vozu CS 2800, zadní hnaná bude použita ze sedanu "trojkové" řady E30. Zástavbu podvozku má na starosti šéftechnik týmu Pavel Kubíček.

Jízdní vlastnosti vozu budou ovlivněny nutností použít původní velikost disků kol 14 palců, čemuž odpovídají pneumatiky s vyšším profilem, než je u dnešních sportovních vozů běžné. Pneumatiky navíc nemohou být použity typu slick a musí zachovat příslušný vzorek. Rozměr kol také determinuje velikost brzd se čtyřpístkovými brzdíči. Naopak tlumiče pérování mohou být použity zcela soudobé, od nizozemské firmy Reiger.

Vůz bude zkompletován tak, aby se mohl veřejnosti představit při slavnostním křestu všech speciálů pro Carreru na festivalu Legendy v Praze-Bohnicích 14. června. Poté začne jeho zajíždění a testování. "První kroky auta podnikneme na některém z našich okruhů, přece jen Carrera se jezdí po kvalitním asfaltu a pak – funkční testy je vhodné provést někde, kde neexistují překážky kolem cesty. Musíme znát limity jízdních vlastností i celé pohonné jednotky," říká Kačírek. "Teprve poté automobil vyzkoušíme v běžném závodním režimu. Budeme hledat hranice vozu tak, aby to nebylo nebezpečné."

Vůz homologaci FIA pro rally historiků nakonec mít nebude. "Nemám v úmyslu jej ničit na uskákáných českých okreskách, raději ho pošetřím na další účast v Carreře, protože se jí nechceme zúčastnit pouze letos, ale i napřesrok. Bude to unikátní auto s unikátní historií, jakého by na běžné závodění byla škoda," dodává Petr Kačírek.

Sdílejte s námi naše nadšení!

La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Team
22.4.2014

Jiří Vintř
Media manažer týmu
media@panamericanarally.cz