



Vášeň zažehl Svět motorů

V raných devadesátkách zaplavila titulní strany Světa motorů atraktivní zahraniční auta. Jedním z prvních trháků nové doby se stal v prosinci 1990 závodní Swift GTi. Tenhle speciál skončil po dvou letech ostrého nasazení u soukromého majitele, který mu nyní postavil věrnou repliku. Nejen na pokoukání, ale i na závodění!



Lukáš Prejzek
lukas.prejzek@cncenter.cz

Před pětacířetiletými lety se na titulní straně Světa motorů objevil snímek bílého závodního Suzuki Swift GTi Stanislava Matějovského. Automobil Bohemia Racing teamu se následně ocitl ve vlastnictví jedné rodiny na Benešovsku. Její někdejší vůz se nyní dočkal věrné repliky, jejíž majitel Vlastimil Suk

mladší si s námi přijel o zážitcích s nevšedním Swiftem GTi pohovořit.

Přivezl jste Svět motorů ročníku 1990 se Swiftem GTi. Byl článek podnětem k pořízení vozu?

Vůz z článku je původní závodní speciál, který si postavil Stanislav Matějovský. Úspěšně s ním jezdil do vrchu a na okruzích. Pak přešel na corollu. Po odkoupení v roce 1992 skončilo auto v naší rodině.

Jak jste se k němu tehdy dostali?

Táta kdysi pracoval v Mototechně, Standa Matějovský s nimi byl spjatý. Pak přišla možnost ho odkoupit, a tak do toho šel. Jezdil s ním pak dvě sezony různé domácí rallye.

Kde swift ze Světa motorů skončil?

Doma už ho nemáme, ale značka Suzuki u nás má tradici. Když swiftu skončila soutěžní homologace, vydali rám a bylo z něj normální auto.

Stal se ze soutěžáku rodinný vůz?

Táta ho někdy v roce 1995 prodal kolegyni, občas jsme ji pak potkávali. Nakonec od ní swift odkoupil další známý, technický stav se zhoršoval.

A jak to se slavným autem dopadlo?

V pražské Holečkově ulici ho někdo zezadu naboural. Napálil to do něj zezadu a swift natlačil do sloupu veřejného osvětlení. A to byla konečná.

Stýskalo se vám po něm? Proto jste si opět pořídil bílý Swift GTi?

Byl nezapomenutelný. Proto jsme hledali stejný výchozí základ, s kterým by se dalo soutěžit. Pro tenhle vůz jsme si dojezili s tátou do Náchoda, kde inzerent prodával dva swifty na jednu. Jeden byl závodní do vrchu, druhý měl na cesty do práce.

Jaký byl jejich technický a vizuální stav?

Oba vozy prošly rekonstrukcí. Závodní byl upraven a proveden do barev Suzuki Sport z mistrovství světa rallye 1986. Druhý chvilku jezdil v původní vínové barvě, aby následně dostal podobu z roku 1992, kdy s ním můj táta soutěžil v mistrovství Československa v rallye. Pro oba vozy jsme byli na podzim 2011.



„Svět motorů se svým prvním autem jsem musel mít. Objevil jsem ho v internetové aukci,“ vzpomíná dnes s úsměvem tvůrce a majitel povedené závodní repliky.

Sdíli s vámi náklonnost ke Swiftu GTi celá rodina?

Za vše vděčím tátovi, který mě od mala vedl k autům. Díky němu jsem se dostal ke swiftům. Celá rodina je v tom už roky provázána.

Jakým úpravám jste vůz podrobili?

Původně vínové auto dostalo bílý lak od Suzuki a polepy dle závodáku, který vše odstartoval. Také jsme vyrobili přídatnou světelnou rampu na noční etapy. V posledním kroku byla upravena kapota pro lepší přívod vzduchu ke vzduchovému filtru.

V rámci třídy jsme sbírali stupně nejvyšší a v erzetách byli vždy mezi deseti nejlepšími v absolutním pořadí.

Posílili jste i motor?

Nahradili jsme zmiňované sání se sportovním filtrem a jiný je zadní díl výfuku od firmy Remus. Vůz byl posílen většími předními brzdami a sportovními tlumiči Koni. V interiéru jsou závodní sedačky OMP se čtyřbodovými pásy Sabelt, sportovní volant a přídatné budíky na tlak a teplotu oleje. Jinak je swift bez úprav a v původním stavu.

Kde jste čerpal inspiraci?

Pro stavbu repliky jsem se rozhodl, když jsem přemýšlel, jaké zbarvení swiftu udělám. Máme tradici v černé barvě se žlutou kombinací. Chtěl jsem udělat něco s historickým nádechem, vůz byl určen pro revivaly, kde se závodilo s vozy převážně do roku výroby 1990. Pak jsem si vzpomněl na první swift v rodině a bylo jasno.

Měl jste podklady, nebo jen vlastní vzpomínky?

Potají jsem v albu hledal fotky, v garáži se v zorníku v ruce porovnával

původní odstín modré z dochovaného blatníku a po nocích na počítači připravoval podklady pro samolepky.

To muselo být hodin práce...

Pamatuji si na noc polepování v garáži do pěti ráno, abychom byli v sedm na startu. Nikdo nevěděl, co plánuji. Proto bylo pro tátu veliké překvapení, když uviděl během závodu v Sedlčanské kotlině výsledek mé snahy.

Máte závodní stáj?

Zhruba před 25 lety se zrodil rodinný tým, když se táta domluvil s kamarády a na autodromu v Brně absolvovali závod na 12 hodin. Tam tehdy poprvé zaznělo spojení Sukovo kluci.

Jakých podniků se zúčastňujete?

Swift jsme stavěli pro rallye revival. To je mototuristická akce, která se jezdí v běžném provozu podle slepého itineráře. Na trati jsou uzavřené úseky, kde je cílem projet co nejrychleji. Závodilo se v uzavřených lomech, na polygonu v Mostě i na zmiňované rallyekrosové trati v Sedlčanech. Proto má swift minimum úprav.

Jakých úspěchů už jste dosáhl?

V těchto závodech si swift vedl dobře, v rámci třídy jsme sbírali stupně nejvyšší a v měřených rychlostních zkouškách byli vždy mezi deseti nejlepšími v absolutním pořadí.

Ríká vám něco enko a jeep?

Pod prazvláštním titulkem přinesl Svět motorů v prosinci 1990 srovnání dvou speciálů zapůjčených závodníkem Stanislavem Matějovským: Suzuki Swift GTi 1300 v závodní úpravě pro skupinu N a Suzuki Vitara Canvas Top. Zatímco terénní model představoval malý terénní model v provedení se stahovací plátěnou střechou, swift s vestavěným ochranným rámem, anatomickými sedadly Sparco se čtyřbodovými pásy Sabelt a tříramenným sportovním volantem Momo byl pravým závodním náčiním. „V tak rychlé třináctistovce jsme ještě nikdy nejezili. Motor jde okamžitě za plynem a jízdní vlastnosti vozu jsou též obdivuhodné. Řízení je přesné, brzdy rychle a účinně reagují. Měli jsme v ruce automobil určený pro běžnou klientelu, jenž má dán do vínku závodní naturel. Jen neradi jsme ho vraceli k Matějovským,“ vyjádřila se tehdy na adresu Swiftu GTi redakce.



Interiér se obejde bez vestavěného bezpečnostního rámu, zato na palubě najdete závodní vybavení odpovídajícímu někdejšímu Matějovského speciálu

Vyhýbají se vám technické potíže? Jen v roce 2016 nás zastavil vnitřní kloub poloosy a v dalším závodě odešlo palivové čerpadlo. Potom byla změněna pravidla a šlo startovat s novějšími vozy, a tak se přestoupilo na mladší model Swiftu GTi.

Jezdíte upraveným GTi i běžně?

Výjimečně, nechci riskovat poškození. Závodů se vůz účastnil v letech 2012 až 2016. Naposledy jsem ho prohnal v roce 2022 na Setkání legend v Bělé pod Bezdězem.

Co na GTi nejvíce oceňujete?

Dokonalý motor, který má v základu 102 koní a při objemu 1298 cm³ se mu žádná atmosférická jednotka

nevyrovná. Další je nízká váha kolem 750 kg. To dává základ k dokonalému požitku. Perličkou je zadní náprava s torzní tyčí, díky níž zadek neustále kopíruje povrch, po kterém jedete.

Co se vám na něm líbí vzhledově?

Červený design budíků, krásné červený koberec a bodykit s výraznými předními mlhovkami. Podobné detaily odlišují GTi od ostatních modelů.

Jaké plány máte do dalších let?

Opětovnou renovaci, aby zmizely šrámy ze závodních let. Následně se podrobí atestaci k získání veteránských registračních značek. A poté bude vyrazet na různá setkání nebo výstavy.



Původní swift ze Světa motorů se zúčastnil mnoha automobilových soutěží

Doklady od svého prvního GTi má Vlastimil Suk dodnes pečlivě uschované

