

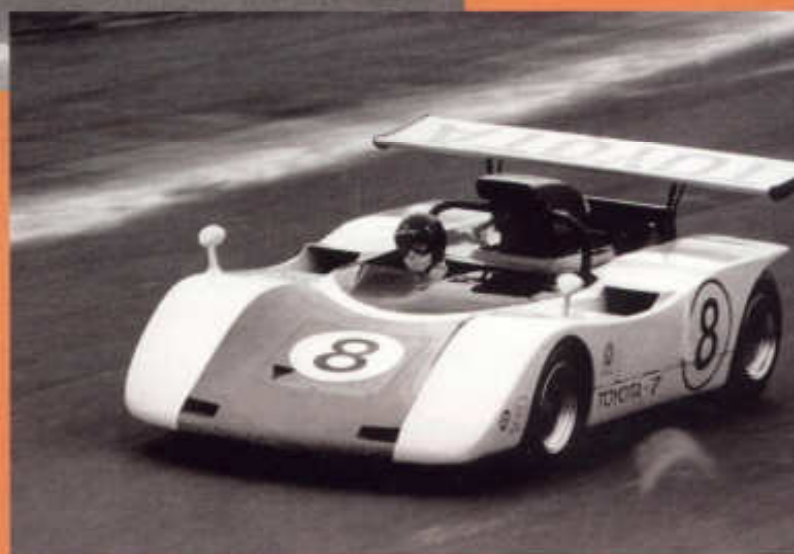
Toyota: půlstoletí sportu

Automobilka Toyota letos oslavila padesáté výročí svého debutu v motoristickém sportu. Připomeňme si uplynulé půlstoletí, během něhož se japonská značka od skromných počátků přes dlouhou řadu vítězství v soutěžích a závodech vyhoupla až do formule 1.





TOYOTA 2000 GT VYBOJOVALA TŘETÍ MÍSTO
V ČILI GRAND PRIX JAPONSKA 1966



TOYOTA 700ČNÍKU 1963 S OSMIVÁLCEM 5,0 L,
ZA VOLANTEM MINORU KAWAI



TOYOTA 700ČNÍKU 1968 S TŘILITROVÝM
MOTOREM V8 PŘED ZADNÍ NÁPRAVOU

Vše začalo v létě 1957. Toyota se tehdy jako jediná japonská automobilka přihlásila k účasti v mimořádně náročné automobilové soutěži kolem Austrálie. 21. srpna 1957 se na startu v Melbourne objevili sedan Toyota Crown se dvěma továrními řidiči a australským navigátorem. Devatenáctdenní klání dlouhé přes šestnáct tisíc kilometrů, jehož trať vedla po prašných, kamenitých a blátivých cestách s necestách, Crown úspěšně absolvoval, a ani nebezpečně vyhlížející kolize s kloukáním mu nezabránila dorazit 10. září do cíle, opět v Melbourne. O rok později se vozy Toyota osvědčily při podobné soutěži v Japonsku a rozepsaly tak další kapitolu sportovních aktivit své značky.

V květnu 1963 se na nově postaveném okruhu v Suzuce jeřa první japonská automobilová Grand Prix. Toyota dominovala v závodech cestovních vozů, ve třídě do 700 cm³ zvítězila malá dvouválcová Publica, ve třídě do 1800 cm³ obsadili všechna tři místa na stupních vítězů jezdci s vozy Corona a prvenství mezi dvoulitry vybojovala Toyota Crown.

V polovině roku 1964 se rozběhl projekt čistokrevného sportovního vozu GT s páteřovým rámem, nezávislým zavěšením všech čtyř kol a za přední nápravou umístěným řadovým šestiválcem 2,0 l. Na podzim 1965 se nové sportovní kupé představilo veřejnosti na tokijském autosalonu coby Toyota 2000 GT. Dvoumístný

vůz s dlouhou příďí a razantně zakončenou splývavou záďí, jehož linie vytvořil stylista Satoru Nozaki, se rázem stal hitem – třebaže ještě nebyl na prodej. Na jaře 1966 vznikly i dva otevřené kabriolety Toyota 2000 GT se zvláštním určením; spolu se Seanem Connerym se jeden z nich stal hvězdou filmové bondovky natáčené v Japonsku: „Žiješ jenom dvakrát“.

Kabriolet 2000 GT se v sezoně 1966 představil i v roli zaváděcího vozu při Grand Prix sportovních automobilů na novém autodromu Fuji International Speedway. Kupé Toyota 2000 GT s dvoulitrovým šestiválcem a hliníkovou karoserií dovedl ke třetímu místu v cíli tohoto závodu Shiomí Hosoya. V říjnu 1966 pak jiná Toyota 2000 GT s motorem vyladěným na výkon 200 koní (147 kW) absolvovala vytrvalostní jízdu na zkušební dráze Yatabe. Během 78 hodin trvající honičky, jejíž závěr poněkud zkompliko-

před zadní nápravou a nízkou otevřenou karoserií. Prototyp odpovídal předpisům skupiny 7 a byl inspirován vozy kanadsko-amerického mistrovství CanAm. V Japonsku byly závody vozů tohoto druhu koncem šedesátých let velmi populární a Toyota musela čelit domácím i zahraničním konkurentům s motory většího objemu. Proto už v sezoně 1969 použila osmiválec 5,0 l a pro Velkou cenu Japonska 1970 připravila vůz Toyota 7 s přeplňovanou verzí pětilitrového motoru vyladěnou na 850 koní (626 kW). Grand Prix 1970 sportovních vozů této skupiny však japonská federace nakonec zrušila, a rychlý spider odešel předčasně do výslužby.

Mezi zahraničními jezdci, kteří v sezoně 1969 závodili v Japonsku, byl i britský pilot Vic Elford. Ten se dohodl s vedením Toyoty na tom, že s vozem Corona Mark II pojedje v lednu 1970

WALDEGAARDOVA TOYOTA CELICA TURBO
V LETU PŘI SAFARI RALLYE 1986

Rallye Monte Carlo. Soutěž sice nedokončil, stal se však průkopníkem nové éry sportovních aktivit značky Toyota.

Jejím protagonistou se stal v první polovině sedmdesátých let švédský soutěžní jezdec Ove Andersson. V závěru sezony 1972 startoval v britské RAC Rally s vozem Toyota Celica 1600, celkově vybojoval deváté místo a vyhrál svoji třetí. V následujících dvou letech Andersson absolvoval s Celicí řadu evropských soutěží a v roce 1975 založil v Bruselu společnost Andersson Motorsport, jež se o čtyři roky později po přestěhování do Kolína nad Rýnem promě-



OVE ANDERSSON S VÖZEM CELICA 1600 PŘI
PORTUGALSKÉ RALLYE 1972



POSADKA ANDERSSON-LIDDON NA TRATI
RALLYE AKROPOLIS 1980

PRVNÍ VÍTĚZSTVÍ „ČTYŘKOLKY“ CELICA 4WD:
KANXKUNEN V ŽÁŘI 1989 V AUSTRALIÍ

val blížící se tajfun, kupé překonalo tři světové rekordy FIA na 72 hodin, 15 tisíc kilometrů a 10 tisíc mil, ve všech třech případech průměrem přes 206 km/h. Navíc Toyota 2000 GT zlepšila i třináct dalších rekordů třídy E sportovních vozů s motorem 1500 až 2000 cm³, jež do té doby držely značky Porsche a Triumph.

Malosériová výroba kupé Toyota 2000 GT začala na jaře 1967 a do podzimu 1970 vzniklo celkem 351 kusů. Většina těchto vozů měla pod kapotou dvoulitrový šestiválec s rozvodem DOHC, jen poslední exempláře poháněl šestiválec OHC o objemu 2,3 l převzatý z luxusního sedanu Century. Trojici kupé Toyota 2000 GT upravil v roce 1968 pro závody amerického mistrovství SCCA proslulý ladič Carolil Shelby a exotické stroje se těšily živému zájmu amerického publika.

Mezitím debutoval v sezoně 1968 sportovní prototyp Toyota 7 s třílitrovým motorem V8





letounu zahynul manažer soutěžního týmu Henry Liddon a jeho tři spolupracovníci. Waldegaard i Torph poté samozřejmě ze soutěže odstoupili.

V sezoně 1988 se ke značce Toyota vrátil Juha Kankkunen a stejně jako jeho švédský kolega v týmu Kenneth Eriksson proháněl nově kupě Celica Turbo 4WD s pohonem čtyř kol. Nejblíže k vítězství měl Kankkunen při finské Rallye 1000 jezer, dlouho jezdil na čele, ale pět rychlostních zkoušek před cílem ho zradil porouchaný motor. Nejlepším výsledkem sezony bylo nakonec Waldegaardovo třetí místo v britské RAC Rally. Na první vítězství „čtyřkolky“ Celica Turbo 4WD si Toyota musela počkat do září 1989 a bylo hned dvojnásobné: v Austrálii vyhrál Kankkunen, Eriksson dojel druhý. Byla to předzvěst skvělého období, jež Toyota prožila v devadesátých letech.

V sezoně 1990 si v barvách značky Toyota vyjel titul mistra světa Španěl Carlos Sainz



**CELICA S FRANCOUZSKOU TRIKOLÓROU:
AURIOL NA TRATI RALLYE SAN REMO 1994**



**TAKHLE RADIL AURIOL S HBITOU COROLLOU
WRC PŘI PORTUGALSKÉ RALLYE 1998**

nila v soutěžní tým TTE (Toyota Team Europe) reprezentující japonskou značku v mistrovství světa. První vítězství v soutěži MS získal pro Toyotu Fin Hannu Mikkola, když s vozem Corolla vyhrál Rallye 1000 jezer 1975.

V první polovině osmdesátých let byli hvězdami týmu TTE ostřílený Švéd Björn Waldegaard a mladý talentovaný Fin Juha Kankkunen, kteří s klasicky stavěnými vozy Toyota Celica Turbo triumfovali především v Africe, kde poráželi konkurenci špičkových vozů s pohonem čtyř kol. Waldegaard zvítězil v červnu 1982 v Australské rallye, pak koncem října 1983 vyhrál Rallye Pobřeží slonoviny (dříve známou jako Rallye Bandama) a velikonoce 1984 oslavil prvenstvím v keňské Safari rallye. Kankkunen poprvé startoval na Safari počátkem dubna 1985 – a hned svůj debut proměnil ve vítězství, při němž mu kryl záda v cíli druhý Waldegaard. Stejně dvojnásobně vítězství si odvezli i na pře-

lomu října a listopadu 1985 z Pobřeží slonoviny.

Zatímco Kankkunen odešel k francouzské konkurenci se lvem ve znaku, Waldegaard na přelomu března a dubna 1986 dokázal v Keni vybojovat pro Toyotu třetí vítězství v Safari rallye v řadě – tentokrát ho na druhém místě jistil jeho krajan Lars-Erik Torph s dalším vozem Celica Turbo. Seriál afrických úspěchů završil koncem září 1986 festival značky Toyota při Rallye Pobřeží slonoviny: vozy Celica Turbo obsadily čtyři první místa, za Waldegaardem a Torphem došli do cíle třetí Němec Erwin Weber a domácí matador Robin Ulyate.

V sezoně 1987 však Waldegarda při Safari rallye zradil třilitrový motor jeho kupě Toyota Supra, zatímco Torph se stejným vozem se musel spokojit s třetí příčkou. V říjnu 1987 při Rallye Pobřeží slonoviny Toyota zaplatila za africké vavřiny daň nejvyšší: při havárii doprovodného

a další přidal o dva roky později, v sezonách 1993 a 1994 Toyota zvítězila v mistrovství světa značek a zároveň její jezdci triumfovali mezi jednotlivci – nejprve Kankkunen, po něm Francouz Didier Auriol. Připomeňme také, že v roce 1993 se TTE (Toyota Team Europe) proměnil ve společnost Toyota Motorsport GmbH vlastněnou mateřskou automobilkou. V sezoně 1997 debutovala nová hbitá Corolla WRC, v roce následujícím se do týmu vrátil Carlos Sainz a díky němu a Auriolovi se Toyota stala v roce 1999 už potřetí mistrem světa mezi výrobci soutěžních vozů.

V osmdesátých a devadesátých letech se Toyota pilně zúčastňovala i závodů sportovních vozů a prototypů na okruzích v Evropě i v zámoří. Zvláštní zmínku si zaslouží její spolupráce s americkou stájí All American Racers (AAR) bývalého závodníka Dana Gurneye. Od roku 1983 Gurney se svými spolupracovníky upravoval

➤ a nasazoval na amerických okruzích trojici vozů Toyota Celica GTU s dvoulitrovým motorem, počínaje sezonou 1986 pak přešli do vyšší kategorie GTO a v sezoně 1987 získal Chris Cord s aerodynamickou Celicou Turbo mistrovský titul. Od roku 1989 vznikaly v dílnách AAR prototypy kategorie GTP poháněné přeplňovaným čtyřválcem Toyota 2,1 l uloženým před zadní nápravou. Nejúspěšnější byly vozy Toyota Eagle Mark III, jež debutovaly v létě 1991. V sezonách 1992 a 1993 vyhrály mistrovství IMSA GTP mezi značkami a zároveň dvakrát po sobě s nimi mezi jezdci triumfoval Juan Manuel Fangio II. Vozy, jejichž přeplňovaný motor dával až 750 koní (přes 550 kW), utvořily nevidaný rekord – mezi červnem 1992 a říjnem 1993 vyhrály celkem 17 mistrovských závodů IMSA GTP v ne-

poloviny osmdesátých let, několikrát měla velice blízko k vítězství, ale nakonec jí osud vždy přikl jen druhé místo. Tak tomu bylo i v červnu 1999, kdy v tréninku i ve vlastním závodě absolutně nejrychlejší vůz Toyota GT One s tříapůllitrovým motorem V8 zbrzdila těsně před cílem proražená pneumatika. Brzy poté vedení automobilky oznámilo, že Toyota míří ještě výš – do formule 1.

V nejrychlejší formuli se Toyota poprvé představila počátkem března 2002 při Velké ceně Austrálie a Mika Salo při debutu získal první mistrovský bod za šesté místo, další připojil o čtyři týdny později v Brazílii. V sezoně 2003 hájili barvy Toyoty Olivier Panis a Cristiano da Matta, jejichž nejlepšími výsledky byla třetí místa v USA a Japonsku. V závěru sezony 2004 přišel do týmu Jarno Trulli, počátkem roku 2005

k němu přibyl Ralf Schumacher. Trulli dokázal vybojovat dvě druhá místa v Malajsii a Bahrajnu a třetí příčku ve Španělsku, Ralf Schumacher fanoušky značky potěšil třetím místem na Hungaroringu a také svou pole position při Velké ceně Japonska. Oba jezdci zůstali i v roce 2006, kdy Toyota absolvovala přechod z pneumatik Michelin na Bridgestone a v souladu s novými předpisy přešla od motoru V10 k V8.

Panasonic Toyota Racing jako jediným z týmů formule 1 vstoupil do sezony 2007 se stávajícím motorem, nezměněnou značkou pneumatik a stejnými jezdci. Nový monopost TF 107 byl ovšem zcela nový vůz. Výsledky sice zůstaly poněkud za očekáváním, ale i tak Toyota potvrdila svoji příslušnost ke světové elitě motoristického sportu. ●



TOYOTA EAGLE MARK III, VÍTEZ AMERICKÉHO
IMSA GTP V LETECH 1992 A 1993

TOYOTU GT ONE PŘIPRAVILA O VÍTEZSTVÍ V LE
MANS 1999 PRORAŽENÁ PNEUMATIKA

MIKA SALO S MONOPOSTEM TF 102 NA TRATI
VELKÉ CENY RAKOUSKA 2002



přetržité řadě. Jejich největším úspěchem bylo prvenství ve čtyřadvacetihodinovce v Daytoně, které si počátkem února 1993 připsali P.J. Jones, Rocky Moran a Mark Dismore.

Pro Evropany je ovšem čtyřadvacetihodinovka především synonymem francouzského Le Mans. Tam byla Toyota oficiálně přítomna od

