

Chci mít vše připravené na sto procent, říká car inženýr Toyoty David Zubíček

22.2.2024 - | Vysoké učení technické v Brně

Stíháte se vracet i domů do Česka? Třeba na svoji milovanou Barum Rally?

Loni jsme byli s manželkou v Česku asi týden a pak na Vánoce. Ve Finsku trávím trochu víc času. A zhruba třináctkrát dva týdny v roce jsem v zahraničí na závodech. Barumku jsem viděl naposledy v roce 2022, kdy závodila moje přítelkyně, dnes už manželka (Karolína Zubíčková, dříve Jugasová, působila jako rallye navigátorka, pozn. red.). Díky tomu, že manželka má také ráda motorsport, tak má pochopení i pro mou práci, což je pro mě důležité.

Podium po Japonské rally | Autor: archiv D. Zubíčka

Vás Barumka docela formovala, že? Právě tam vznikl velký sen dostat se do světa motorsportu...

Pocházím z vesnice asi deset kilometrů od Zlína, takže jsem v tom vyrůstal. Táta je velký fanoušek rallye, to on mě k ní přivedl. Od dětství jsem k tomu tíhnul a chtěl jsem být závodník. Musíte mít ale určité finanční zázemí, aby se tak stalo, a to jsem neměl. Proto jsem se vydal cestou car inženýra, abych se závodů mohl účastnit jinak. Byl to jasný cíl. Šel jsem na střední školu automobilní a následně na VUT, kde jsem věděl, že můžu pokračovat na Automobilní a dopravní inženýrství.

Během studia na VUT jste byl členem týmu formule student TU Brno Racing. Jak vzpomínáte na tuto zkušenost, kdy jste se k týmu připojil v jeho relativních začátcích?

Nebyly to úplné začátky. Když jsem do týmu přišel, fungoval tři nebo čtyři roky, takže už byl zaběhnutý. Každopádně to byla velká škola a doporučoval bych to úplně všem, kdo mají rádi motorsport. Technika, se kterou tam můžete pracovat, to, co se tam můžete naučit, vše je opravdu velký přínos. Bez formule by pro mě bylo mnohem složitější dostat se do světa motorsportu.

David Zubíček (*1992)

- rodák ze Zlínska, nyní žije v Jyväskylä (Finsko)
- studoval Integrovanou střední školu automobilní v Brně, poté Fakultu strojního inženýrství VUT v Brně (program: Automobilní a dopravní inženýrství)
- působí jako car inženýr v Toyota Gazoo Racing, na starosti má vůz Japonce Takamoto Katsuty

Vám následně pomohl do týmu Toyoty jeden ze zakladatelů formule na VUT Milan Poláček. Jakou roli v tom sehrál?

Zásadní, díky němu jsem v továrním týmu Toyoty. Znali jsme se z formule a navzájem o sobě věděli i v době, kdy jsem už pracoval pro privátní tým Romana Kresty a Milan byl ve Škodě Motorsport. Když pak působil v továrním týmu Toyota Gazoo Racing, upozornil mě, že mají otevřenou pozici car inženýra. Přihlásil jsem se, prošel výběrovým řízením a teď jsem tady.

Když bychom se ještě vrátili o krok zpátky: po vysoké jste působil nejprve v privátním týmu zmíněného Romana Kresty. Jak vlastně vypadal přechod do praxe? Splnilo to vaše očekávání?

Já už jsem se na střední škole i během vysoké pohyboval v menších, například autokrosovéch týmech, takže jsem tušil, jak to bude fungovat. Možnosti pro vývoj jsou v rámci privátního týmu omezené, jednak finančně, ale také proto, že máte auto, které je víceméně vyvinuté, a vy už v rámci homologace měníte jen detaily. Cílem je auto připravit pro zákazníka tak, aby byl spokojený. Větší skok, než mezi školou a první prací, byl mezi privátním a továrním týmem.

V čem byla změna tak velká?

V továrním týmu víceméně vyvíjíte nové auto. Začínáte úplně od základu: kluci na designu auto navrhnou a my jako car inženýři potom pracujeme na vývoji auta, aby bylo rychlejší, aby dojíždělo. Stavíte prostě auto od začátku, to u privátního týmu není. Množství lidí, kteří se na stavbě a vývoji podílí, je nesrovnatelné. Ať už je to v kanceláři, dílnách a samotných závodech. U privátního týmu je to okolo deseti lidí, kdežto u továrního týmu to počítáte na desítky lidí na jedno vozidlo.

V Toyotě momentálně používáme auto, pro které byly předpisy stanoveny zhruba tři čtyři roky nazpět. Podle nich se celé auto vyvinulo, homologovalo a teď můžeme dělat spíš menší změny v rámci homologace. Nicméně, i když nemůžeme postavit auto jiné, stavíme na každé závody auto úplně nové a fresh, z nových či zkontrolovaných dílů, přizpůsobené na konkrétní typ závodu. Je třeba rozdíl, jestli máte šotolinové auto nebo asfaltové. Vývoj současného auta měl tehdy na starosti právě Milan Poláček.

David Zubiček (uprostřed) s kolegy | Autor: archiv D. Zubička Takže jste pořád kolegové. Kolik je v týmu kromě vás ještě Čechů?

Kromě mě a Milana je tady Jakub Urban, který vystudoval ČVUT, a pak čtyři mechanici z Česka. Takže je nás docela dost.

Co přesně máte jako car inženýr na starosti?

Jednoduše řečeno při závodech zodpovídám za vozidlo. Jsem jediný v kontaktu s mou posádkou, ať už před rychlostní zkouškou nebo po ní, kdy mi říkají, co se s autem dělo a nedělo, co je potřeba změnit. Říkám jim případné změny před další rychlostní zkouškou, změny v počasí, chystám celou strategii na závod: pneumatiky, náš cíl, plán nastavení vozidla. V servisních zónách vše zadávám mechanikům, říkám, co se musí vyměnit a zkontrolovat. Mám k sobě motorového, datového a performance inženýra, takže to množství informací, které předávám posádce a mechanikům, je opravdu velké. Takhle procházíme celým závodem. Co se závodů týče, spolupracuji s jednou konkrétní posádkou, kterou je Takamoto Katsuta a Aaron Johnston.

Občas se účastním i testů mezi závody a v mezičase mám na starosti přípravu všech závodních automobilů. Chystám specifikaci, z jakých dílů a jak auta mají být postavená pro daný závod.

Co vás na tom nejvíc baví?

Asi hledat pro posádku nastavení, které jim vyhovuje, se kterým jsou schopni zajet rychlé časy a mít možnost bojovat o přední příčky. Aby bylo všechno připravené na sto procent a posádka se nemusela soustředit na nic jiného, než na samotnou jízdu.

David Zubiček s jezdce Takamoto Katsutou | Autor: archiv D. Zubička

Vaše práce se hodně točí okolo vývoje. Jak trendy v oboru automotive pronikají do rallye?

Momentálně jsou vozy vybaveny hybridním systémem, používáme palivo vyrobené na bázi uhlovodíků bez využití fosilních zdrojů se směsí syntetických a bio složek, takže jdeme ruku v ruce s

moderními trendy. Pravidla a podklady pro stavbu vozidel připravuje FIA (Mezinárodní automobilová federace, pozn. red.), která na tom dále pracuje. Řeší se, jaká bude budoucnost, jestli se půjde cestou elektroaut, nebo to budou i nadále hybridní vozy. Pracuje se i na možnosti vodíkových vozů.

Když bych se ještě vrátila ke studiu na VUT, byl to pro vás dobrý základ? Nebo je práce v motorsportu natolik specifická, že jste se musel hodně doučit?

Neměnil bych, určitě bych šel stejnou cestou. Pokud mi ve výuce na VUT něco málo chybělo, pak to doplnila zkušenost ze studentské formule. Ta mi pomohla udělat krok právě do motorsportu, pochopit, jak motorsport funguje, co je jeho podstatou. Díky formuli se potkáte i s celou řadou lidí z oboru a získáte kontakty. Určitě bych doporučil všem zájemcům o motorsport, ať nelení a jdou do formule student. Je to časově náročná záležitost, ale vyplatí se to.

<https://www.zvut.cz/lide/-f38102/chci-mit-vse-pripravene-na-sto-procent-rika-car-inzenyr-toyoty-david-zubicek-d252981>