



Magazín pro znalce a milovníky historických vozidel a techniky

Vydání č. 274 (2019)

www.oldtimermagazin.cz

Tatra 2-603 B5 Marathon de la Route 1966 **VE STOPĚ** **ALOISE MARKA**



Výstava



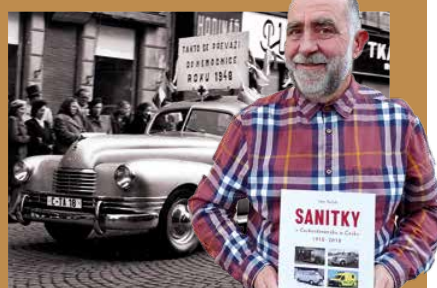
MARCELLO GANDINI

Modely



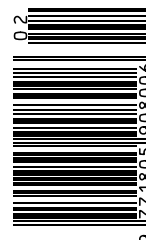
VRKY SPOLU

Rozhovor



JAN TUČEK

274 / 2019
119 Kč / 4,60 €



9 771805 190800 6

VSTUPE S NÁMI DO SVĚTA NEJEN KLASICKÝCH VOZIDEL

HERITAGE MOTORS



DLOUHODOBÉ PARKOVÁNÍ ▣ DOVOZ A PRODEJ ▣ SERVIS A RENOVAČE



Pamatujete doby, kdy se vůz vybíral podle emocí, které přenášel na řidiče? Kdy se řešily jeho vlastnosti v zatáčkách a ne objem zavazadlového prostoru? Ty časy jsou dávno pryč. Nebo ne? Projekt Heritage Motors Vám připomene, že vozidla nebyla vždy jen předmětem pro přesun. Nechte se okouzlit zážitky za volantem automobilů, které jste měli vyvěšené na plakátech v dětských pokojích. Nyní je ten

správný čas. Poradíme Vám, jaké modely jsou lukrativní z pohledu růstu hodnoty, ale i řidičského prožitku. Zajistíme pro Vás prodej, případně dovoz vozidla dle přesných specifikací. Následně jej můžete dlouhodobě a zcela bezpečně zaparkovat v našich garážích a samozřejmě využít služeb servisního zázemí či renovační dílny. To vše na jednom místě, v jednom areálu. Vyjezdíte, my se staráme.



www.heritagemotors.cz

Redakce:

IBSmotor.press

Českobrodská 19

190 00 Praha 9

oldtimer@IBSmotor.press

Vydavatelství:

IBS system s.r.o.

info@IBSmotor.press

IBSmotor.press

Ing. Milan J. Sikora, vydavatel

Josef Kasperkevič, redakce

+420 725 870 770

Roman Černica, online

Ing. Vladimír Rybecký, redakce

Julia Südogan, obchod

+420 602 455 050

sales@IBSmotor.press

Filip Podsedník, DTP

Spolupracovníci:

Karel Jílek, Jiří Čadek

Milan Bumba, Michal Kačmár

Filip Landa, Martin Navrkal

Jiří Patočka

Vydání č. 274 (2019)

Oldtimer

ISSN 1805-9082

MK ČRE12217

OZ 245090

OZ 318164

Oldtimer online:

www.OldtimerMagazin.cz

ISSN 1805-9082

© Všechna práva vyhrazena.

Žádná část obsahu nesmí být reprodukována,

kopírována či jakkoli jinak užitá

bez písemného souhlasu vydavatele.

Nevyžádané rukopisy a fotografie se nevracejí.

Cena:

Výtisk 119 Kč / 4,60 €

Předplatné 1 190 Kč / 46 €

Včetně DPH



Vážení čtenáři,

z vlastní zkušenosti a vyprávění přátel vím, jak to je být „okraden“ o historické vozidlo. Okraden píšu v uvozovkách, protože tento pojem může být různě definován. Od klasického odcizení vozidla, kdy vůz byl uschován, nebo taky jen uzamčen, přes nejasné převody mezi tzv. majiteli (i mezi nevěřícími se používá často výraz „v dobré víře“), až po násilné přemístění objektu. To se neděje pouze v České republice, ale na celém světě. Možná si někdo vzpomene na zabavení Mercedesu 500 K Spezial Roadster na Techno Classica 2012 v Essenu, kdy se tento vůz dostal za pomoci americké armády po válce v roce 1945 do USA, pak postupně měnil své majitele až do roku 2012. Zde potomci prvního majitele požádali německý soud o ochranu a získali vůz zpět. Samozřejmě se mohou cítit okradení opět ti, kteří se stali součástí celého kolotoče.

I klasická krádež má negativní dopad nejen na postižené, ale i na celou skupinu sběratelů a veteránistů. Po zveřejnění odcizení Mercedesu 300 SL vloni poblíž Nürburgringu se objevily reakce typu „proč si to nezajistil řádně“, „jistě se jedná o pojistný podvod“, „takovému boháči to neublíží“ a další proletářská hesla. Celkově to zanechává negativní dojem o skupině pracháčů, kteří se přizívají na pojistném. Pro pojišťovnu je to jako voda na mlýn, kdy může opět zvednout sazby.

Zcela odlišnou kapitolou krádeží je zničení historického dědictví. Někteří odborníci tvrdí, že veteránisté – nadšenci zničí každým restaurováním technickou kulturní hodnotu. Tzn. s každým nově zrestaurovaným vozidlem se ztratí kousek historie. Je zajímavé, kolik pohledů může být mezi veteránisty na originalitu, restaurování, atd. Někomu jde skutečně o záchranu historie, kterou se nám už nikdy nepovede nahradit. Je to

především úkolem muzeí, ale nejen jich. Jiný chce s historickým vozidlem aktivně jezdit a zde je otázkou, zda může být elektrický posilovač řízení akceptován ve vozidlech, která posilovač neměla. Nebo můžeme nesynchronizované stupně v převodovce modernizovat? Pro mne osobně je výzvou naučit se ovládat vůz, se kterým naši dědové jezdili bez synchronizace, bez posilovače a dalších pomůcek.

Last but not least, objevují se stále častěji zajímavá vozidla, o kterých říkáme, že to jsou repliky, kopie, napodobeniny, přestavby, opakované stavby... Kdo se v tom orientuje? Před nějakým časem jsem četl o Peugeotu 402, který stavěl pařížský prodejce Peugeotu Emile Darl'Mat jako „Special Sport“ a v letech 1937 a 1938 se s ním zúčastnil Le Mans. Vyrobil jich celkem 102 kusů s hliníkovou karosérií. Po 50 letech tento Emile chtěl vyrobít další „Special Sport“, ale již s laminátovou karosérií. Po 3 kusech mu to vlastník značky zakázal. Jeden z těchto 3 vozidel se dochoval a jeho majitel musel celou karosérii nově vyrobít. Jak byste správně takový vůz definovali?

Těmto a podobným tématům se budeme v dalších vydáních věnovat a uvítáme podněty i od Vás. Neváhejte nám napsat Váš příběh.

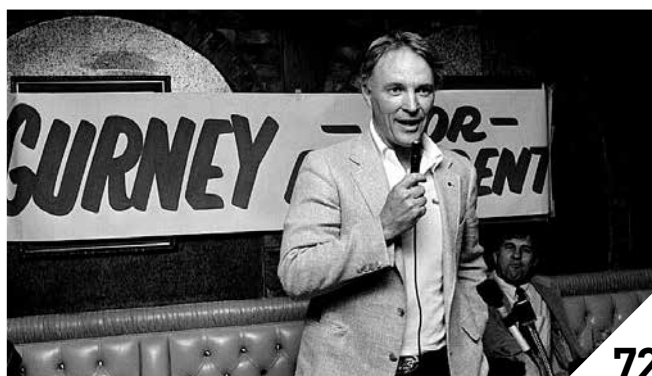
| Váš Milan J. Sikora



Úvodník	1
Slovo šéfredaktora:	4
Objektiv: <i>Rétromobile 2019: Stratosférická krása</i>	6
Krasohled: <i>Století Miroslava Zikmunda</i>	8
Krasohled: <i>Člověče, nezlob se</i>	8
Krasohled: <i>Heritage Motors</i>	9
Krasohled: <i>Polo Storico</i>	9
Legenda: <i>Tatra 2-603 B5 Marathon de la Route 1966: Ve stopě zasloužilého mistra sportu Aloise Marka</i>	10
Legenda: <i>Marathon de la Route 1966</i>	24
Legenda: <i>Alois Mark: Na cestě za vítězstvím aneb když fabrika řekla: „Jed!“</i>	30
Legenda: <i>Tatra 2-603 GT/B5/B6: Zrod, úpravy a prodej původního vozu Aloise Marka</i>	42
Legenda: <i>Tatra 2-603 GT/B5/B6: Přestavba, provoz a současnost původního vozu Aloise Marka</i>	50
Legenda: <i>Stavba T2-603 B5 Marathon de la Route 1966: V cíli desetiletého maratonu</i>	56
Legenda: <i>Žezlo nejmladší generace: Minikáry A. Mark Tatra Team Kopřivnice</i>	69
Osobnost: <i>Dan Gurney</i>	72
Modely: <i>VRKY spolu: Kdo si hraje, nezlobí</i>	86
Technika: <i>(Ne)nahrazení benzínu Natural 95</i>	89
Výročí: <i>Příběh záchranářů v motorsportu – 3. díl</i>	90
Pamětník vzpomíná: <i>Karel Jílek</i>	94
Rarita: <i>Střípky štěstí: Původní kapota T2-603 z Marathon de la Route 1967</i>	96
Pozvánka: <i>300 mil zemí českou</i>	99
Výstava: <i>Mamma Mia! Marcello Gandini</i>	102
Knihovna: <i>Sanitky v Československu a Česku 1918–2018</i>	106
Knihovna: <i>Tatra 603 AS</i>	106
Rozhovor: <i>Jan Tuček</i>	107
Zápisník: <i>Ledové knížectví: Škoda 130 RS na Rallye Monte-Carlo Historique 2019</i>	108
Zápisník: <i>Retro Classics Stuttgart 2019</i>	110



24



72



90



108

SEZNAM INZERCE

Heritage Motors	II
IBSmotor.press	3
Classic Austria	III
South Bohemia Classic	IV



IBSmotor.press
Českosbrodská 19
190 00 Praha 9
info@ibsmotor.press



TITULY VYDAVATELSTVÍ **IBSmotor.press**

Autoservis OD ROKU 1994
magazín pro autoopravárenství a aftermarket

DVOUMĚSÍČNÍK
PŘEDPLATNÉ 12 ČÍSEL
990 Kč

Autoservismagazin.cz



Oldtimer OD ROKU 1993
Odborný magazín pro znalce a milovníky historických vozidel

PŘEDPLATNÉ 12 ČÍSEL
1.190 Kč

Oldtimermagazin.cz



» Konec malých automobilů jako hloupá a zbytečná ztráta

Budoucnost evropského motorismu je předmětem stále živějších diskuzí zákonodárců, výrobců, odborníků a zákazníků. Další obětí se podle všeho stala kategorie dostupných malých automobilů, jaké na silnicích pravidelně vidáme několik posledních desetiletí. Jedná se o smutnou zprávu hned z několika důvodů.



Stará písnička

Úvodem, snaha zákonodárců přimět výrobce dopravních prostředků ke snižování emisí a spotřeby je v zásadě správná. Nepředstavuje dokonce žádnou novinku, protože stejného procesu jsme svědky nejméně od celosvětové ropné krize v druhé polovině minulého století. Nedostatek vstupní suroviny petrochemického průmyslu se tehdy projevil v rostoucí ceně paliva, jehož spotřebě začali kupující motorových vozidel věnovat zvýšenou pozornost.

Po rozmachu větších, výkonnějších a dražších modelů souvisejících s vyšší životní úrovní se proto zájem evropských zákazníků znovu obrátil k malým vozům. Nízké pohotovostní hmotnosti totiž dostačovala menší pohonná jednotka s nižším výkonem, která při vhodném rozvržení převodových poměrů netrpěla tolik obávanou žízni. Jedno-

duchost provázená střídmostí se stala symbolem moderní společnosti, které pořízení nového, úsporného a přitažlivého automobilu umožnila přívětivě nastavená cenová politika.

Kritická situace změnila spotřebitelské chování také za oceánem, kde byla spotřeba paliva dosud vnímána jako pouhá vlastnost. Federální vláda nadto zavedla první soubor emisních předpisů s cílem snížit nežádoucí dopad stále vyššího množství vozidel na životní prostředí zejména ve městech a následně stanovila nejvyšší přípustné spotřeby vybraných kategorií vozidel. Proměnlivou evoluci všech shora uvedených požadavků a způsobů jejich řešení se ocitáme zpět v současnosti.

Nové aranžmá známé melodie

Evropský přístup k budoucnosti motorismu dnes připomíná neřízenou střelbu na vše poháněné spalovacím motorem. Rozhodování, které zásadně ovlivňuje národní hospodářství, jejich výkonnost, konkurenceschopnost a zaměstnanost, probíhá na základě pochybně zdůvodněných návrhů, předložených namísto skutečných odborníků představiteli ekologického populismu. Nestačí se divit.

Za prvé, nejstarší kontinent není jediným producentem škodlivých emisí. K dlouhodobě největším patří Spojené státy americké a Ruská federace, k nimž se během hospodářského rozmachu

posledních let přidala také Čínská lidově demokratická republika a Indická republika.

Spojené státy americké měly v minulosti zájem svoji emisní stopu cíleně snižovat, nyní však původní závazky opouštějí. Ruská federace se danou problematikou zabývá spíše okrajově, jakkoliv o ní vždy hovoří vážným tónem. Přístup Čínské lidově demokratické republiky se zase nemálo podobá bývalému Sovětskému svazu. Nepsaným heslem východního bloku totiž bylo, že do toho, co se děje na jeho území, nikomu nic není, a pokud to má vliv na okolní svět, nechť si s tím poradí ostatní. Dnes levné zboží takto budeme splácet ještě desítky let. A pro Indickou republiku jsou podle všeho emise přijatelnou obětí při dosahování jejího hlavního cíle, kterým je boj s bídou jednoho z nejlidnatějších kontinentů světa. Jeho obyvatelé se dusí proto, aby neumřeli hladem.





Nebývale razantní zpřísnění emisních předpisů s cílovými hodnotami stanovenými jako průměr pro celou modelovou nabídku, nadto se značnými sankcemi za jejich překročení u každého kusu, který je nesplňuje, proto ze všeho nejvíce působí jako naivní snaha jediného kontinentu na vlastní náklady spasit celou planetu. A nemůžeme dodávat, kdo účet zaplatí. Bude to Evropa.

Za druhé, automobilová doprava není v celosvětovém měřítku zdaleka největším znečišťovatelem naší atmosféry. Dlouhá desetiletí ji totiž překonává doprava lodní a letecká a neposledně průmysl. Samostatnou kapitolou zůstává energetika, která je pošetilým odmítáním jádra nucena svoji závislost na fosilních palivech namísto žádoucího snižování neustále zvyšovat, protože obnovitelné zdroje zatím nejsou na kvalitativní, natož kvantitativní, úrovni, která by odpovídala rostoucí spotřebě. Myšlenka je chvályhodná, dobrý pocit ovšem žárovku nerozsvítí.

A celé se to zdá ještě neuvěřitelnější, pokud uvážíme, že zákonodárci nalinkovanou budoucností je elektromobilita, která nás má kromě jiného zbavit závislosti na ropě. Většina odborníků se totiž shodne alespoň na tom, že stávající kapacity k výrobě elektrické energie budoucím nárokům neodpovídají. Objektivně nedostatečná je také distribuční síť, a to jak z hlediska samotného objemu dodávek, tak výstavby a modernizace odběrných míst. Není divu, že kolem nastalé situace panuje napětí. Bohužel

se však nejedná o napětí, které bychom k jejímu řešení potřebovali. Vypadá to, že běžíme hlavou proti zdi. A náraz jako první zabolí nás, Evropany.

Za třetí, politicky motivované zavádění hybridních a elektrických vozidel je ukvapené. Nepřirozenou rychlostí probíhající vývoj s jedinou cílovou hodnotou totiž za nemalých nákladů přinese pouze kompromisní řešení, což je při vědomí nevyužitého potenciálu spalovacích motorů a všech návazností nepřijatelné. Rostoucí objem produkce bude samozřejmě cenu moderních technologií snižovat. Pro výrobu baterií je však v přírodě omezené a výhledově nedostačující množství surovin, jejichž dobývání, zpracování, recyklace nebo likvidace jsou ekologicky sporné. A jakmile zvyšování kapacity a prodlužování životnosti rychlodobíjecích článků dosáhne hranic, musí být připravena jejich náhrada. Vhodné alternativy jsou předmětem výzkumu, který potřebuje čas.



V tržním prostředí to znamená, že cenově dostupná malá vozidla, tvořící nejjednodušší základ výrobního programu, se v důsledku všech dodatečných nákladů nutných pro jejich budoucí homologaci, které jsou vzhledem k nízké jednotkové marži hraniční již nyní, mohou stát neprodejná, a proto bude jejich výroba ukončena. Přinejlepším dočasně, v horším případě trvale. Vládní pobídky sice mohou trend na přechodné období zvrátit, nikoli ovšem navždy.

Cena za celoživotní přínos

Smutné by to však bylo také historicky. Po více než sto letech by totiž zanikla kategorie vozidel, která moderní automobilový průmysl naučila efektivitě a dosahování zisku z množství. V různých obdobích doslova motorizovala evropský kontinent. První zkušenosti za jejich volantem postupně získaly celé generace řidičů a soutěžní jezdci s nimi dobývali památná vítězství proti silnějším soupeřům. Příklady bychom našli mnoho, příběhů k vyprávění nespočet. A všechny potvrzují, že méně může být více.

Mám tyto vozy rád, protože jsou upřímné. V nejlepších případech zůstávají ukázkou obdivuhodné důmyslnosti, jejíž výsledek přesahuje součet použitých dílů. Nebývají drahé na pořízení, nejsou náročné na provoz a nepotřebují mnoho místa. Pro své přirozené prostředí platí za rozumnou, a přesto zábavnou volbu. Každé dobrodružství se v nich zdá větší, jakákoli dosažená rychlost působí vyšší.

Podle všech měřítek jsou ideálním řešením hospodárné osobní přepravy a jejich účelná koncepce představuje nadčasovou inspiraci. Pokud proto cenově dostupné malé automobily v následujících letech skutečně opustí evropský trh, bude to hloupá a zbytečná ztráta.

Text: Josef Kasperkevič

Foto: archiv





lia

PUBBLI AUTO
TORINO

LANCIA

LANCIA

LANCIA

GALLERY
AALDERING

LUKAS HUNI AG

LOUNGE RICHARD MILLE
PAVILLON 1 ALLÉE M



» **Rétromobile 2019:** *Stratosférická krása*

Jedinečná expozice historických vozů značky Lancia na letošní výstavě Rétromobile v Paříži, kterou si v zázemí Expo Porte de Versailles prohlédlo rekordních 132 000 návštěvníků.

| Foto: Ondřej Kroutil

» Století Miroslava Zikmunda:

Životní jubileum známého cestovatele



Dne 14. února 2019 oslavil 100. narozeniny Ing. Miroslav Zikmund, dr. h. c. Známy český cestovatel a spisovatel se do historie zapsal především po boku svého blízkého přítele a kolegy Ing. Jiřího Hanzelky, s nímž se v letech 1947-1950 vydal do Afriky a Jižní Ameriky a mezi lety 1959-1964 do Asie a Oceánie. V obou případech cestovali československými automobily značky Tatra – na první cestě proudnicovým modelem T87 a na druhé lehkým užitkovým vozem T805.

V důsledku politických názorů projevů v roce 1968 museli oba cestovatelé ustoupit do ústraní bez možnosti účastnit se veřejného života, ve kterém nuceně zůstali až do roku 1989. Ing. Miroslav Zikmund, dr. h. c. se následně v roce 1991 vypravil do Japonska, v roce 1992 do Austrálie a roku 1994 na Nový Zéland. V roce 1996 se poté s dokumentaristou Milanem Maryškou zúčastnil expedice Sibiř – peklo, nebo ráj, ze které vznikl stejnojmenný čtyřdílný dokumentární cyklus. V roce 2000 podnikl cestu na Srí Lanku a Maledivy a také do USA.

V roce 1993 oba cestovatelé za celoživotní dílo obdrželi cenu E. E. Kische,



v roce 1999 poté z rukou českého prezidenta Václava Havla převzali Medaili za zásluhy II. stupně. V roce 2014 byl Ing. Miroslavu Zikmundovi udělen čestný doktorát Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně a dne 28. října téhož roku mu český prezident Miloš Zeman udělil Řád Tomáše Garrigua Masaryka I. třídy.

Roku 2014 vstoupil na plátna kin také dokumentární snímek režiséra Petra Horkého s názvem Století Miroslava Zikmunda, na který v roce 2017 navázala stejnojmenná kniha připravená ve spolupráci s Petrem Horkým, Miroslavem Náplavou a Vladimírem Krocem ve vydavatelství Jota.

Srdečně blahopřejeme!

» Člověče, nezlob se!

Hračkářská společnost Efko uvedla na trh původní grafické provedení oblíbené stolní hry „Člověče, nezlob se“. V retrospektivních edicích renomovaného českého výrobce však nalezneme také povědomé verze dalších známých her, které mohou veteránistům zpříjemnit nejen první jarní výlet s jejich vozidly.

Více informací a možnost objednání na www.efko.cz



» Heritage Motors:

Nové bezpečné parkování v Praze

V zahraničí je již řadu let velmi populární model parkovacích domů, které vedle klasického uskladnění nabízí i kompletní služby spojené s vlastnictvím vozidel. Většinou jsou zaměřeny především na veterány, klasické nebo sportovní vozy, nicméně své služby dokáží nabídnout v podstatě každému. Služby tohoto charakteru v Praze nově poskytuje společnost Heritage Motors.

„Nejdůležitější je komfort pro klienta a bezpečnost, což je také to, co nás odlišuje od klasických parkovacích domů. Pro naše klienty zajišťujeme dovoz a prodej vozidel, dlouhodobé parkování, servis i přípravu renovačního projektu. To vše v rámci jednoho, špičkově zabezpečeného areálu s 24hodinou ostrahou,“ dodává Hlaváček, jeden ze spoluzakladatelů společnosti Heritage Motors.



Více informací na www.heritagemotors.cz

» Polo Storico:

Rekonstrukce Lamborghini Miura SV pro Jeana Todta

Značková renovační dílna Polo Storico italské automobilky Lamborghini dokončila další významný projekt. Výsledkem úsilí jejích pracovníků se tentokrát stal model Miura SV z roku 1972, který byl v červené barvě Rosso Corsa se zlatými



rém se veřejnosti představil na letošním ročníku výstavy Rétromobile v Paříži. Klíčky zde jeho šťastnému majiteli, kterým není nikdo jiný než Jean Todt, prezident FIA osobně předal Stefano Domenicali, generální ředitel značky Lamborghini.



doplňky a černým koženým interiérem poprvé prodán v Jižní Africe.

Po 47 letech byl přímo v Sant'Agata Bolognese během 13 měsíců zrekonstruován do původního stavu, ve kte-





The background image is a scenic landscape. In the foreground, there is a large, dark tree trunk on the right side. Below it, a silver Tatra 2-603 B5 car is parked on a grassy field. In the middle ground, there is a village with several houses and a church spire, situated on a hill. The background shows more hills and a clear sky.

» Tatra 2-603 B5 Marathon de la Route 1966: *Ve stopě zasloužilého mistra sportu Aloise Marka*

Tatra si jako jedna z nejstarších automobilek světa připsala prvenství nejen při vývoji originálních řešení, ale také ve výsledkových listinách sportovních podniků. Zajímavou kapitolu bohaté historie proto představuje účast továrních posádek na rallye Spa-Sofia-Liége nebo Liége-Sofia-Liége nebo závodech Marathon de la Route v letech 1963 až 1967.



K výrazným osobnostem těchto závodů patřil Alois Mark, který si později k běžnému užívání odkoupil závodní T2-603. Nejslavnější podoba dochovaného vozu se na tratích znovu objevila v minulém roce, a to zásluhou vnuků Jiřího a Tomáše Procházkových.

Rosný bod

Dohodnout si fotografování jedinečných historických vozů je nepochybně žádoucí. Naplánovat jej ve dvouměsíčním předstihu působí dokonce rozumně. Pokud to však znamená, že máte dorazit předposlední listopadovou sobotu, jeví se takové úmysly jako přinejmenším odvážné.

V praxi totiž zůstáváte odkázáni na práci meteorologů, kteří jsou nositeli vzácného protikladu. Lidstvo má sice jen mlhavou představu o jejich práci nebo životě, nicméně každý člověk alespoň jednou zakusil jejich rafinovanou škodolibost. Pouze škodolibostí můžeme vysvětlit, že se slunečný víkend utopí v dešti a lyžování skončí procházkou po rozkvetlé sjezdovce. Rafinovanost se poté projevuje mizivou šancí uhodnout, že tentokrát je předpověď počasí pravdivá.

Pravidelná kontrola příslušných rubrik denního tisku proto přinesla zajímavé chvíle, provázené zvýšenou spotřebou uklidňujícího bylinného čaje, a především zoufalou snahou dojít ujištění, že se vše podaří. Nejčastěji u sousedů, kteří měli v životě tu smůlu, že přede mnou na parkovišti nevině poznamenali, že je venku hezky. Jak však praví neznámý klasik, o kterém můžeme bezpečně říci pouze tolik, že nebyl meteorologem, nad rozbřeskem bývá největší tma. Noční můru v podobě symbolu ukapávajícího mráčku proto ve středu ráno poprvé vystřídal obrázek slunce, rozzářeného u data zakroužkovaného v kalendáři.

Radost, které nezůstali ušetření žádní lidé v našem okolí, samozřejmě nevytěšnila obavu, zda se předpověď nezmění kupříkladu na padající žáby nebo roj meteoritů. Zejména proto, že v neděli bylo předpokládáno prudké ochlazení spojené s deštěm, který měl v pondělí přejít do hustého sněžení. Shodli jsme se však, že pokud to za daných okolností zkusíme a nepodaří se, nebudeme si muset vyčítat zbabělost. A tak jsme nakonec v sobotu časně ráno vyjeli na severní Moravu.

Odvážným přece štěstí přeje.

Pod komínem

Přibližně tříhodinovou cestu za vycházejícím sluncem zpříjemnila teplá snídaně, která po kontrole venkovního teploměru přišla vhod. Hluboce mrazivé zjištění však zanedlouho roztálo při pohledu na modravou oblohu bez jakéhokoli náznaku oblačnosti.

Kopřivnice je ovšem v mnoha ohledech výjimkou, což se po našem příjezdu potvrzuje. Zatímco na několik kilometrů vzdálené silnici první třídy bylo malebně jasno, rodiště značky NW, později známé jako Tatra je zahalené hustou mlhou. Zvolna ji proto krájíme až na smluvené místo, kde se setkáváme s Jiřím a Tomášem Procházkovými.

Vnuky zasloužilého mistra sportu Aloise Marka jsem poznal již v roce 2015 během tematické exkurze v Kopřivnici, uspořádané mnou vedeným spolkem Tatra Heritage u příležitosti 50. výročí prvního startu továrních T603 na německé trati Nürburgring. Má pozvánka s dotazem na možnost účasti kdysi žlutého a později bíle nalakovaného soutěžního vozu, zděděného po jejich prapředkovi, se dočkala vstřícné odpovědi, která potěšila všechny přihlášené účastníky. Závěrem poutavého vyprávění jsme tehdy



komínu však podle slov našich přátel začíná slibovat brzkou změnu. Zpočátku sice jejich důvěru nesdílíme, nicméně v průběhu několika minut se nad mlhou skutečně objeví 162 metrů vysoká stavba pocházející z roku 1972.

Spolehlivost předpovědi vyvolá němý úžas.

Domácí půda

Přesto však nesvede překonat obdiv, s jakým sledujeme výjezd žluté zbarveného vozu. Pětimetrová aerodynamická karoserie vyzařuje nevídané sebevědomí, podpořené nízkou světlostí a rozšířeným rozchodem obou náprav. Nemluvě o charakteristickém zvuku vzduchem přímo chlazeného osmiválce, umocněném skrze čtveřici výfukových koncovek.

Hostitelé nám ukazují první fotografii původního závodního speciálu ze soukromého archivu, datovanou v létě roku 1966. Teprve jejím prostřednictvím se k vlastnímu překvapení dozvídáme, že stojíme přímo u domu Aloise Marka. Přirozeně si všímáme několika rozdílů, jako jsou například chybějící jabloně nebo moderní fasády. Nově dokončený soutěžní automobil

byli ujištěni, že až přijedeme příště, uvidíme také automobil, který bude velice podobný tomu na fotografiích ze závodu Marathon de la Route ročníku 1966.

V té době jeho stavba probíhala bezmála šest let a trvalo ještě další čtyři roky, než se myšlenku podařilo přivést do vzhledově věrné a plně provozuschopné podoby. Dějištěm premiéry téměř dokončené repliky se stalo tradič-

ní setkání na Bečvách pod Radhoštěm v roce 2018. A dnes je společně s originálem méně nápadné bílé barvy připraven pro vůbec prvního motoristického redaktora doprovázeného profesionálním fotografem.

Rád bych jemné rozechvění přeložil jako nebeské požehnání, nicméně pravděpodobnější se jeví nevlídné počasí. Zdejší barometr v podobě továrního





Továrna věhlasné kopřivnické automobilky v druhé polovině minulého století prošla velkou proměnou. Průjezd mezi vysokými halami však z bezpečnostních důvodů nelze fotografovat, a proto zastavujeme na jejím volně přístupném vnějším okraji. V nepoužívané části výrobního závodu totiž vznikne zcela nové muzeum značky Tatra, do kterého koleje nedaleké železniční vlečky zavedou i rekonstruovaný motorový vůz Slovenská strela.

Stará nákladová rampa a zvlněná panelová plocha nyní tvoří originální kulisu, ve které naleštěný závodní automobil reprezentující úspěšnou minulost ostře kontrastuje se zaprášeným prostředím vymalovaným novodobými umělci. Nesmělé paprsky podzimního slunce poté celé scéně dodávají nepopsatelnou melancholii. Těžko uvěřit, že produkce osobních vozů Tatra skončila již v roce 1999 modelem T700.

Než odjedeme, pořídíme ještě záběr trofejí z rallye Liège-Sofia-Liège a závodů Marathon de la Route, které

zaparkovaný před zahradní branou však půl století obratem stírá.

Prsty stále okusuje chlad, hřejivé nadšení nicméně vybízí k pohybu. Za chvíli proto na displeji fotoaparátu

vidíme, co jsme potřebovali, a můžeme vyrazit. Vidlicové motory se hlasitě probouzí k životu a cesta časem pokračuje na místo, kde se dvojice elegantních automobilů narodila.





Alois Mark získal v letech 1964 až 1967 v posádkách se Zdenkem Čechmánkem, Bohuslavem Stiborkem, Adolfem Veřmiřovským a Stanislavem Hajduškem. Vynahradily slibně rozjetou rallye Spa-Sofia-Liége v roce 1963, ze kterého museli s Lubomírem Rekem odstoupit po defektu a následné havárii jejich T2-603. Byla to jedna z mála soutěží, ve kterých pozdější držitel titulu zasloužilý mistr sportu neviděl cíl.

Takové osobnosti je dobré nezapomenout.

Přátelé před branami

Krátce nato zastavujeme u dvojice nákladních vozů Tatra Phoenix Euro 6, vycházejících z koncepce nosné roury a výkyvných polonáprav představené konstruktérem Hansem Ledwinkou již v roce 1923 na lidovém modelu Tatra 11. Poutavá prezentace současného výrobního programu na vyvýšených betonových blocích mezi správní budovou české společnosti Tatra Trucks a.s. a nynější vjezdovou branou číslo 3 nabídla nečekanou příležitost k netradičnímu porovnání a malému osobnímu zadostiučinění.

V roce 2016 jsem totiž jako spolupracovník zdejšího marketingového oddělení navrhoval zařadit při oslavách

100. výročí zahájení výroby automobilů v Kopřivnici do katalogu barev kombinace inspirované legendárními modely značky Tatra. Nápad se však prosadit nepodařilo a přednost dostala limitovaná série v tmavě červené metalíze ozdobené zlatými prvky, nazvaná Tatra Phoenix Präsident. Když proto dnes vidím jeden

z vystavených nákladních automobilů vyvedený v pastelové žluté s černou kapotou, neubráním se úsměvu.

Naším cílem je však někdejší hlavní vjezdová brána do výrobního areálu, jejíž pozůstatky leží na dohled správní budovy automobilky ze 70. let minulého století, ve které od roku 2006 sídlí



radnice města Kopřivnice. Důvodem jsou černobílé fotografie, zachycující odjezd továrních vozů do Německa v roce 1966. Dřívější rallye Spa-Sofia-Liége a Liége-Sofia-Liége, pořádané na otevřených cestách, totiž v roce 1965 nahradil rychlostní závod Marathon de la Route, připravený na známém okruhu pod hradem Nürburg. Dobrou představu o náročnosti a nebezpečnosti 28,3 kilometru dlouhé trati se 174 zatáčkami usazené do členitého terénu pohoří Eiffel dává její přezdívka Zelené peklo. Odvahu tatrovákům rozhodně upřít nelze.

Vybíráme si momentku, na níž se trojice soutěžních vozů řadí ke společné fotografii všech posádek. V popředí se startovním číslem 43 vidíme vůz Josefa Chovance a Zdenka Čechmánka, za kterým podle všeho zpoza rohu vyjíždí dvojice Adolf Veřmiřovský a Stanislav Hajdušek se startovním číslem 42. Vozidlo Aloise Marka a Bohuslava Stiborka se startovním číslem 44 by se objevilo za několik vteřin.

Volba je nasnadě, protože budeme historickou kompozici opakovat. Zatímco Tomáš zůstává za volantem závodního vozu, Jiří parkuje slavnou předlohu a ujímá se mužské postavy na levé straně. Ke správnému držení těla



nakonec pomáhá zrak skloněný na mobilní telefon, který nejlépe odpovídá pravděpodobnému deníčku v rukou neznámého vrátneho.

Čtení za chůze není žádnou novinkou.

Nadšení diváků

Zhmotněná vzpomínka v nás probouzí touhu zažít bouřlivé nadšení diváků, které je kořením motoristického

sportu a společně s poháry nejmilejší odměnou jezdců. Netrvá dlouho a živě slyším jejich potlesk splývající se zvukem vytočených motorů. Vjem je dokonce natolik silný, že bych bez váhání přísahal na jeho pravdivost. A protože nejsem sám, prohlédneme si všichni kalendář soutěžních podniků, abychom s úlevou zjistili, že se dnes na továrním zkušebním polygonu koná jeden z pod-





niků tuzemské rallye, TRAIVA Rally Cup 2018.

Pochopitelně se jedná o zcela odlišnou disciplínu, než jakou byl závod na 84 hodin s rychlostním průměrem 106 kilometrů v hodině přes den a 90 kilometrů za hodinu v noci, jakého se v roce 1966 na trati Nürburgring zúčastnili Alois Mark a Bohuslav Stiborek s T2-603 B5. Mohla by to však být neobvyklá zkouška diváckého ohlasu, a proto se městem vydáváme k současné hlavní vjezdové bráně číslo 6. Přestože jsme si předem nevyřídili standardní povolení, pořadatelé závodu našemu záměru projevují uznalé pochopení. Za dodržení pokynů jejich zástupců proto můžeme vjet až na parkoviště u vjezdu na uzavřenou trať, kde budeme návštěvníkům nejbližší.

Mimořádný soubor zkušebních úseků a vozovek, největší svého druhu ve střední a východní Evropě, se rozkládá v jihovýchodní části výrobního závodu a jeho výstavba probíhala ve třech navazujících etapách od konce 60. do poloviny 80. let minulého století. První studie proveditelnosti byla zadána roku 1967, kdy se tovární posádky na maratonskou soutěž pořádanou koncem srpna vypravily naposled. Alois





Mark kariéru závodního jezdce ukončil o rok později.

Středem rozlehlého areálu je dnes prezentační centrum otevřené roku 2015, u kterého zvědavě parkujeme T603. Zájem na sebe nenechá dlouho čekat a klasické československé vozy jsou doslova v obležení diváků, kteří si prohlízejí osmiválcové motory, pořizují detailní fotografie a pokládají dotazy řidičům. Zdánlivě smělé přání je rázem splněno a znovu dokazuje nadčasovou přitažlivost ikonického osobního modelu navr-

ženého Zdeňkem Kovářem, Vladimírem Popelářem a Františkem Kardausem, vyráběného ve třech sériích mezi lety 1955 až 1975.

Věříme, že radost všech přítomných by sdíleli také Alois Mark, Adolf Veřmiřovský, Stanislav Hajdušek, Zdeněk Čechmánek, Bohuslav Stiborek a Josef Chovanec. Zkouška se totiž podařila na výbornou, o což jako profesionální řidiči národního podniku Tatra při každé ověřovací jízdě na veřejných cestách usilovali stejně pečlivě, jako to dnes

na továrním polygonu dělají jejich o několik generací mladší nástupci ve společnosti Tatra Trucks.

Příprava je nadále půlkou úspěchu.

Krásně na cvičišti

Na mysl přichází úvaha, jak vlastně probíhal jezdecký trénink a zajíždění soutěžních vozů v polovině 60. let minulého století. Jiří s Tomášem dotaz předpokládali, a proto navrhuji vypravit se k nedalekým Hukvaldům. Letní bydliště světoznámého hudebního skladatele Leoše Janáčka totiž s Kopřivnicí a jejím okolím spojují řidičsky zajímavé a náročné silnice, na které se při zkušebních jízdách pravidelně vydával Alois Mark.

Při krátkém přesunu v závěsu aerodynamických vozů podvědomě otevříme boční okna. Při každém rozjezdu a přerazení proto bezprostředně vnímáme zvukomalebnou symfonii vzduchem přímo chlazeného osmiválce, linoucí se z nedávno dokončeného závodního speciálu. Vhodné prostředí společně s odstavnou plochou k otáčení nacházíme za obcí Mniší, kde se hladce opra-



vená silnice lemovaná ovocnými stromy ve svižném taktu vine vzhůru po travnatých stráních směrem k Hukvaldům.

Vnukové zasloužilého mistra sportu zvolna projíždějí vybraným úsekem, zatímco s fotografem objevujeme nejlepší pozice pro pořízení záběrů. Podle všeho totiž přípravu továrních posádek v tomto úseku nikdo nezdokumentoval, což je velká škoda. Dnes to však rádi napravíme, protože podmínky nemohou být lepší. Odpolední slunce máme vysoko za sebou, obloha je vymetená a krajina malebná.

Ladnost zatáčejících vozů nemá daleko k baletu.





Zpátky na bojišti

Zpět v přítomnosti zbývá splnit poslední úkol, kterým je jízda po závodní trati. Naštěstí nemusíme cestovat do zahraničí, protože jednu z nejdůležitějších měli tovární jezdci doslova za kopcem.

Štramberský okruh vedoucí po silnicích mezi Štramberkem, Rybím a Závišicemi má ve skutečnosti tvar trojúhelníku, na kterém první ročník automobilového a motocyklového sportovního podniku odstartoval roku 1957. Konec pro oblíbenou soutěž znamenalo několik smrtelných nehod v roce 1970.

Domácí půda byla překvapivě místem, kde se jinak semknutí tovární jezdci změnili v soupeře povzbuzované až 15 000 diváků. Dědeček našich přátel za výjimečně cennými vavříny odstartoval celkem šestkrát a pokaždé stanul na stupních vítězů. Ke 2. místu ve třídě z roku 1962 patří ještě absolutní prvenství v letech 1962, 1963 a 1965, 3. místo závěrečného pořadí v roce 1964 a vítězství své kategorie v ročnících 1966 a 1967. Nikoli náhodou proto hlavní cenu soutěže pravidelnosti pod Štramberskou trúbou, pořádané již od roku 2006, tvoří takzvaný pohár Aloise Mar-



ka. A je neméně symbolické, že první ročník vyhrála jeho bílá T2-603 za volantem s vnukem Jiřím.

Pozorně se vydáváme po úvodní části okruhu, abychom nepřišli o žádné srovnání s barevnými archivními záběry. Poprvé jich využíváme v méně známé a dnešním řidičům ukryté zatáčce v malém údolí, kterou přeložení hlavní komunikace změnilo na slepou cestu vedoucí k obytnému domu. Start probíhal na blízkém horizontu v městské části Štramberk-Kateřina, po kterém následuje táhlé stoupání ovocným stromoradím, jehož panorama korunuje hrad Štramberk.

Nevyhnutelné popojíždění je samozřejmě vzdálené ostrému tempu, v jakém se při zdejších bitvách rozhodovalo o vítězích a poražených. Všem proto vzdáváme hold jediným vhodným způsobem, a to projíždkou závodním vozem řízeným Tomášem.

Burácení osmiválce svižně přechází v okouzující řev proložený typickým svištěním exhaustorů, jehož naléhavost umocňuje kabina vybavená pouze trubkovým rámem. V zatáčkách se ukazuje





přirozená stabilita dlouhého rozvoru, podpořená sníženým a rozšířeným podvozkem s tvrdším odpružením a kvalitními pneumatikami. Za poháněnou zadní nápravou uložený motor poté umožňuje přesné řízení plynem, pracujícím na čtyřech rychlostních stupních s výkonem až 150 koní.

Sebevědomě volená stopa a minimální používání kotoučových brzd však nejvíce vypovídá o zkušenostech, které na těchto cestách vnukům trpělivě předá-



val Alois Mark. Stačí proto na chvíli zavřít oči a sedíme přímo vedle něj, ohromeni nepolevující rychlostí a pověstným citem pro chování stroje. Tatrovácká legenda je

stále přítomná v jezdecké škole, kterou jako poslední dostali Jiří s Tomášem.

Přes padesát let dlouhá tradice pokračuje.





Rodinné stříbro

Pohledem na stříbrné trofeje a historická startovní čísla se naposled vracíme do časů, kdy si kopřivnický tovární tým poctivě vybojoval uznání zahraniční konkurence v jednom z nejnáročnějších soutěžních podniků světa a svými výkony se do dějin motoristického sportu nesmazatelně zapsal také Alois Mark.

Výsledkové listiny dnes již nepředstavitelného závodu prozrazují, že ve své třídě zvítězil v letech 1964 a 1966 a za ročníky 1965 a 1967 si v ní připsal 3. místo. V roce 1966 nadto s Bohuslavem Stiborkem, Adolfem Veřmiřovským, Stanislavem Hajduškem, Zdenkem Čechmánkem a Josefem Chovancem oslavili prvenství mezi národními týmy, což je vůbec největším úspěchem reprezentantů Československa.





Byl to právě nabílo přelakovaný vůz z našich fotografií, který tehdy řídil. A je to nově postavený žlutý, který bude jeho nejslavnější podobu připomínat. Nelze proto pochybovat, že Jiří a Tomáš Procházka se rodinného odkazu zhostili správně a zodpovědně. Za svoji důslednost a trpělivost si zaslouží obdiv, a to nejen fanoušků značky Tatra.

Naše myšlenky se závěrem upínají k počasí. Obklopeni pestrobarevnou krajinou hřejivě zalévanou nízkým sluncem totiž nedokážeme pochopit, odkud by se na modravé obloze měly objevit dešťové, nebo dokonce sněhové mraky. Upřesněná hodinová předpověď však potvrzuje, že tovární komín zítra nejprve zmokne, aby se pozítří znovu ztratil v hustém sněžení. Jak se zdá, odvážným štěstí opravdu přeje.

Věřím, že Alois Mark by s námi souhlasil.

| Text: Josef Kasperkevič

| Foto: Ondřej Kroutil

| Poděkování: Jiří Procházka,
Tomáš Procházka



» Marathon de la Route 1966: „Bravo Tatra!“

V roce 1966 stály na startu 36. ročníku Marathonu de la Route znovu tři Tatry T2-603, a to ve žluté barvě s černými kapotami v soutěžní úpravě kategorie B5. Výsledky z předcházejícího roku přinesly nemalá očekávání, a proto byla jejich účasti věnována patřičná pozornost. Tatrováci si vyjeli první tři místa ve své třídě, třetí, čtvrté a páté místo kategorie cestovních vozů a nadto ještě prvenství mezi národními týmy, což zůstalo jejich nepřekonaným úspěchem. Především si však získali respekt západoevropských soupeřů, uznání zahraničních reportérů a přízeň diváků, pro které se posádky zpoza železné opory staly hrdiny celého závodu.

PŘEJÍMKA – pestré startovní pole a známá jména

Přejímka, prováděná s mimořádnou pečlivostí a kontrolou vozů podle homologačních listů, které měl pořadatel k dispozici, ukázala přehled zúčastněných značek. Z přihlášených 49 vozů jich bylo do závodu přijato pouze 37.

Celkem se jednalo 4 vozy Alfa Romeo, 3 vozy BMW, 4 vozy DAF, 1 vůz Ferrari, 1

vůz Fiat, 4 vozy Ford Lotus, 2 vozy Glas, 1 vůz Mazda, 3 vozy MG, 1 vůz NSU, 2 vozy Opel, 1 vůz Panhard, 1 vůz Peugeot, 2 vozy Porsche, 2 vozy Renault Gordini, 1 vůz Sunbeam Tiger, 1 vůz Volvo a 3 vozy Tatra. Mezi jezdci na továrních i soukromých vozech nescházela jména známá celém motoristickém sportu, namátkou Böhringer, Kaiser, Bianchi, Elford, Ickx a další.



PODMÍNKY – rychlostní závod v trvání 84 hodin

Propozice stanovily charakter podniku jako rychlostní závod v trvání 84 hodin, přičemž je limitována minimální průměrná rychlost (Tatra měla stanoven průměr 106 km/h ve dne a 90 km/h v noci), jejíž nedodržení bylo penalizováno sedminásobným odpisem zpoždění v kilometrech (za každou sekundu



Stanislav Hajdušek odráží nápor BMW



zpoždění se z ujeté dráhy odpočítávalo 200 m). Zvýšení průměrné rychlosti naopak umožnilo ujet ve stanoveném čase větší počet kol.

Řidiči se během závodu, v zahraničí popisovaného jako „nejdelší motoristický závod světa“, střídali v tříhodinových intervalech. Pro tankování a případné opravy (výměny pneumatik a brzdového obložení) byl určen limitní čas, a to u každého desátého kola 5 minut a u každého padesátého kola 20 minut.

START – Tatrovky v hledáčku zahraničních reportérů

Slavnostní start se uskutečnil 16. srpna 1966 přesně v 18.00 hodin v Lutychu, odkud jely osádky přes Chandfontaine nejkratší cestou na známý okruh



Za silného deště místy i mlhy
(Čechmánek – Chovanec)

Příkladná práce mechaniků





Veřmiřovský – Hajdušek na trati



Mark – Stiborek stíhají soupeře



Čechmánek – Chovanec na cílové rovině

Nürburgring v Německu. Vlastní Marathon de la Route 1966 byl na 28,3 kilometru dlouhé trati se 174 zatáčkami zahájen 17. srpna 1966 v 0.01 hodin na startovní čáře u časoměřické věže na Nürburgringu.

Účast tří Tatrovek, které hlasatel závodu po jejich loňském úspěchu tipoval za možné favority, byla samozřejmě sledována se značným zájmem. Zahraniční reportéři věnovali pozornost každému střídání jezdců a všímali si také práce

československých mechaniků a celkové organizace servisu, kterou prohlásili za příkladnou (za 5 minut a 20 sekund vyměnili 2 mechanici na voze všechna 4 kola a brzdové obložení).

PRŮBĚH – rychlou vyrovnanou jízdou vzhůru celkovým pořadím

Posádka Veřmiřovský-Hajdušek (startovní číslo 42), která byla v prvních 24 hodinách zatížena trestnými body pro srážku se srnou a poruchu světel,

ucpaný palivový přívod a rozlepený spoj nové duše, byla odsunuta až na 22. místo. Beztrestnou jízdou se však z této zdánlivě beznadějně pozice vypracovala až na 6. místo celkového pořadí. Posádky Mark-Stiborek (startovní číslo 44) a Čechmánek-Chovanec (startovní číslo 43) naproti tomu absolvovaly 84 hodin jízdy bez nejmenších poruch na vozidle a pravidelnou jízdou si zabezpečily 4. a 5. místo v celkové klasifikaci.

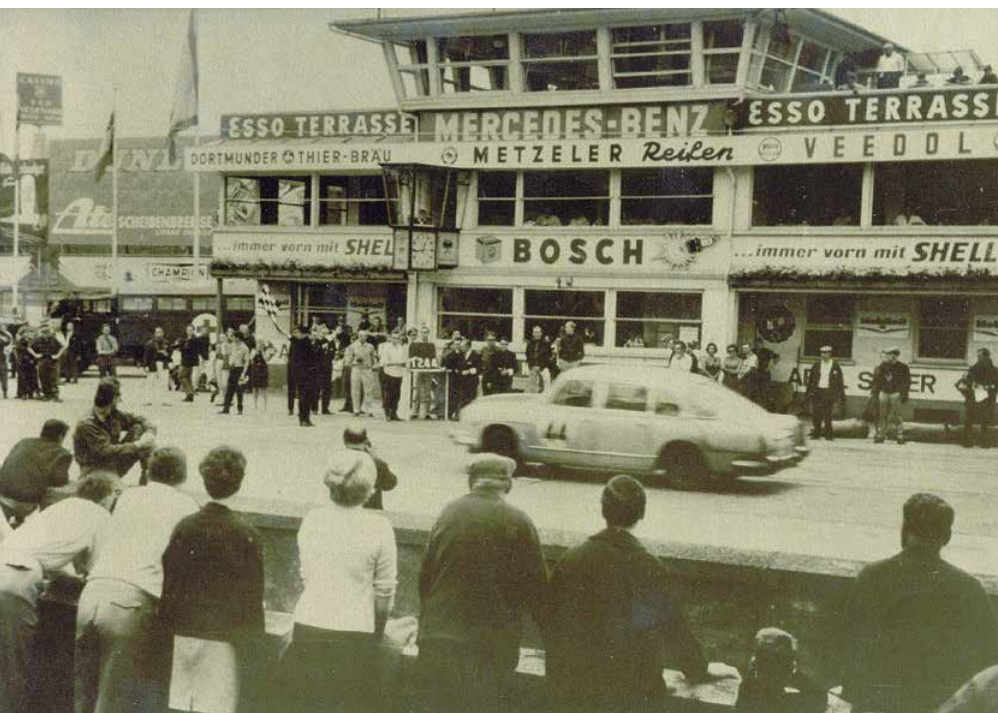
DRAMATICKÝ ZÁVĚR MARATHON DE LA ROUTE 1966: SEDMIHODINOVÁ JÍZDA ALOISE MARKA



Ke konci závodu neunesl drobné psychické potíže Bohuslav Stiborek, a proto Alois Mark jezdil posledních 7 hodin bez střídání.

Později k tomu dodal: „Dojel jsem do depa na střídání najedl se a šel si lehnout. Sotva jsem usnul budil mne Luba Rek, že Stiborek po dvou kolech nemůže pokračovat: „Padla na něj únava, musel zastavit a vzpa-matovat se v trávě u trati, ztratil šest minut, musíš jet!“ Jeli jsme třetí v pořadí cestovních vozů. To byl poplach! Skočil jsem do Tatry a vyjel dohánět těch drahocenných 360 sekund. To dalo starost, pomalu tam nejezdil nikdo a trať to byla opravdu těžká. Oči mne pálily, víčka se zavírala, ale byl jsem rád, že Bohuš zastavil a nechal se střídát.

Nezlobil jsem se na něj, on tenkrát začínal, měl ještě málo ujeto a byl v hrozném tlaku, zvlášť když jsme měli tak výborné umístění. Nakonec to udělal dobře, než aby auto někde rozbil, osvěžil se a přivezl zdravé auto. Horší by bylo, kdyby se nutil jet dál a někde s tím praštil... Bylo to těžkých sedm hodin, ale vyšlo to. Seděl jsem za volantem a jel jako dráha. V závěru už bylo jisté, že třetí místo mezi cestovními vozy udržíme. Z depa mi signalizovali, abych zpomalil. Mně se nechtělo, mašina šla jako pila a mi se jelo výborně, já bych jel snad i čtvrtou noc!”



Mark projíždí cílem

ZÁVĚR – přízeň diváků a historicky nejlepší umístění

V posledním dni závodu (20. 8. 1966) již zdravili diváci podél trati kopřivnické vozy velkými nápisy „Bravo Tatra“ a rozhlasový reportér se mimo jiné zmínil o tom, že pravidelný zvuk tří Tater udává

tón celému závodu na Nürburgringu. Bohuslavu Stiborkovi, jedoucímu v posádce s Aloisem Markem, se také dostalo ocenění za sportovní chování, když v husté mlze dovedl z trati až do depa vůz DAF, který měl poruchu na světlo-
metech a po opravě závod dokončil.

Cílem nakonec projelo pouze 14 vozidel. Tatrovacké posádky v pořadí Mark-Stiborek, Čechmánek-Chovanec a Veřmiřovský-Hajdušek obsadily první, druhé a třetí místo v objemové třídě nad 2 000 ccm. V kategorii cestovních vozů bez ohledu na obsah motoru jim poté náleželo třetí, čtvrté a páté místo. Vynikající umístění československých posádek nadto znamenalo prvenství mezi národními týmy.

Dosaženému výsledku na hodnotě přidává také skutečnost, že se jej podařilo dosáhnout v podmínkách, kde byl faktor náhody a domácího prostředí potlačen na minimum a všichni účastníci tedy měli srovnatelné podmínky. Českoslovenští jezdci se ukázali jako naprosto rovnocenní zahraničním soupeřům a jejich sportovní úroveň byla vysoko hodnocena stejně jako zručnost továrních mechaniků.

Výsledek je mimo sportovní hledisko nutné hodnotit také ze stránky technické úrovně vozidel. Použitá kombinace osvědčených i nových technických uzlů uvažovaných nebo připravovaných pro sériovou výrobu, postavila vůz Tatra 2-603 v parametrech na srovnatelnou úroveň s ostatními vozy zúčastněnými na Marathon de la Route.

OHLAS – zasloužené uznání jezdcům Tatry

Špičkové umístění vozů pocházejících zpoza železné opony samozřejmě nezůstalo bez ohlasu zahraničního tisku. „Tři Tatry na startu a tři v cíli,“ bylo možno číst v pondělních západoevropských



Čechmánek – Chovanec projíždí cílem



„ŠLAPALO NÁM TO KRÁSNĚ“

Bohuslav Stiborek o Marathon de la Route 1966:



*Mechanik Konvička sleduje
projíždějící T603*

Bohuslav Stiborek se závodu Marathon de la Route 1966 zúčastnil v posádce s Aloisem Markem. Po letech na jejich cestu za čtvrtým místem celkového pořadí zavzpomínal takto: „Šlapalo nám to krásně. Poršákům jsme dávali na prdel, ale málem nás před koncem závodu diskvalifikovali. Lojzovi praskl klínový řemen. Zajel do boxů, mechanik Bedřich

Aujezdský okamžitě skočil pod auto, lehl přímo do kaluže vody, zrovna pršelo, rychle nasadil řemen a Bohuš Konvička ho zatočením startovací klikou nasadil. Lojza vypálil z boxů, ale to už se k nám hnali traťoví komisaři a ohlašovali diskvalifikaci pro nepovolené startování motoru. Prostě – nechťeli nás tenkrát nechat vyhrát. Poručili tedy, aby Lojzek v dalším kole zastavil a předvedl jim to. Na nic jsme nečekali a běželi před boxovou uličku zběsile mávat na v plné rychlosti přijíždějícího Lojzka. Doufali jsme, že si nás v tom dešti a mlze všimne a stihne odbočit. Naštěstí si všiml. Běda opět skočil po zádech do kaluže, sundal řemen, aby ho hned znovu nasadil a Bohuš zatočením klikou nahodil. Teprve potom se komisaři uklidnili a my mohli pokračovat v závodě.“



denících, které s překvapením konstatovaly: „Čechoslováci s Tatrami tvrdě zasáhli do bojů o první místa. V celkové klasifikaci cestovních vozů, bez ohledu na objem, byla posádka Mark-Stiborek třetí, Čechmánek-Chovanec čtvrtá a Veřmiřovský-Hajdušek pátá. Ve své objemové třídě obsadili ve stejném pořadí 1., 2. a 3. místo. Dále dojezdy tři Tatry do cíle jako jediný kompletní národní tým.“

Dodnes se jedná o nejlepší soutěžní výsledek vozů T603 a současně největší poválečný sportovní úspěch osobních automobilů značky Tatra po Alpské soutěži v Rakousku (Internationale Oesterreichische Alpenfahrt) v roce 1949, kde na prvních čtyřech místech celkového pořadí dojezda vozidla T600 Tatraplan v čele s T601 Tatraplan Monte Carlo.

*Původní reportáž Lubomíra Reka
doplňili a upravili: Jiří Procházka,
Tomáš Procházka*

Redakční úprava: Josef Kasperkevič



MARATHON DE LA ROUTE 1966:

Závěrečná klasifikace podle počtu ujetých kilometrů

Celkové pořadí	Pořadí ve třídě kategorie, třída	Posádka a vůz startovní číslo	Národnost	Ujeto
1.	1.	Vozy Gran Turismo		
		Julien Vernaeve-Andrew Hedges MG B GT #47	Belgie/ Velká Británie	8876 km 318 kol
2.	1.	Cestovní vozy třída 2 do 1600 ccm		
		Jacky Ickx-Gilbert Stapelaere Ford Lotus Cortina #31	Belgie	8808 km
3.	1.	Cestovní vozy třída 3 do 2000 ccm		
		Nicolas Koob-Dino Pizzinato BMW 1800 TISA #38	Lucembursko/ Itálie	8611 km
4.	1.	Cestovní vozy třída 3 nad 2000 ccm		
		Alois Mark-Bohuslav Stiborek Tatra 2-603 B5 #44	ČSSR	8330 km
5.	2.	Cestovní vozy třída 3 nad 2000 ccm		
		Zdeněk Čechmánek-Josef Chovanec Tatra 2-603 B5 #43	ČSSR	8219 km
6.	3.	Cestovní vozy třída 3 nad 2000 ccm		
		Adolf Veřmiřovský-Stanislav Hajdušek Tatra 2-603 B5 #42	ČSSR	7725 km
7.	1.	Cestovní vozy třída 2 do 1300 ccm		
		Hans Beck-Herbert Heuser Opel Kadett #16	NSR	7613 km
8.	1.	Cestovní vozy třída 1 do 850 ccm		
		Ransy-Jean-Louis Haxhe Daf Daffodil #3	Belgie	7537 km
9.	2.	Cestovní vozy třída 2 do 2000 ccm		
		Hans Vängstre-Evert Christofferson Volvo 122 S #37	Švédsko	7494 km
10.	2.	Cestovní vozy třída 1 do 850 ccm		
		Rob Slotemaker-Wim Loos Daf Daffodil #1	Holandsko	7302 km
11.	3.	Cestovní vozy třída 1 do 850 ccm		
		Claude Laurent-Jacques Marché Daf Daffodil #2	Francie	6966 km
12.	4.	Cestovní vozy třída 1 do 850 ccm		
		Charles Van Stalle „Chavan“-Colinet Daf Daffodil #4	Belgie	6886 km
13.	5.	Cestovní vozy třída 1 do 850 ccm		
		Pierrat-Jean-Bernard Mermod Panhard 24 CT #7	Francie	5786 km
14.	3.	Cestovní vozy třída 2 do 1300 ccm		
		Stal-Maes Peugeot 204 #21	Belgie	1455 km



» Alois Mark:

Na cestě za vítězstvím aneb když fabrika řekla: „Jed’!“



Teprve po osvobození přešel na správkárnu, ze které byl v lednu 1946 po zkráceném učňovském kurzu přeřazen jako mechanik do nově založeného zkušebního oddělení. Zúčastnil se zde například stavby prototypu T1-107, později známého jako T600 Tatraplan. Když se oddělení rozšiřovalo, dostal nabídku přestoupit na zkušebnu motorů, kde se poprvé seznámil se závodní činností. V Tatře začala v roce 1947 a prvními jezdci se stali šoféři zajíždějící Tatry 87.

Přestože tomu dosažené výsledky nenasvědčují, cesta pozdějšího zasloužilého mistra sportu Aloise Marka za volant byla plná zatáček. Z pomocného dělníka se nejdříve pracoval na zkušebnu motorů, odkud na soutěže vyrážel jako mechanik. Pozdější nabídku vyzkoušet si závodění jako jezdec samozřejmě neodmítl a zúročil při něm nejen vrozené nadání, ale také zkušenosti z letectví. Vůbec největších úspěchů poté dosáhl s vozy Tatra 2-603 v podnicích Marathon de la Route. Kopřivnické značce zachoval věrnost i po ukončení jezdecké kariéry a podílel se například na jízdních zkouškách vozů Tatra 613.

Dospívání v automobilce – z pomocného dělníka mechanikem závodních vozů

Počátky lásky Aloise Marka k automobilům lze nejlépe vystopovat v garáži jeho souseda, zkušebního řidiče a současně závodníka Františka Chovance a samozřejmě blízkosti kopřivnické Tatry. Volant poprvé držel již v deseti letech, kdy jej farář z Drnholce nechal řídit svoji Tatru 12.

Ve čtrnácti letech však musel kvůli okupaci ukončit studium na gymnáziu v Příboře, aby v roce 1940 nastoupil do Tatrovky jako pomocný dělník. Neměl to štěstí, aby se dostal k černému řemeslu, a tak vykládal prkna z vagonů. Jako mladistvý byl poté přeložen do obrobny dřeva, kde se vyráběly také části karoserií.



Na dni rekordů v Praze (1953) jako mechanik monopostů (třetí zprava)



Alois Mark jako instruktor v dvoumístném školním větroni LG-130 Kmotr

proti Adolfu Veřmiřovskému náskok šesti, ve druhé třetí vteřin. Alois Mark se však v zatáčce otřel nárazníkem o patník, a protože se za poškození vozu udělovaly trestné body, bylo z toho nakonec druhé místo.

Podobné soutěže pro něj byly díky náročným podmínkám velmi dobrou přípravou. Tatra tehdy obesílala soutěže především kvůli bodům potřebným k získání licence závodníka silničních okruhů. Zkušební jízdou se pro nováčka stal „Ostravský trojúhelník“ v roce 1955.



Základní vojenská služba jej kromě dvou let života připravila také o možnost podílet se na vývoji T602 Tatra-plan Sport. Když se proto z armády vrátil, podnik jej určil alespoň jako mechanika pro dvanáctihodinový závod v Brně. V této úloze nakonec s továrním týmem strávil ještě čtyři roky. Vlastnímu sportovnímu vyžití se v mezidobě věnoval na letištích, kde kromě zkušeností na padáku a větronicích získal také diplom pilota motorových letadel.

První příležitost usednout za volant – osudová náhoda a začátek jezdecké kariéry

Za volant závodního vozu se Alois Mark posadil až v sedmadvaceti letech zcela náhodou, když infekční žloutenkou onemocněl Jaroslav Pavelka. Nabídku zúčastnit se závodů jako jezdec obdržel od vedoucího zkušeben, který mimo jeho technického nadání věděl také o zálibě v létání. Přidělil mu proto osiřelý T601 Tatra-plan Monte Carlo, se kterým Alois Mark naježdil celkem 40 000 kilometrů.

První soutěže „Vítězného února 1953“ se zúčastnil v roli spolujezdce

Aloise Kopečného. Odměnou jim byla zlatá plaketa, kterou jako jezdec získal také v ročnících 1954, 1955, 1957 a 1958. Další příležitost se naskytla v létě roku 1954 v Mladé Boleslavi. A právě zde se již o rok později poprvé utkal ze zkušenějšími kolegy z továrního týmu. V Tatra-planu měl osmiválcový motor, který se mu podařilo pěkně vy-ladit. V první rychlostní zkoušce získal



Soutěž v Mladé Boleslavi (1954) – zprava posádka Mark – Rek



Velká cena Prachovských skal 1955 – Alois Mark vykládá Pavelkův monopost



Ecce homo Šternberk 1957 – s manželkou Zdenkou

s ním startoval na „Ceně Prachovských skal“. Po menší kolizi v tréninku závod dokončil ve zdraví na druhém místě, protože Pavelka s Veřmiřovským nedokončili pro technické závady.

Přestože se s vozem zúčastnil pouze pěti závodů, byla to pro jeho budoucnost velmi dobrá škola. Čtyřikrát dojel na druhém místě a jednou musel vzdát kvůli přetrženému šroubu ojnice. Nejkrásnější sportovní bitvy sváděl především s Adolfem Veřmiřovským. Kromě silničního rychlostního závodu „Ecce Homo“ ve Šternberku je památný především jejich souboj v Ostravě roku 1957, kdy za ním cílem projel se ztrátou jediné vteřiny.

Sportovní vůz „Hakar“ mu za tímto účelem půjčil jezdec Alois Rieger, což bylo nedocenitelné sportovní gesto. Při samotném závodě vůz krátce po startu vypověděl poslušnost, když se přetrhl kolík rozdělovače. Nakonec však přesto úspěšně prošel také úskalím ústních zkoušek z předpisů a taktiky jízdy a získal potřebnou licenci závodního jezdce pro silniční okruhy III. třídy.

Jezdecká škola na domácích soutěžích – první zkušenosti na T607 Monopost a T605 Junior

V roce 1955 byl pro Aloise Marka v továrně postaven T607 Monopost, ovšem bez ejektorového chlazení, tedy s nižším výkonem, a normálními diskovými koly. V září téhož roku



Ecce homo Šternberk 1957 – Mark a Veřmiřovský



Ecce homo Šternberk 1957

V roce 1957 postavila továrna sportovní vůz T605 Junior třídy do 750 ccm, určený pro výchovu mladých jezdců. Alois Mark s ním absolvoval jeho soutěžní premiéru, která se uskutečnila



T605 Junior – testování na silnici z Valašského Meziříčí do Hranic



9. května 1957 při závodě „Hanácký okruh“ v Přerově. Pro poruchu mazání v tréninku však neabsolvoval plný počet měřených kol, a proto startoval z poslední desáté pozice. V šestém z celkem patnácti kol se propracoval do čela závodu, než ho v závěru předjel Brokeš ze Zubří u Rožnova pod Radhoštěm na voze BT 750. V září 1957 se ještě zúčastnil podniku v Ostravě-Vítkovicích, kde ovšem pro poruchu odpadl ve čtvrtém kole z třetího místa.

Soutěžní nasazení T603 – začátek úspěšného období

Po skončení éry monopolů se v Tatře sportovní úsilí zaměřilo na automobilové soutěže. Z celostátních soutěží k nim patřily přeborové a mistrovské podniky, kde se odehrávaly tvrdé sou-

boje, protože třída do 2500 ccm byla většinou obsazena továrními jezdci Tatry.

V roce 1957 začaly být nasazovány nové Tatry 603. Přesně o půlnoci 17. 2. 1957 poprvé odstartovaly ve dvouetapové „Celostátní zimní soutěži“ v Jihlavě, kde posádky Mark-Veřmiřovský (vozidlo z technického vývoje) a Poledník-Matonoha (sériový vůz) dojely bez trestných bodů a získaly zlaté plakety. Dobrou přípravou pro nastávající účast



Rallye ČSR 1960



Velká noční automobilová soutěž 1957

v mezinárodních podnicích byla „Velká noční automobilová soutěž“ konaná v okolí Prahy ve dnech 25. až 26. 5. 1957. Tři zdejší starty Aloisi Markovi vynesly celkem tři zlaté plakety a dvě vítězství ve třídě, a to v ročnících 1957, 1959 a 1961. Celostátní přebor automobilových soutěží v roce 1957 skončil soutěží v Brně uspořádanou 27. října, kde posádka Mark-Přikryl získala druhé místo za dvojicí Veřmiřovský-Kovář.

Na „Velkou noční automobilovou soutěž“ navazovala dnes již legendární „Rallye Vltava“. Alois Mark ji absolvoval celkem sedmkrát, přičemž v roce 1960 obsadil druhé místo za Jaroslavem Pavelkou. Událostí roku 1960 se však stala „Rallye ČSR“. Dohromady



Kopřivnická automobilová soutěž 1961 (Mark – Raška)



Rallye Vltava 1964

2 780 km bylo rozděleno do sedmi etap, které jezdci absolvovali ve dnech 16. až 22. května. Na trati čekalo jezdce devět rychlostní vložek, přičemž ve třídě nad 1,6 litru startovalo šest vozů T603. Posádka A. Mark – L. Rek dojelela na třetím místě.

V sezoně 1962 se Aloisi Markovi dařilo. Získal tři stříbrné a tři zlaté věnce, z čehož stříbrný na mistrovské soutěži 8. května v Jihlavě ve třídě nad 1,8 litru, dále v domácí kopřivnické soutěži ve dnech 2. a 3. června a neposledně v „Karpatské Rally“ odstartované v Bra-

tislavě 1. července. Zlatý poté 15. července v Žilině na 320 km dlouhé mistrovské soutěži (absolutní vítězství), dále na „IV. Beskydské Rally“ se startem na Tanečnici za prudkého deště, zimy a mlhy a závěrem na „Rallye Vltava“, kde za stejného počasí vítězstvím absolutního pořadí potvrdil titul mistra republiky ve třídě nad 1600 ccm (40 získaných bodů v sezoně) a titul „Přeborník severomoravského kraje“.

Soutěžní sezona 1963 začala květnovou soutěží cestovních automobilů v Jihlavě, která byla kvalifikační pro účast v mistrovství republiky. Alois Mark v ní zvítězil stejně jako v automobilové soutěži v Bratislavě, konané 16. června. Následoval 4. ročník „Rallye Vltava“ se startem 19. 7. v Praze. Trať měřila 1 800 km rozdělených do tří etap. Posádka Mark-Raška v ní dojelela na třetím místě. V roce 1964 a 1965 se „Vltava“ poprvé jela s mezinárodní účastí. Vítězstvím ve třídě tehdy v absolutní klasifikaci skončil třetí za Zasadou a Treybalem, zatímco v roce 1965 byl za Aaltonem, Trautmannem a Piantou celkově čtvrtý.

V roce 1967 získává Alois Mark svůj poslední titul vicemistra republiky v kategorii cestovních vozů B5 5000. Tento rok byl začátkem moderní éry rally, kdy o vítězi rozhodovaly časy na rychlostních vložkách, nepoužívalo se přepočtových koeficientů, a hlavně vzniklo jakési konkurenční prostředí. Bohužel, Tatra svoji závodní činnost ukončila.

RALLYE VLTAVA 1965:

Mark vyzrál ve velmi zkušeného a rychlého jezdce



Rallye Vltava byla od svého počátku středem zájmu reportérů a redaktorů, kteří zvědavým divákům, posluchačům a čtenářům předávali podrobné informace nebo osobní dojmy. Redaktor Mirek Ebr ve Světě motorů č. 15/1965 charakterizoval účast posádky Mark-Čechmánek na Rallye Vltava 1965 kromě jiného takto: „Naše vůbec nejúspěšnější dvojice Mark s Čechmánkem (zís-

kala pohár Světa motorů) neměla vzhledem k objemu vozu Tatra 603 příliš velkou naději zasáhnout do bojů o přední místo. Mark vyzrál ve velmi zkušeného a rychlého jezdce, který dovede vozu vyhovět, nepřetěžuje jej zbytečně. Jeho jízda je i při vysokých rychlostech plynulá, vůz vede s citem. On, i druhý muž posádky Čechmánek a vůbec všichni jezdci s vozy Tatra, jeli tak-
ticky, na výdrž!“





Štramberk 1963 – Mark, Veřmiřovský, Pělucha

Největší závod zažil Alois Mark na okruhu pod Štramborskou Trúbou v 9. ročníku v roce 1967, což byl zároveň poslední ročník pro Tatry 603. Bylo tehdy slunné počasí, trať vzorně připravená a Tatry s těžšími převody nachystané na Nürburgring. Tatrováci se však dozvěděli, že se na ně chystá Škodovka s novým vozem 1100 MB poháněným motorem z F3 Junior v „plechové káře“, který měl řídit Oldřich Horsák. Tatrováci nelenili a nachystali pro tento závod speciál, do kterého posadili Aloise Marka.

Speciál měl pro tento závod ejektorové chlazení, byl odlehčen, kde se jen dalo, a motor neměl stírací pístní kroužky, aby se snížilo vnitřní tření. Olej proto do skříně motoru tlačila speciální pumpička z 20litrového ka-

Štramborský okruh – těžké závody na domácí půdě

Samostatnou kapitolou sportovního nasazení Tater 603 představoval Štramborský okruh. Byl to závod pravdy, kdy pod Trúbou docházelo k bratrovražedným soubojům mezi továrními jezdci Tatry. Alois Mark zde z celkem šesti závodů čtyřikrát zvítězil v ročnících 1963, 1965, 1966, 1967. V roce 1962 dojel ve třídě druhý, zatímco v roce 1964 dojel třetí, když mu v nejrychlejší zatáčce ve sjezdu k Závišicím čelní sklo rozbil kámen, který odletěl od pravého zadního



Štramberk 1967 – na startu zleva Mark, Veřmiřovský, Horsák



kola vozu Jaroslava Pavelky. Následující zatáčku, kde se brzdilo ze stošedesátikilometrové rychlosti na nějakých padesát až šedesát kilometrů v hodině, projel pouze podle brzdových světel vozu před sebou. Rozbité sklo vytloukl přílbou, kterou strhnul z hlavy, a pokračoval dál. Když se však chystal Pavelku předjet, měl oči plné prachu a kamínků od jeho zadních kol. Musel proto zpomalit a dojel třetí.

nystru umístěného uvnitř vozu, který byl po projetí cílem téměř prázdný. Vůz dokonce neměl ani dynamo nebo alternátor kvůli úbytku výkonu způsobeného řemenicemi. Zapalování proto odebíralo napětí přímo z akumulátorů. Mechanici kvůli těmto úpravám do motorového prostoru z recese napsali nápis „Kamikaze“. Výkon motoru se blížil 200 koním, což bylo nejvíce, co se tenkrát



z motoru T603 podařilo dostat. Alois Mark se tenkrát pořádně nadřel, ale závod vyhrál.

Zahraniční reprezentace – od domácích úspěchů k evropským

Evropské soutěže tovární jezdců s vozy Tatra 603 zahájili na „Rakouské alpské jízdě 1959“, kde předcházející generace Československo úspěšně

reprezentovala na vozech Tatraplan. První start v zahraničí byl úspěšný – zlatá plaketa a Stříbrná alpská protěž za první místo ve třídě. Druhou soutěží mimo území ČSR se stala „Rallye Wiesbaden“ konaná 3. až 5. července 1959, kde Alois Mark skončil třetí ve třídě obsazené Mercedesy za jezdci Zedlitzem a Bradischem a získal cenu nejlepšího zahraničního jezdce. Na této soutěži jej poprvé čekal pověstný okruh Nürburgring, kde se jely dva okruhy v noci



a na závěr soutěže šest kol vytrvalostní zkoušky se zvýšenými průměry.

Další soutěží byla téhož roku „Rallye Wartburg“ pořádaná 16. až 18. října, kde získal stříbrnou plaketu a druhé místo ve třídě, opět za jezdce NSR Zedlitzem na voze Mercedes-Benz. Poslední soutěží ročníku byla na navigaci velmi náročná „Tour de Belgique“. Na přípravu a seznámení s tratí bylo bohužel velmi málo času. Zatímco ostatní účastníci měli vlastní itinerář rozepsaný s přesností na 50 m, Alois Mark se spolujezdcem měli čas si akorát projet jednou rychlostní vložky, které však, jak se později ukázalo, neměly na umístění podstatný vliv. Skončili na 9. místě, když ve vložkách dojel nejlépe na 4., 3., 5. a 3. místo. Ve třetí vložce dokonce vyletěl z trati a převrátil se na bok, ale vůz se hned vrátil zpátky na kola a soutěž dokončil mechanicky v pořádku.

Ještě na sklonku roku 1959 schválil ÚV Svazarmu, Motokov a Minis-



Alpská soutěž 1959 (Mark – Rek)



Alpská soutěž 1959 – vyhlášení



Neuskutečně Monte Carlo 1960



Rallye za mír a přátelství 1962 – před startem



T 603 v myčce

terstvo zahraničního obchodu (MZO) účast týmu Škoda a tří vozů Tatra na Rallye Monte Carlo. Soutěžní tým tvořily posádky J. Pavelka – A. Homola, A. Mark – L. Rek a M. Havel – J. Fac. Dne 28. 12. 1959 vystoupil ÚAMK s požadavkem, aby posádky vozů Tatra byly zčásti složeny také z „reprezentantů“ Svazarmu s podotknutím, že tovární jezdci nemají ve většině potřebnou kvalifikaci. Tatra oponovala, že je ochotna vzít do každého vozu navíc po jedné osobě určené ÚV Svazarmu. S návrhem byl vysloven souhlas.

O pár dnů později (6. 1. 1960) se však manažer továrního týmu dozvěděl na Motokovu, že start vozů Tatra i Škoda v Rallye je MZO zamítnut. Tatrováci

odjeli domů, aby se k jejich překvapení z médií dozvěděli, že na start odjel tým Škoda. O účasti rozhodli náměstek ministra s ředitelem Motokovu. MZO nepociťovalo z komerčních důvodů potřebu propagovat T603 v zahraničí. V podniku Tatra Kopřivnice z toho bylo pozdvižení. Tato skutečnost mohla být důvodem k neúčasti na prvním mistrovském podniku „Velká noční automobilová soutěž“ v Praze roku 1960.

Marathon de la Route – nejlepší výsledky v nejtěžších podmínkách

Tatrováci mají blízký vztah k mimořádně těžké vytrvalostní soutěži, která byla ojedinělá v celé Evropě – Marathon de la Route, která se do roku 1965 jmenovala Liège-Sofia-Liège. Kopřivnické šestsettrojky vzhledem k výkonu a k hmotnosti nepředstavovaly žádné plnokrevníky, na kterých hraje každý sval energií. Byli to spíš takoví spolehliví valaši, kteří leccos vydrží. Proto se tedy jevila šance na sportovní úspěch v těžkém a náročném podniku. Čím těžší, tím lepší.



Marathon de la Route 1963 – před startem v Liège (Mark – Rek)



Marathon de la Route 1963 – po havárii



Marathon de la Route 1964 – posádka Čechmánek – Mark v cíli

defektem za druhým. Vzpomínali proto na domácí Barum OS 13, které by toho vydrželo více.

Marathon de la Route 1965 se odehrával podle nového scénáře. Start byla naplánován ve Spa-Francorchamps, vše podstatné se však po zrychleném přesunu odehrávalo na německém Nürburgringu. V Kopřivnici připravili trojici T2-603 v úpravě GT s motorem naladěným asi na 140 k (103 kW), odlehčenou karoserií a patřičnou sportovní výbavou interiéru i exteriéru. Nově odstupňovaná převodovka měla řadicí páku na podlaze, hrdlo nádrže ústilo vpravo na přední kapotě. Vedle ostrílených

V jejich prvním ročníku roku 1963 jeli jen s jedním vozem, aby se s podnikem seznámili. Startoval Alois Mark a jako spolujezdec Luba Rek, který byl v té době u nás jako spolujezdec číslo jedna. První start se nepovedl. Nevedli si špatně, ale potkal je defekt pravého předního kola. Alois Mark právě spal, řídil Luba Rek. Při vši smůle však měli štěstí, že se to stalo v levé zatáčce. Havarovali o skálu a zůstali na ní viset. Kdyby to bylo obráceně, tedy pravá zatáčka a levé kolo, padali by hodně dlouho až do moře. To ostatně viděli a zažili hned v začátku soutěže při jízdě přes Alpy. Belgický jezdec s japonským spolujezdcem na Mazdě spadli do hluboké strže, auto na maděru. Belgičan zemřel, Japonec vyvázl jen proto, že vypadl z vozu a chytil se za křoví.

Trať na Jadranu byla těžká a rozbitá. V Dolomitech to prý byla úplná hrůza, protože během soutěže Stále přicházely silné bouře a průtrže mračen. Ze skal proto padaly úplné vodopády a navíc kamení. Není divu, že kolem trati stála řada rozbitých vozů. Tak se stalo, že u Skopje přijeli do zatáčky, před ní ležela kompletní zadní náprava a za zatáčkou zbytek vozu. Byl to podnik, ze kterého šla hrůza, a snad právě proto si na něj Tatrováci vsadili.



Cestou na Marathon de la Route 1965

O rok později 1964 se to již podařilo. Tatrováci startovali se třemi vozy, dokončil jej ovšem pouze Alois Mark se spolujezdcem Zdeňkem Čechmánkem. Byl to však úspěch, vždyť z celkem 107 přihlášených vozů jich do cíle přijelo 20. Alois Mark se tehdy umístil první v cestovních vozech, druhý ve třídě GT vozů za Rosqvistovou na Mercedesu a na patnáctém místě v celkové klasifikaci. A to všechno přes potíže s pneumatikami. Startovali totiž na Firestonech, který sice na asfaltu byly výborné, ale v terénu trpěly jedním



Marathon de la Route 1965 – cíl ve Spa



Odjezd na Marathon de la Route 1966 – před vrátnicí



Marathon de la Route 1966 – na Nürburgringu v depu po treninku před startem

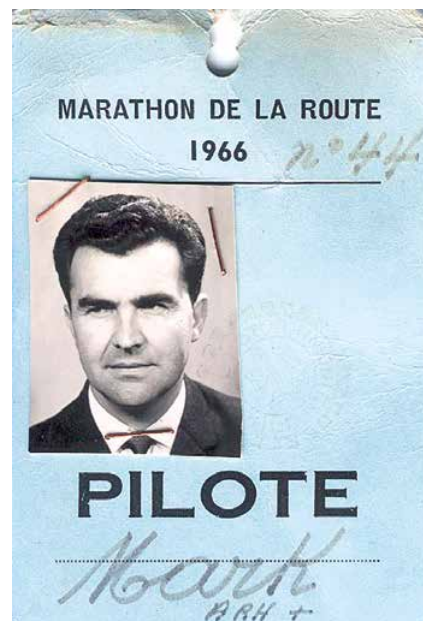
dvojc debutovali se třetím vozem Josef Chovanec a Bohuslav Stiborek. Šťěstí jim však nepřálo, po dvou dnech a nocích je vyřadila prasklá zadní polonáprava. Zato dvě zbývající Tatry posádky Veřmiřovský-Hajdušek a Mark-Čechmánek navzdory mlze až do cíle zle proháněly konkurenci. Nakonec mezi vozy GT obsadily třetí a čtvrté místo.

Marathon de la Route 1966 byl nejúspěšnějším ze všech ročníků, kterých se tovární tým zúčastnil. Jezdci obsadili první tři místa ve třídě (1. Mark-Stiborek, 2. Čechmánek-Chovanec, 3. Veřmiřovský-Hajdušek). V celkové klasifikaci získali 3., 4. a 5. místo a nadto ještě prvenství mezi národními týmy.

V srpnu roku 1967 jely na Marathon de la Route opět tři vozy T2-603 B5, tentokrát již v modernizovaném provedení se zvýšeným čelním sklem, širší maskou s dvojicemi světlometů posazenými dál od sebe, podélnou lištou na boku a řadou dalších změn. Posádky byly tentokrát tříčlenné, předpisy ještě přísnější, zejména stranou časových limitů a zastávek určených k nezbytné údržbě vozů. Během prvních 24 hodin zažil krušné chvíle Jindřich Kysučan, u jehož vozu došlo k poruše palivového čerpadla a propálení pístu. Tatra se startovním číslem 4 sice pokračovala dál, motor však běžel pouze na sedm válců, a tak nevyhnutelně následovalo překročení časového limitu a odstoupení.

Dva další vozy kroužily po Nürburgringu bez větších potíží a jak ubývala konkurence, postupovaly v klasifikaci vzhůru. Třetí a čtvrtou noc maratonského klání poznamenala mlha. Jezdci se řítily vpřed až stošedesátikilometrovou rychlostí, a přitom dohlédli jen na pár desítek metrů před sebou. Řada rozbitých vozů a pět těžce zraněných závodníků byla účtem za dvě ďábelské noci. „Jsem rád, že žiji,“ poznamenal tehdy po vystřídání Alois Mark.

Do cíle tehdy ze 43 startujících vozů dojelo jen 13, vyhrála trojice Herr-



mann-Neerpasch-Elford s dvoulitrovým Porsche 911. Tatrovacké posádky Hajdušek-Mark-Veřmiřovský a Čechmánek-Chovanec-Pělucha obsadily výborné čtvrté a páté místo. Diváci v Bel-



V Kopřivnici u technického muzea před odjezdem na Marathon de la Route 1967 – Hajdušek, Mark, Veřmiřovský



Marathon de la Route 1967 – cíl v Chaundfontaine

gii v Chaudfontaine při předávání cen skandovali „Bravo Tatra!“. A tím také provždy skončila slavná maratonská éra závodních vozů Tatra 603 a stoprocentních chlapů, kteří s nimi jezdili.

Na závěr kariéry v roce 1968 se Aloisi Markovi ještě hezky vydařil závod v Brně. S Adolfem Veřmiřovským měli půjčenou Alfu Romeo GTA o objemu 1600 ccm. Nebyl to sice ještě plnokrevník, ale polokrevník již ano. Na rovinách jezdila Alfa přes dvě stě dvacet kilometrů v hodině a kolo zajíždělo o více než minutu rychleji než T603. Právě zde Alois Mark obdržel svůj poslední pohár, který mu jako nejlepšímu československému jezdci věnoval rakouský autoklub.

Věrnost značce – profesní a osobní život po skončení jezdecké kariéry

Po ukončení své závodnické kariéry pracoval Alois Mark v Tatře jako zkušební řidič osobních vozů Tatra 613. S posledním skutečně novým modelem značky tehdy najezdil statisíce kilometrů v různých podmínkách. V 70. letech se dokonce za jeho volantem znovu objevil v ostrém závodě, a to jako řidič



zaváděcího vozu při závodu silničních automobilů v Brně.

Do Brna se ještě jednou vrátil v roce 1987 při otevření nového Masarykova okruhu, kdy řídil svoji Tatra 2-603 B5 Marathon de la Route 1966 se startovním číslem 80. Tentokrát již ovšem v civilní podobě a bílé barvě, ve které se vyskytuje dnes. Na startovní čáře se objevil se svými nejmladšími spolujezdci – vnuky Jiřím, Tomášem a Josefem, a to po boku dalších legend motoristického sportu, jako například Adolfa Veřmiřovského v monopostu Tatra 607. Poprvé a zároveň naposledy se zde také setkal s Eliškou Junkovou.

Nadále se rekreačně věnoval lyžování a cyklistice. Dokonce se několikrát vrátil do vzduchu na padákovém kluzáku,



Alois Mark s manželkou Zdenkou a dcerami Miroslavou, Janou a Zdenkou



Alois Mark a první vnuk Jirka v létě 1974



Otvírání nového Masarykova okruhu – Veřmiřovský, Junková, Pavelka, Mark a jeho vnuci Jirka a Josef

jednak na tandemu se svým nejstarším vnukem Jiřím, jednak sám na cvičném kopci na Sklenově u Hukvald. Po odchodu do důchodu našel zalíbení v turistice. Oblíbeným cílem se stala Lysá hora v Beskydech. Alois Mark byl členem klubu takzvaných Lysářů, od kterého časem získal stříbrný odznak za druhý největší počet ročních výstupů na Lysou horu (200 výstupů, první měl 360 výstupů).

Alois Mark – odkaz jezdecké legendy

Charakteristické hučení vzduchem chlazeného osmiválce je dnes již pouhou vzpomínkou dříve narozených a dnešní mladá generace si pravděpodobně neumí představit, že by se dalo jezdit rychle s historickým vozem, jakým je Tatra 603.

Alois Mark to uměl. Byl sice stejně starý jako jeho kolega a nejednou tvrdý soupeř Adolf Veřmiřovský, přesto však představoval nový a dodnes aktuální typ jezdce. Přemýšlivý a systematický člověk si z létání do automobilového sportu přinesl notnou dávku zodpovědnosti, ale také výjimečného citu k automobilu, pneumatikám, vozovce. Neměl snadné mládí; i tak prostá věc, jakou se zdá být „černé řemeslo“, pro něj znamenala pětileté snažení, než se k němu dostal. Byl vždy skromný, za volant závodního vozu se nedral. Nastoupil teprve tehdy, kdy mu „jeho fabrika“ řekla: „Jed!“

I potom se ujal řízení továrního vozu se vši pokorou učedníka, byť mu bylo již sedmadvacet let. S pokorou, ale zároveň také s cílevědomou snahou a pevnou vůlí dokázat, že na takový úkol stačí, že dovede být stejný jako jeho slavní kolegové, že pojede stejně dobře a možná rychleji než oni. Měl nadto vynikající cit pro ladění motorů, který byl v jezdecké kariéře velkou výhodou. Vždy proto se strojem cítil a nestávalo se mu, že jej takzvaně uštval nebo dokonce zničil.

Celkem startoval v šedesáti dvou soutěžích a šestnácti závodech, byl celkem



Barum Rallye 1998 – Alois Mark s vnukem Tomášem a bílou T603 jako předjezdec RZ na polygonu



Veřmiřovský, Pavelka, Mark

tricetkrát první ve třídě, dvacetkrát druhý, desetkrát třetí. Vždycky vynikajícím způsobem reprezentoval Československo i místní svazarmovskou organizaci, které byl zakládajícím členem. Za své výsledky a práci získal postupně tituly přeborníka Severomoravského kraje, mistra ČSSR, mistra sportu, čestný odznak „Za obětavou práci I. stupně“ a titul zasloužilého mistra sportu.

Celý svůj život, od čtrnácti let, zasvětil kopřivnické automobilce Tatra. Do ní chodil dnes a denně pracovat a do ní se věrně vracel z úspěšných domácích a zahraničních závodů, kde pro ni dobýval v potu tváře ceny, medaile a vavřínové věnce.

Šachovnicový praporek odmávnul jeho životní závod 4.1.2001 po krátké a těžké nemoci ve věku 75 let. Před smuteční síní v Kopřivnici v zasněženém mrazivém odpoledni utichl motor jeho opuštěné Tatra 2-603 B5. Na poslední maraton jej doprovodili přátelé a bývalí kolegové z motoristického sportu. Jméno všech přítomných se s ním poté navždy rozloučil Lubomír Rek, jeho kamarád, spolujezdec, navigátor a pozdější týmový manažer, se kterým ve všedním životě i při létání zažil mnoho krásných okamžiků a dosáhl také mnoha soutěžních úspěchů na vozech Tatra 603.

*Text a foto: Jiří Procházka,
Tomáš Procházka*

Redakční úprava: Josef Kasperkevič





» Tatra 2-603 GT/B5/B6: *Zrod, úpravy a prodej původního vozu Aloise Marka*

Původní automobil zasloužilého mistra sportu Aloise Marka patří k nejcennějším památkám úspěšné soutěžní historie vozů Tatra 603. Současná civilní tvář je poslední kapitolou zajímavého příběhu, dokumentujícího zrození a vývoj závodních provedení mezi lety 1964 až 1967. V první části vyprávění se proto vrátíme na jeho začátek, abychom postupně došli až k poslední sezoně a rozhodnutí o zpětné přestavbě vozidla pro běžný provoz.

Zrození vozů T2-603 GT – první dvojice prototypů

Již po návratu z podniku Liège-Sofia-Liège v roce 1964 bylo v kopřivnické automobilce rozhodnuto o stavbě vozů

kategorie GT pro nadcházející ročník Marathon de la Route 1965. Důvod byl jednoduchý, soutěž i kvalifikace byla pro tuto kategorii výhodná, a proto bylo možné pomýšlet na umístění v první desítce závěrečného pořadí.

Vývojové oddělení samozřejmě neleželo a pustilo se obratem do stavby dvou bílých prototypů T2-603 GT, které se již na jaře roku 1965 proháněly po Štramberském okruhu, kde ve zkušebním provozu najezdily celkem 4 000 km. Prototypy se od pozdějších, ostrých T2-603 GT na první pohled odlišovaly oválným otvorem pro klaksony na pravé straně vozu (pozdější soutěžní vozy je měly na straně levé), dále chybějící ozdobnou hliníkovou lištou mezi dvojicemi předních světlometů, bílými gumovými přednárazníky (později černé), absencí přídatných světlometů a mlhovek na nárazníku, bílým volantem (později černý) a hledáčkem za předním čelním sklem (nakonec nepoužit). Zpočátku prototypy



OŽEHAVÁ CHVILKA: Požár prototypu



Jeden z prototypů bohužel potkala smůla a částečně shořel. Pan „Bohuš“ Konvička, hlavní mechanik továrního týmu tatra na to vzpomíná: „Zasekla se plováková jehla v karburátoru Weber a stále běžící elektrické čerpadlo Hardy karburátor přeplavilo, ten střelil zpět do sání a filtr z kokosových vláken nasátý stříkajícím benzínem okamžitě blafl. Shořelo nám skoro celé auto a motor i karburátory se žářem téměř ‚roztopily‘ než se nám to podařilo uhasit. Potom jsme z toho závodáka udělali takové dílenské auto, kterému jsme říkali ‚Munda‘. Navařil jsem do něj trubko-

vý rám podél předních sloupků a střechy až dozadu, abych ho zpevnil a něco to uvezlo, pak jsme uřízli na pravé straně prostřední sloupek a panty zadních dveří udělali na zadním blatníku, takže se dveře otevíraly od sebe a dalo se tam pohodlně nakládat. Ještě jsme dovnitř dali hladkou dřevěnou podlahu a převáželi v ní motory a převody. Na toho závodáka strašně rád vzpomínám, zůstalo nám tam i laminátové sedadlo, to bylo ‚poježděníčko‘. No je to pro mne obrovská nostalgie a krásné vzpomínky,“ ukončil „Bohuš“ své vzpomínání na vyhořelé GT.

Foto: Filip Landa

T2-603 GT dokonce neměly ani vnější kliky na zadních dveřích. Přidány byly až kvůli závodní homologaci.

Motor měl již výkon zvýšený na 140 koní při 6000 otáček za minutu, a to především změnou sacího a výfukového potrubí, upraveným rozvodem, zvýšeným kompresním poměrem (9,2:1) a použitím čtyř dvojitého karburátorů Weber 35 DCNL.

Druhý vyrobený prototyp se poprvé veřejně představil začátkem léta 1965 při domácí soutěži na Štramberkém okruhu, kdy jej řídil Alois Mark. Následně (4.–7.7.1965) se objevil také na Rallye ČSSR (Rallye Vltava) s posádkou J. Pavelka – A. Lacina. Bohužel pro poruchu diferenciálu do cíle nedorazili.



Tatra 2-603 GT 1965 – zrod soutěžních vozů pro 35. ročník Marathon de la Route

Začátkem roku 1965 poslala Tatrovka tři karoserie modelu T603 do svého bratislavského závodu, aby je odlehčili a současně upravili pro kategorii Gran Turismo při 35. ročníku Marathonu de la Route v roce 1965. Samotná stavba soutěžních vozů následně probíhala ve vývojovém oddělení kopřivnické automobilky.

Karoserie a interiér

Karoserie vozů byla samonosná, odlehčená odvrtáním a vyřezáním všeho zbytečného na povolené minimum 1320 kg. V zavazadlovém prostoru bylo vyřezáno dno, které oddělovalo zavazadlový prostor od prostoru pro rezervu. Víko rezervy bylo odstraněno a nahrazeno obyčejným plechem, který hladce navazoval na před voz. To umožnilo nejen usazení velké palivové nádrže objemu 100l až na dno prostoru pro rezervu, ale také podstatně snížilo těžiště vozu. Byly také odstraněny kryty pro baterie a otvory směrem vzhůru zvětšeny až k okapnímu lemu zavazadelníku. Dále byly



odstraněny závěsy kapoty a nahrazeny lehčími bez pružin. Samotná kapota byla laminátová s plnicím otvorem palivové nádrže a v otevřené poloze ji udržovala jednoduchá tyčka umístěná v přední části u zámku kapoty.

Kromě toho byly odvrtány nosníky v prostoru rezervy, a to jak oba krajní po stranách zavazadlového prostoru, tak příčný na podlaze prostoru pro rezervu. V levé přední části vedle světlometů

byl vyříznut oválný otvor, ve kterém byly za sítkou umístěny pneumatické klaksony Fanfar. Kompresor pro klaksony se nacházel v pravé části prostoru pro rezervu a připojením dvou hadic s redukcí do jedné jím bylo možno zatrioubením dohustit pneumatiky. V levé části pod závěsem kapoty našel vůbec poprvé místo brzdový posilovač ATE, uvažovaný pro zavedení do sériové výroby. Kvůli poměrně vysoko uloženému posilovači brzd byla nádobka na brzdovou a spojkovou kapalinu umístěna do prostřed za palubovou desku v místech, kde se v sériovém voze nachází prostor pro rádio.

Za pravým předním nárazníkem byl zavařen otvor pro přívod vzduchu k topení, společně s prvky přívodu vzduchu samozřejmě odstraněného. Otvor pro větrání a ofukování čelního skla zůstal na levé straně zachován funkční. Panel světlometů byl osazen hlavními světlomety Cibié, nad gumové přednárazníky byly připevněny přídatné dálkové světlomety Marchal Fantastic, zatímco po jejich vnějších stranách byly k nárazníku připevněny mlhové světlomety Cibié s jódovými lampami.

Interiér vozu doznal rovněž velkých změn. Byly odstraněny přední i zad-





V horním krytu přístrojové desky byl samozřejmě odstraněn reproduktor včetně krycí mřížky, otvor tam ovšem zůstal pro kontrolu a případné dolévání brzdové kapaliny do nádobek přesunutých z prostoru zavazadelníku.

Řadící páka byla přesunuta ze sloupku řízení na speciální konzoli mezi sedadly, což pilotům umožňovalo mnohem rychlejší a přesnější řazení. Podle vzpomínek si jej mimořádně pochvalovali. Vozy byly opatřeny běžnými tříbodovými bezpečnostními pásy. Podlaha pod pedály byla zcela odstraněna, pouze na pravé straně byl umístěn lehký kryt, aby spolujezdec omylem nestrčil chodilo mezi řídící tyče. Důsledně odstraněno bylo také veškeré přebytečné čalounění.

Dveře byly odlehčeny vyřezáním veškeré vnitřní plechové výplně a vnější plechový potah dveří nahradil laminát. V zadních dveřích byly odlehčeny i boční a spodní části rámu dveří. Rovněž bylo odstraněno stahování oken, které bylo v předních dveřích nahrazeno koženým řemínkem s dírkami, který držel okno v potřebné poloze. Otevírání předních i zadních ventilačních okének zůstalo zachováno.

Čalounění dveří bylo rovněž nahrazeno odlehčeným krytem. Na dveře spolujezdece bylo umístěno osvětlení

ní sedadky a přední byly nahrazeny skořepinovými anatomickými sedadly, upevněnými na speciálních držácích z ocelových trubek. Původní držáky, jak předních, tak zadních sedaček, byly maximálně odlehčeny vyřezáním veškerých prolisů. Vyřezáním byla rovněž odlehčena spodní část přístrojové desky na straně spolujezdece a vzniklou díru přikryla rozměrná laminátová přihrádka na jízdní itinerář. Z tohoto důvodu muselo být přesunuto ovládání větrání, a to na palubní desku do míst, kde se v sériovém voze nacházelo rádio. Vedle

větrání byly umístěny hodiny se stopkami.

Dvířka přihrádky před spolujezdcem byla rovněž odstraněna a místo nich umístěny přístroje Twinmaster Halada a Speedpilot. Přístrojovou desku doplňoval také otáčkoměr Smith, umístěný vlevo od sdruženého přístroje s rychloměrem. Rychloměr byl odpojen, jelikož vozy dosahovaly rychlosti, která byla mimo jeho rozsah. Alois Mark s úsměvem říkával: „Ta auta tak jela, že nám mechanici odpojili tachometry, abychom se v nich nebáli!“





startovního čísla, které traťovým komisařům v noci umožnilo bezpečnou identifikaci vozu. Boční a zadní skla byla nahrazena plexisklem. Pouze přední i zadní ventilační okénka pro malý úbytek hmotnosti vykoupený zbytečnou pracností zůstala skleněná. Podobně tomu bylo u předního skla, které však bylo na zakázku vyrobeno mnohem tenčí, a tedy podstatně lehčí.

V zadní části vozu proběhlo další výrazné odlehčení. V prvé řadě byly vykrojeny zadní blatníky pro snadnou a rychlou výměnu kol. Boční lapače vzduchu byly laminátové, postrádaly ozdobnou nerezovou lištu na hraně vstupu vzduchu a bylo odstraněno vnitřní žebrovaní. Laminátová byla rovněž i zadní kapota se speciálním prolisem pro osvětlenou SPZ, aby nemusela být pro osvětlení použita kovová chromovaná lišta ve tvaru vlaštovky, známé ze sériových vozů. Zmizely také zámky kapot, které byly v zavřené poloze zajištěny gumovým lanem.

Závěsy zadní kapoty byly rovněž vyměněny za lehčí bez pružin, a proto je v otevřené poloze znovu držela podpěrná tyčka. Uvnitř motorového prostoru byly odstraněny mřížky ve vstupu chladícího vzduchu od lapačů. Zadní čelo také prošlo úpravou. Odstraněna byla termostatická klapka s velkou částí oplechování ventilátorů. Nové oplechování vyrobené z hliníku bylo umístěno mnohem výše. Kompletně proto zakrylo řemenice včetně ventilátorů a oddělilo spodní polovinu motoru od válců s hlavami.

V horní části motorového prostoru byl vytvořen „kastlík“ pro karburátory Weber s jednoduchým filtrem vzduchu naplněným kokosovým vláknem. Zadní nárazník doznal rovněž odlehčení. Z oválného otvoru byla vyjmuta lišta, kterou se zasunuje startovací klika, což v důsledku zlepšilo odvod teplého vzduchu z motoru. Dále byly odstraněny gumové části nárazníku a odrazová sklička byla napasována přímo do chromované části nárazníku.

Karoserie nakonec dostaly bílý lak. Pro snadnější identifikaci mechaniky a střídajícími jezdci během příjezdu do boxů byly jednotlivé vozy rozlišeny černými pruhy na kapotě. Jeden vůz byl bez pruhů, druhý měl jeden černý pruh a třetí měl černé pruhy dva.

Nápravy a brzdy

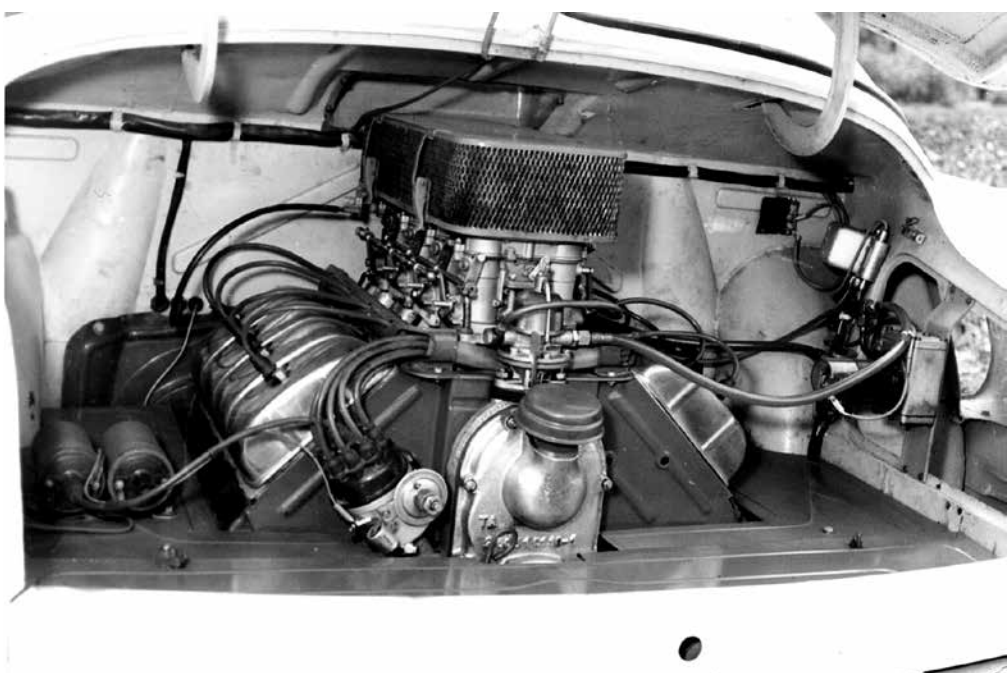
Byla použita klasická přední náprava, tedy vlečná klika McPherson s teleskopickými tlumiči a vinutými pružinami. Řízení bylo použito klasické hřebenové, pouze uložení hlavní řídicí páky bylo v pevném ložisku a řídicí tyče na straně hlavní páky byly uloženy v kulových kloubech stejně jako na straně u kol.

Vedení vozu proto bylo mnohem přesnější, ostřejší a řízení mnohem rychleji reagovalo na povel řidiče. Alois Mark později na toto řešení s velkou oblibou vzpomínal a nejednou zalitoval, že mu nebylo dovoleno si jej v odkoupeném voze ponechat.

Zadní nápravu tvořily výkyvné poloosy se suvnými rameny v pevném kloubovém uložení, oproti sériovému v silentblocích, odpružené sníženými vinutými pružinami s negativním seřazením zadní nápravy a teleskopickými tlumiči. Sériové ráfky rozměru 4,50 E x 15" obouvaly sériové pneumatiky Barum Extra Sport rozměru 6,70 x 15". Na celý 82hodinový závod měli k dispozici pouze 10 sad pneumatik DUNLOP SP 185 x 15, které obuli až na jeho samotném konci. Brzdy byly použity jednookruhové bubnové ZAD s obložením DON s již zmíněným brzdovým posilovačem ATE.

Motor a převodovka

Motor byl použit stejný jako u dříve testovaných prototypů verze GT, tedy vzduchem chlazený vidlicový osmiválec s rozevřením řad válců v úhlu 90° a roz-





Čtyřstupňová synchronizovaná převodovka se suchou, hydraulicky ovládanou jednodílnou spojkou byla upravena pro lepší využití zvýšeného výkonu motoru, a to prodloužením druhého a třetího převodového stupně (II. – 95 km/h, III. – 135 km/h) a mírným zkrácením čtvrtého. Řazení nesynchronizované zpátečky bylo jistěno pojistným kroužkem na řadicí páce, který bylo nutno přizvednout.

Vozy dosahovaly nejvyšší rychlosti 195 až 200 km/h. Průměrná spotřeba paliva činila v soutěžním tempu přibližně 25 až 30 l na 100 km.

Tatra 2-603 B5 1966 – úprava vozů pro 36. ročník Marathon de la Route

Koncem roku 1965 se po úspěšném výkonu dvou ze tří vozů T2-603 GT na okruhu Nürburgring, kde ve své kategorii obsadily vynikající 3. a 4. místo za vozy Porsche 904 GTS a Alfa Romeo Giulia TZ, začalo vývojové oddělení pracovat na vozech pro nadcházející 36. ročník Marathon de la Route 1966. Výraznou změnu představovalo rozhodnutí zúčastnit se kategorie cestovních vozů třídy B5, která umožnila provést úpravy vozidla s použitím nejnovějších poznatků výzkumu a prověřit změny, připravované

vodem OHV typově značený jako Tatra 603 H. Chlazení bylo řešeno dvěma exhaustory, za kterými se nacházela dvě dynama PAL Magneton 12 V/300 W, aby bylo zajištěno dostatečné napájení veškerých světlometů. Ze zdvihového objemu 2472 ccm (vrtání 75 mm x zdvih 70 mm) poskytoval hnací agregát nejvyšší výkon 140 koní při 6000 otáček za minutu při zvýšeném kompresním poměru 9,2:1 a nejvyšší točivý moment 196 Nm při 4000 otáček za minutu.

Motor byl osazen písty domácí výroby METAZ a zapalovacími svíčkami Jiskra Tábor. Zapalování bylo akumulátorové s napětím 12 V a pořadím zapalování válců 1-3-6-2-7-8-4-5. Ve voze byly na rozdíl od sériového provedení namontovány dvě zapalovací cívky. V případě poruchy jedné z nich proto stačilo přepojit kabely a vůz mohl pokračovat v závodě. Upravený rozvod měl tvrdší ventilové pružiny.

Dále byl změněn sací a výfukový systém. Sací potrubí bylo odlito ze 4 kusů a pro každý válec byl vytvořen zvláštní sací kanál pro osazení čtyřmi dvojími karburátory Weber 35 DCNL se společným síťovým filtrem vzduchu naplněným kokosovým vláknem. O dopravu

paliva se staralo klasické mechanické čerpadlo společně s elektrickým čerpadlem Hardy. Výfukové potrubí bylo vyvedeno ven z opláštění motoru a na každé straně svedeno do dvou vývodů s opláštěním v podobě jednoduchého tlumiče výfuku.

Mazání motoru prošlo rovněž úpravou. Samotný tlak sice zůstal stejný, olejové čerpadlo však bylo zvětšeno, aby se zvýšil průtok oleje a zlepšilo chlazení motoru. Provozní teplota oleje se proto navzdory náročnému provozu pohybovala okolo 90 °C.



Hlavní viditelná změna – žlutá barva s černou kapotou

pro sériovou výrobu. Základem nových závodních vozů se stala původní trojice T2-603 GT z ročníku 1965.

Karoserie a interiér

Oproti verzi GT doznala následujících změn, vše ostatní zůstalo zachováno. Nejnižší přípustná hmotnost pro kategorii cestovních vozů třídy B5 byla stanovena na 1427 kg. Přední kapota proto zůstala laminátová s upravenými závěsy, avšak musel být odstraněn plnicí otvor nádrže, aby mohlo tankování probíhat po otevření kapoty jako u sériového vozu. Dále byl zaslepen oválný otvor pro klaksony Fanfar, které zůstaly uzavřeny v levém předním blatníku. Z předního nárazníku byly sundány přídatné dálkové světlomety, protože povoleny byly pouze světlomety mlhové.

Přední blatníky byly současně o přibližně 4 cm vykrojeny směrem nahoru, a to pro snazší výměnu kol na sníženém podvozku. Zvýšení lemů neumožnilo použít původní ozdobnou lištu s nápisem 603. Do předních podběhů byly ještě přidány speciálně tvarované hliníkové lapače vzduchu, které směřovaly proudící vzduch k brzdovým kotoučům a zlepšovaly jejich chlazení. Dveře byly vyměněny za kovové, ale opět částečně odlehčené. Lapače pro přívod vzduchu k motoru zůstaly laminátové jako u verze GT.

Zadní kapota musela být dle nařízení použita kovová. Nevadilo to, protože laminátová v místě úchyty kapoty kvůli vysokým teplotám praskala. Na kapotě byla umístěna také ozdobná chromovaná lišta, samotné uzavírání bylo řešeno gumovým lanem jako u verze GT. Zadní nárazník musel být použit rovněž sériový včetně lišty s otvorem pro startování klikou a gumovými přednárazníky s odrazkami. Změnou prošla rovněž zadní okna, která musela být vyměněna za skleněná. Ostatní zůstala shodná s verzí GT.

Poslední, zato nejviditelnější změnou bylo přelakování vozů žlutou barvou s černými matnými kapotami a černou přední maskou. Rozlišení vozů během příjezdu do boxů bylo řešeno červenými pruhy na pravém předním blatníku. Jeden vůz byl znovu bez pruhu, druhý s jedním pruhem a třetí se dvěma červenými pruhy.

Interiér doznal oproti verzi GT dalších podstatných změn. Jelikož byly cestovní vozy homologovány jako pětimístné, musela být k předním skořepinovým sedadlům přidána také sedadla zadní. Namísto kovu byla ovšem z tenké překližky, na které byl molitan tvarovaný do podoby sériové lavice, potažený modrošedým sériovým látkovým potahem se šedou koženkou. Rovněž ča-

lounění dveří muselo být použito kompletní z šedé a černé koženky včetně madel klik a stahování okének klasickou klikou. Těmito změnami vozy nabraly oproti verzi GT potřebných 107 kg.

Nápravy a brzdy

Nápravy prošly také změnami. Obě byly sníženy o 20 mm zkrácením pružin, čímž dosáhly zadní nápravy ještě výraznějšího negativního sklonu. Nové tlumiče s tvrdší charakteristikou tlumení dodal národní podnik Autobrzdý Jablonec. Brzdy byly stále jednookruhové, nově však na všech kolech kotoučové Dunlop s brzdovým posilovačem ATE a obložním Girling, které byly uvažovány pro další modernizaci sériového vozu.

Ráfky měly opět rozměru 4,50 E x 15", ovšem s menší roztečí kolových šroubů než u pozdějších kotoučových provedení modelu T603. Menší náboje znamenaly menší odpružené hmoty. Devizové hospodářství závěrem umožnilo použití závodních pneumatik Dunlop SP 185 x 15 na celý závod. Zvýšila se proto jízdní stabilita a přilnavost, patrná zvláště během deště.

Motor a převodovka

Motory byly použity z vozů provedení GT. Podstoupily však další sérii úprav, které jejich výkon zvýšily na 150 koní a maximální točivý moment na 201 m při 4000 otáček za minutu.

Všechny čepy klikového hřídele byly pečlivě přeleštěny. Ojniční pánve zůstaly sériové s atestem. Vyleštěné ojnice však byly vyrobeny z nízkolegované oceli třídy 15 (152306), kontrolované na vnitřní praskliny rentgenem. Další důležité změny představují písty MAHLE s pístními kroužky NOVA, sériové válce skupiny A, nově vyrobené hlavy válců se sedly výfukových ventilů a výfukovými ventily ATE, tvrdé ventilové pružiny s atestem vyrobené národním podnikem Perovny Hostivař, nová vačková hřídel se změněným tvarem palce a nové zvedáky ventilů včetně jejich vedení a těsnění.



Změna dveří na kovové včetně čalounění



Náporový chladič oleje vpředu (Brno 1967)

Vyrobeny byly také zcela nové výfukové svody s jednoduchým oválným tlumičem výfuku, přičemž opět byly spojeny pouze dva válce do jednoho vývodu. Setrvačník byl odlehčen a byla v něm použita spojka Fichtel Sachs HB 225 včetně spojkové lamely.

Vůbec poprvé byla použita tyristorová zapalovací souprava AEC 77 s napětím 12 V, umístěná po levé straně motorového prostoru s rozdělovačem PAL Magne-ton Kroměříž s atestem. Drátěný olejový filtr nahradila papírová vložka čističe oleje Purolátor, jako mazivo sloužil olej Castrol XL SAE 40 s wolframovým aditivem. Nalévací hrdlo oleje bylo doplněno o expanzní nádobu s odvzdušněním motoru.

Čtyřstupňová převodovka zůstala zcela shodná s provedením T2-603 GT.

Tatra 2-603 B6 1967 – změny pro poslední sezonu

Poslední soutěžní úpravu trojice zmíněných vozů podstoupila v roce 1967, a to nejdříve pro závody ve Štramberku na okruhu pod Trúbou a následně pro šestihodinovku v Brně. Došlo k drobným změnám na karoserii a chlazení motoru, které vyústily v zařazení do třídy B6.

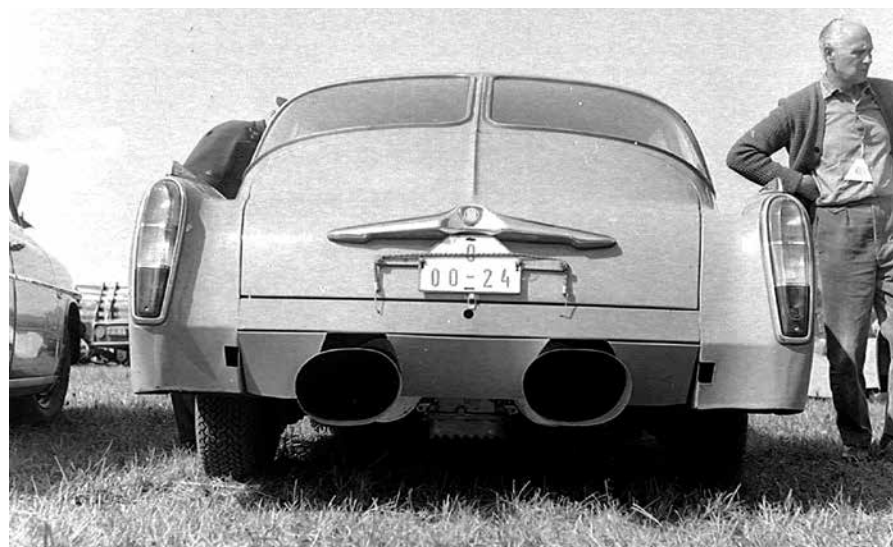
Pro start na Štramberském okruhu byly demontovány nárazníky. Z motoru byly odstraněny původní exhaustory, přičemž bylo změněno a zkráceno výfukové potrubí zakončené do tvaru „květinky“, které ústilo do trub ejektorů nasazených namísto exhaustorů. Z tohoto důvodu byla upravena také spodní část zadního čela. Rovněž bylo zhotoveno nové okrytování válců a výfukových svodů, zatímco olejové chladiče pro krátký závod ve Štramberku zůstaly na motoru. Elektronické zapalování AEC bylo vyměněno za magnetové, jaké používaly T607 Monopost. Výkon motorů takto vzrostl na 170 koní při 6000 otáček za minutu.

Pro pozdější šestihodinový závod v Brně byly dále upraveny pouze dva z těchto automobilů. Vozu zasloužilého mistra sportu Aloise Marka se již nedotkla, protože na Masarykově okruhu startoval s novější T2-603, postavenou

ŠESTIHODINOVKA V BRNĚ:

Poslední soutěžní úpravy

Vozy T2-603 B5 z Marathon de la Route 1966 byly naposled upraveny pro šestihodinový závod v Brně. Proti soutěži pod Trúbou došlo k drobným změnám na karoserii, jako například použití přední kapoty s otvorem pro nalévání benzínu nebo montáži nárazníků, z nichž bylo kvůli ejektorům nutné střední část zadního uříznout. Hlavním technickou změnou se však stala přední část prostoru pro rezervu přizpůsobená pro montáž mohutného náporového chladiče oleje, ze kterého vedly do motoru hadice zapojené na místech původních olejových chladičů. Celý závod poté jely oba vozy s pootevřenými zadními kapotami pro lepší chlazení.



Bez zadního nárazníku – ejektory pro Štramberk 1967

pro 37. ročník Marathon de la Route 1967. Po ukončení závodní sezony 1967 bylo rozhodnuto přestavět T2-603 B5 z Marathon de la Route ročníku 1966 pro použití v běžném provozu a nabídnout je k prodeji.

| Text a foto: Jiří Procházka,
Tomáš Procházka

| Redakční úprava: Josef Kasperkevič



» Tatra 2-603 GT/B5/B6:

Přestavba, provoz a současnost původního vozu Aloise Marka

Druhá část vyprávění o někdejší soutěžním voze Aloise Marka je věnována jeho přestavbě pro silniční provoz, následnému osobnímu užívání a současné podobě, která pozornému oku v řadě detailů nezapře závodní minulost.

Když bylo po skončení sezony 1967 rozhodnuto o přestavbě původních soutěžních vozů pro použití v běžném silničním provozu, mezi prvními dostali možnost je získat tovární jezdci, kteří s nimi reprezentovali Československo na závodech Marathon de la Route. Pro Aloise Marka to znamenalo příležitost získat do osobního vlastnictví automobil, se kterým dosáhl většinu svých sportovních úspěchů. Samozřejmě ji využil

a přímo v automobilce zahájil poslední úpravu, předcházející přihlášení v dobovém registru vozidel.

Přestavba pro silniční provoz – ze soutěžního do cestovního tempa

V první řadě motor opustily karburátory Weber, namísto kterých byly použity 2 sériové dvojité spádové karburátory Jikov 30. Dále zmizela váčková hřídel

s ostřejším časováním a písty MAHLE se zvýšenou kompresí nahradily sériové. Došlo sice ke snížení výkonu na standardních 100 koní, ovšem souběžně klesla také průměrná spotřeba. Z původních 25 až 30 litrů na 100 km v plném závodním nasazení se ustálila na průměrných 10 litrech na 100 km při jízdě v běžném provozu.

Kvůli pohodlí cestujících bylo dále použito sériové pérování. Alois Mark si však ve voze přál ponechat soutěžní přední nápravu a řízení, které si pro jeho přesnost a jistotu velmi oblíbil. Bohužel, nezískal souhlas vedoucího vývojového oddělení, a proto musel použít sériové. Brzdy si naproti tomu směl ponechat závodní, ovšem pro snadnější údržbu za méně pravidelného provozu



nakonec použil sériové bubnové. Plnicí nádoba brzdové kapaliny a nádoba kapaliny ovládání spojky zůstala uvnitř vozu za palubní deskou.

Největších změn však doznala karoserie. Z důvodu nové vyhlášky o vzdálenosti obrysových světel od okraje vozidla bylo nutné osadit rozšířenou laminátovou masku se čtveřicí reflektorů. Mezi reflektory našel místo nový trojúhelníkový znak s křídélky po stranách, níže malá lišta a nápis „603“. Kryty předních ukazatelů směru nahradily oranžové, ve kterých byly zrušeny žárovky obrysových světel přemístěných do hlavních světlometů.

Přední i zadní nárazník byly již nového tvaru se svislými pryžovými přednárazníky, konstruovanými pro odtlačení jiného automobilu v zatíženém i nezatíženém stavu. Přední nárazník byl dále upraven pro dodatečnou montáž světlometů do mlhy, v daném případě se žlutými skly. Závodní 100litrová nádrž byla vyměněna za 50litrovou sériovou a plnicí hrdlo se přesunulo na blatník s klapkou ovládanou táhlem z pravé strany přístrojové desky.

Novou přední kapotu bez středního prolisu ozdobila velká lišta ve tvaru

písmene T. Kapota motoru byla rovněž použita nového tvaru a na hraně prolisu byla připevněna podlouhlá tvarovaná chromovaná lišta, pod kterou bylo v horní části umístěno osvětlení SPZ. Nad lištu byl připevněn trojúhelníkový znak Tatra shodný se znakem mezi předními reflektory. Výřezy v zadních blatnících pro snadnou výměnu kol při Marathon de la Route byly zavařeny částí sériových blatníků, zatímco jejich krátké laminátové lapače byly nahrazeny novými prodlouženými sériového provedení.









Plexisklová boční a zadní okna byla vyměněna za standardní skleněná, zadní ventilační okénka však zůstala původní. Na levém je dodnes původní nálepka z Marathonu de la Route 1966, kterou majitel vozu léta opatroval.

Laminátová soutěžní sedadla vystřídala vpředu třímístná lavice s dělenými opěradly, vzadu pohodlná sedadla se sklápěcí loketní opěrkou uprostřed. Sedadla byla potažena vroubkovanou koženkou. Čalounění dveří a ostatních částí interiéru bylo rovněž použito koženkové. Řada současných majitelů těchto vozů nad popisovaným provedením žasne, neboť běžné vozy měly potahy látkové.

Řadící páka putovala zpět pod volant, stejně jako ruční brzda přezdívaná pro tvar své rukojeti „deštník“. Přihrádka na itinerář spolujezdce pod palubní deskou však zůstala jako vhodná od-



kládací plocha. Chloubou vozu byly původní pneumatické klaksony Fanfar.

Poslední a zřejmě nejviditelnější úpravou byla barva vozu. Zdenka Marková si vždy přála bílý Mercedes, a proto jí manžel alespoň částečně vyhověl a oděl do bílé barvy svoji Tatra. Po všech provedených úpravách vůz v únoru roku 1969 opustil brány továrny a byl na dopravním inspektorátu uveden do běžného provozu.

Desetiletí spolehlivého provozu – živoucí odkaz slavné minulosti

Bývalý soutěžní vůz spolehlivě sloužil následujících 35 let, během nichž doznal několika menších změn. První, neplánovanou bylo někdy v 80. letech minulého století odstranění předních mlhových





řada dochovaných soutěžních detailů a technických prvků, odlišných od běžné sériové produkce. Znovu se jim také podařilo zpět vrátit klaksony Fanfar s původním kompresorem a novými trumpetami.

Novým generacím tak připomíná zasloužilého mistra sportu Aloise Marka a úspěšnou závodní historii osobního modelu Tatra 603.

| Text a doplňující foto:

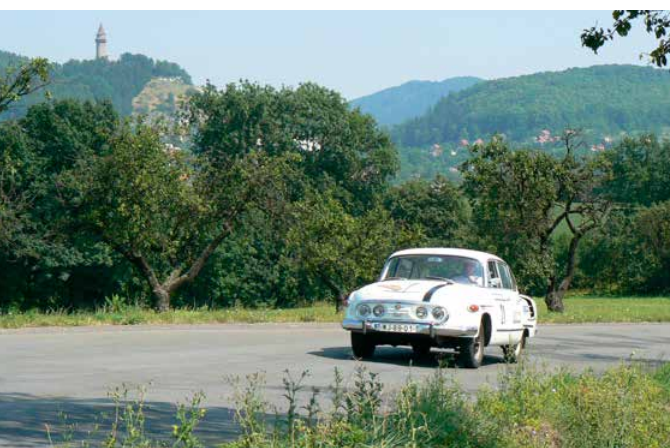
Jiří Procházka, Tomáš Procházka

| Redakční úprava: Josef Kasperkevič

| Foto: Ondřej Kroutil

světla nenechavou rukou zlodějů v noci na parkovišti na Hukvaldech. Jako druhá následovala montáž zadního mlhového světla pro splnění nové vyhlášky a do třetice také montáž elektrických klaksonů. Bohužel, pneumatické klaksony Fanfar umístěné v podběhu pravého předního kola podlehly soli na československých silnicích a šrouby spojená místa se jednoduše rozpadla.

Dnes je automobil v rukou vnuků Aloise Marka, Jiřího a Tomáše Procházkových. Dostává pravidelnou péči a účastní se vybraných závodů a soutěží historických vozidel. Zaslouženému obdivu jejich účastníků a diváků se těší pečlivě konzervovaná patina bílého laku, zpod kterého na několika místech prostupuje někdejší žlutá, stejně jako





» Stavba T2-603 B5 Marathon de la Route 1966: *V cíli desetiletého maratonu*

Příběh znovuzrození slavného závodního vozu Aloise Marka si délkou nezádá s podnikem Marathon de la Route, kde památného úspěchu dosáhl v roce 1966. Deset let trvající stavba nepřinesla pouze krásný soutěžní automobil v původní podobě dochovaného originálu, ale také mnoho zajímavých objevů z jeho zajímavé historie. Znovu nadto spojila mnoho členů bývalého továrního týmu, bez jejichž vzpomínek a pomoci by doslova maratonský projekt nedošel k cíli. Více slovy vnuků zasloužilého mistra sportu, Jiřího a Tomáše Procházkových.

Vzácné dědictví – volání šachovnicového praporku

Když nám byl po dědečkově smrti do péče svěřen jeho bílý rodinný klenot, rozhodl můj bratr Tomáš, že jméno Alois Mark a slavnou závodní Tatra T2-603 GT/B5/B6 nenecháme upadnout

v zapomnění. V létě roku 2001 jsme ji proto vzali na amatérský závod do vrchu ve Šternberku. Bohužel, pořadatelé nás zařadili do kategorie soudobých vozů do objemu motoru 2 500 ccm, což znamenalo, že jsme měli co dělat, aby nás nedošlo auto statující minutu

za námi. Proto jsme se o další rychlostní závody nepokoušeli.

Změna přišla až v létě roku 2006, kdy pan Jiří Raška obnovil závody pod štramberskou Trúbou, kde v souboji o pohár Aloise Marka v jízdách pravidelnosti jeho Tatra nesměla chybět.



Nicméně stále to nebylo ono, sériové provedení bílé T603, byť s rychlým pruhem, nepůsobilo dostatečně dravě.

Prvním bratrovým nápadem bylo postavit T607 Monopost. Nakonec jsme se však shodli, že vhodnější a jednodušší bude pokusit se o T2-603 B5. V úvahu samozřejmě přicházela dvojice variant, a to znovu přestavět originál nebo nově postavit jeho repliku. Myšlenka vrátit na závodní tratě originál byla samozřejmě lákavá. My ji však odmala známe v sériové podobě, a navíc máme stále na paměti, co řekl náš dědeček: „Kluci, s vlastním autem se nezávodí!“



Moudrá slova pronesl v 90. letech minulého století, když Tomáš hned v prvních metrech závodu odřel o svo- didla svůj Ford Escort. Motoristický sport s sebou zkrátka vždy nese riziko a pohled na vzrostlé švestky a hluboké příkopy kolem Štramberského okruhu nás rychle přesvědčil, že tudy cesta nepovede. Pokud bychom totiž jediný dochovaný vůz z Marathon de la Route ročníků 1965 a 1966 chtěli něčeho skutečně ušetřit, je to havárie, ať již kvůli závadě nebo jezdecké chybě.

Nalezení cíle – stavba repliky

Padlo proto rozhodnutí koupit sériový vrak a postavit sestru, lépe řečeno identické dvojče v nejúspěšnějším žlutém provedení T2-603 B5 z Marathon de la Route 1966. Když náš dědeček zvládl přestavět závodní stroj na civilní, proč bychom my nesvedli přestavět civilní na závodní? V hlavě máme informace z jeho vyprávění, známe jeho přátele a také syny jeho kolegy z bývalého továrního týmu, bratry Hajduškovy, kteří se již na tratě vrátili s jejich

oranžovou T2-603 B5 z Marathon de la Route 1967.

Překvapivě těžkým úkolem se však stalo najít k prodeji vůbec nějaký vůz T2-603 s nízkým předním oknem, úzkou maskou a krátkými lapači používanými v letech 1962 až 1966. Protože se hledání začalo táhnout do ztracena, rozhodl jsem, že namísto něj koupíme vrak T2-603 z období let 1968 až 1975. Vždyť Marathon de la Route byl především zkouškou nových mechanických skupin, uvažovaných a připravovaných právě pro sériovou výrobu modelového ročníku 1969. Nebude proto potřeba shánět nápravy s kotoučovými brzdami, motor T603 H a mnoho dalších dílů z novějšího modelu, použitých již při Marathonu de la Route 1966.

Koupě vraku nalezeného na jednom statku v okolí Vsetína proběhla 18. 2. 2007. Budoucí závodní vůz třídy B5 se následně ocitl před domem Aloise Marka, kde jej čekal opravdu dlouhý maraton. Celý rok však strávil pod plachtou v přístřešku, odkud vykukovaly zbytky bílé barvy a sousedé prochá-



zející kolem smutně proto pokyvovali hlavami a říkali: „Lojza se musí v hrobě obracet, že ti Procházkoví nechali jeho nádhernou bílou T603 tak zchátrat.“

Střecha dvakrát jinak – stavba dílny a hledání dílů

Scházela nám ovšem dílna. Na řadu proto přišlo přesvědčování rodičů, že bude třeba zmenšit jejich krásnou za-



hrádku plnou jabloní a záhonků s rajčaty a paprikami o zhruba 45 metrů čtverečních. Místo okopávání zeleniny motyčkou vzal nakonec v létě 2007 táta do rukou krumpáč a lopatu a než jsme o víkendu dorazili, měl odrytou ornici. Zde musíme oběma rodičům poděkovat za jejich pochopení a přinesenou oběť. Do podzimu byly hotové základy a čekalo se na jaro příštího roku, kdy jsme plánovali dílnu dokončit.

Přes zimu jsme samozřejmě nezaželeli. Sháněli jsme, kupovali a měnili karosářské díly pro přestavbu na starší model, známý také jako „šilhavka“. Střechu, respektive její přední část pro nízké čelní sklo se nám podařilo získat v Trnávce u pana Bruse, který prý v továrně smontoval první vyrobený motor T603. Střechu měl původně na přikrytí dřeva a byla z bourané T603.

Úzkou masku světel, lištu na přední kapotu, krátké lapače (byly z první série, takzvané „jedničky“, které jsme později vyměnili za správné) a mnoho dalších dílů na motor, převodovku, nápravy a brzdy jsme náhodou objevili na půdě



jednoho domu v Příboře. Majitel jej zdědil po svém dědečkovi a připravoval rekonstrukci. Kromě mnoha dalších součástí tam byla, byť přeložená na půl a zčásti odstřižená, hliníková kapota na „jedničkovou“ T603, pravděpodobně určená na jeden ze tří vozů pro Rallye Monte Carlo.

Nejvzácnější objev jsem však učinil na naší vlastní půdě. Vzpomněl jsem si totiž, že když jsem tam jako kluk šmejdil, zahlédl jsem stříbrné lišty. Okamžitě jsem se proto vydal na půdu podívat se za trám, kde jsem je před lety viděl naposled. Byly tam, lišty na krátké zadní

lapače. Originální lišty z dědovy T2-603 B5 Marathon de la Route 1966, které tam schoval při přestavbě na sériovou verzi s dlouhými lapači. Stačilo je vyleštit a mohly se montovat...

Tatra se přesunula do nové dílny v polovině května 2008. Pomalu proto začalo rozebírání vozu prokládané dostavbou dílny, která trvala až do jara roku 2009. Zde je nutno poznamenat, že vše probíhalo za současné dostavby vlastního rodinného domu, zatímco Tomáš prováděl půdní vestavbu svého bydlení. Když se každému z nás podařilo do dílny přijet jednou týdně na 4 až 5 hodin, bylo to dobře.

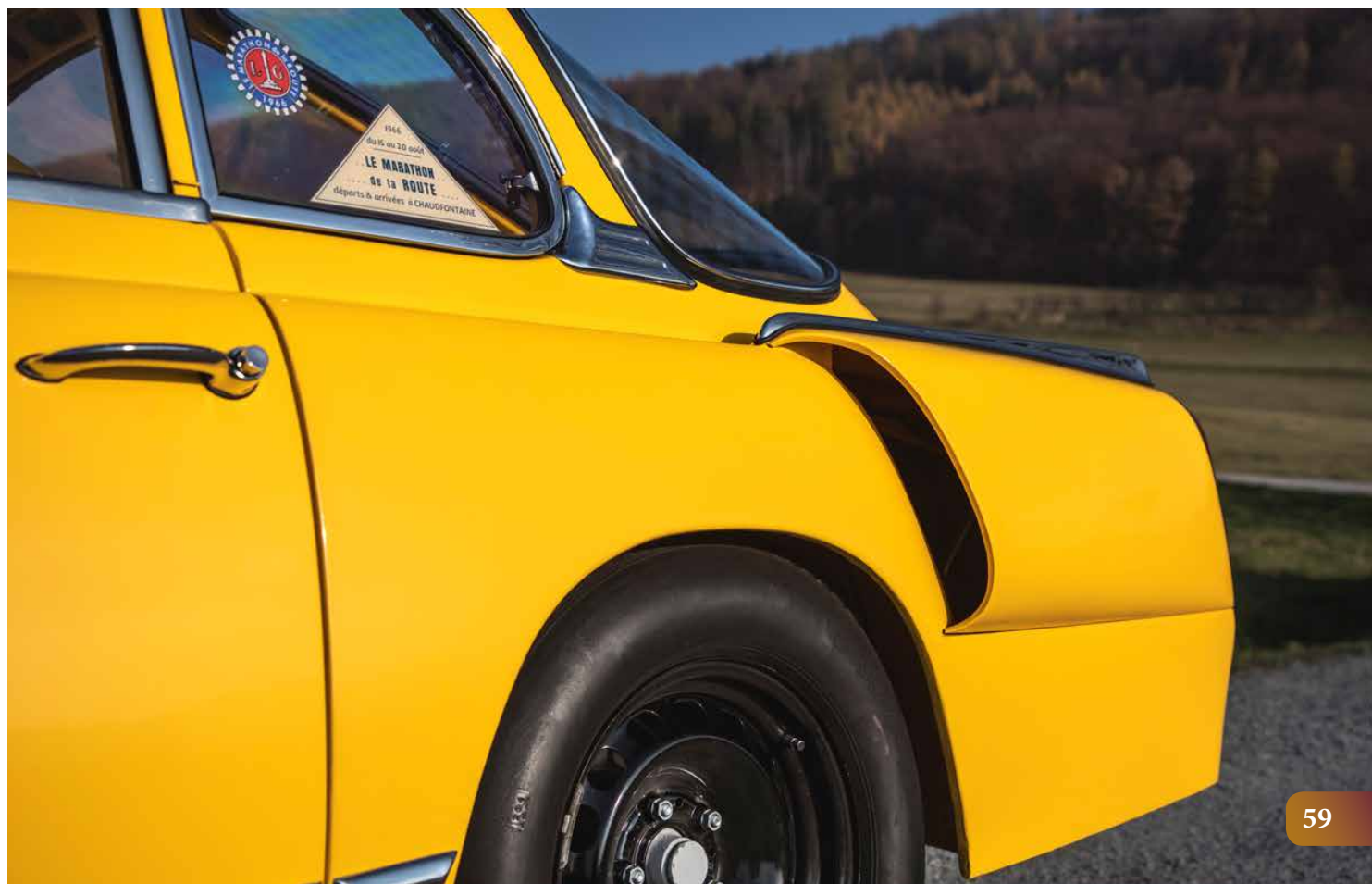
Zpátky na plech – karosářské práce

Rozebranou a obroušenou karoserií jsme koncem dubna roku 2009 odvezli na opískování. Následně jsme zahájili dlouhou etapu v podobě vyřezávání prorezlých částí, vyklepávání nových z tabule plechu a navařování zpět. Samozřejmě docházelo k úpravám podle bílého originálu. Kromě četného od-



lehčení se jednalo především o výztuhy a vzhledovou přeměnu ze široké masky na „šilhavku“. Občas se za námi do dílny stavil mrknout Zdeněk Hajdušek a když viděl, jak se s tím po nocích jednou týdně trápíme, nabídl nám, že vymění alespoň prahy a podlahu vozu.

Souhlasili jsme, protože měl za sebou již mnoho výměn a věděl, kde řezat a co přivařit. Zkusili jsme jej také přemluvit k vůbec nejtěžšímu úkonu, a to výměně přední části střechy pro nízké sklo. Nakonec svolil a za několik dnů mi volal, ať se odpoledne zastavím, že mi vše naměřil, abych si to mohl zničit sám.





Než jsem dorazil, měl střechu uřezanou a čekal, až mu pomůžu s napasováním nové. Na první pokus úplně neseděla na předních sloupcích. Zhodnotili jsme, že někdejší havárie jejího dárce zasáhla také pravou přední část, a proto přišlo na řadu nejdůležitější nářadí ze všech – kladivo. Netrvalo dlouho a střecha pasovala jako nová.

Když byla karoserie v lednu roku 2012 konečně vyvařená, zamířila do dílny k největšímu a současně nejvytříženějšímu odborníkovi na výrobu

ochranných závodních rámců, Michalovi Škarkovi. Pobyla u něj ještě bezmála pět měsíců, než na ni došla řada, aby za týden již byla hotová a mohla se vrátit zpět k nám do dílny.

Po návratu bylo nutno zacínovat spoje a vyrobit pomocí cínu hrany, dále odlehčit a vyvařit rámy dveří a kapot a následně spasovat mezery. Vzhledem k tomu, že jsme narazili na již zmíněnou hliníkovou přední kapotu, rozhodli jsme se nechat potahy dveří a přední kapotu udělat z hliníku. Nesmírně nám pomo-

hl skutečný mistr karosář a kamarád našeho táty, Josef Florea. Byl to právě on, kdo vyráběl karoserii pro T602 Tatra Sport Ludka Munzara a jezdil s ním v 80. letech minulého století jako závodní mechanik. Z tabulí hliníkového plechu vyrobil doslova umělecké dílo, které mi bylo téměř líto překrýt lakem.

Kabát bez ramen – nový lak a příprava podvozku

Po namontování okrasných lišt, zámků kapot, napasování rámečků dveří a nárazníků přišlo na řadu shánění šikovného lakýrníka, který by práci zvládl za rozumné peníze. Štěstí nám přálo a pan Julius Randýsek, také bývalý tovární jezdec, nám doporučil Rudolfa Dvořáka. Bývalý spolužák Bohuslava Stiborka, dědečkova spolujezdce z Marathon de la Route 1966, a někdejší řidič generálního ředitele Tatrovky se zakázky s radostí ujal, protože měl vždy slabost pro T603. Vozidlo k němu dorazilo koncem léta roku 2013. Ve svých 73 letech následně 7 měsíců prolézal ochranným rámem, kytoval a brousil, až mohl vzít do rukou stříkací pistoli a převléknout karoserii do žluté barvy.





Souběžně s lakováním probíhaly u nás v dílně renovace a úpravy náprav, brzd, řízení a dalších dílů. Tomáš se pustil do úprav nábojů kol, já si vzal na starosti řízení a uložení zadních ramen. Na rozumy, co upravit, jak upravit, kde upravit, jsme chodili už od začátku za pamětníky. Prvním z nich byl pan Lubomír Rek, spolujezdec, nejlepší kamarád našeho dědečka, a hlavně technický vedoucí továrního týmu Tatra pro soutěže Marathon de le Route. Druhým byl Bohuslav Konvička, hlavní mechanik továrního týmu Tatra. Na dotazy nám odpovídal: „Jo, synci, to už je dávno, já si už ho... pamatuju!“ Nakonec si však vždy vzpomněl a poradil, jak nejlépe mohl.

V dubnu 2014 se nalakovaná T603 znovu ocitla před domem Aloise Marka a mohla začít montáž připravených renovovaných a vyrobených dílů. Pokud se říká, že při správné renovaci musí každý šroubek projít rukama, při stavbě závodního auta, ke kterému se žádná dokumentace nedochovala, to platí desetinásobně. Mnoho součástí je jinak než v sériovém autě, musí se vymyslet, vyrobit namontovat. A přesto nakonec

zjistíte, že to není úplně ono. Ven s tím proto k soustružníkovi, který nemá právě čas. Měsíce běží, lidé se ptají, když už vyjedete a stále nic...

Naštěstí, s mnoha úpravami, jejich návrhem i výrobou nám nejvíce pomohl můj kamarád a soused odnaproti Karel Číp, který je zeťem pana Stiborka a měl mnohaleté zkušenosti z vývojového oddělení dnešní společnosti Tatra Trucks. V součtu to byly desítky hodin, které jsme nad různými díly strávili. A nesmíme opomenout ani dalšího dobrého souseda a kamaráda Davida Gajduška,

který nám byl často na počkání ochoten vysoustružit nebo vyfrézovat prakticky cokoliv.

Upravená převodovka – podívat se kolům na zoubek

Bohužel, vždy to nebylo tak jednoduché. Velký problém představovala například ozubená kola převodovky. T2-603 B5 má odlišné zpřevodování, kde je druhý a třetí stupeň rychlejší a čtvrtý pro změnu kratší. Pokud bychom potřebovali pouze přímé ozubení, byla by situace jednoduchá a dodavatelů mnoho.





Šikmé ozubení na původních strojích prodaných z „fabriky“ však v okolí mohl vyrobít pouze jediný člověk. A přestože se u něj osobně přimlouval také bývalý ředitel Technického muzea Tatra a jeden z největších znalců historie slavné kopřivnické značky Karel Rosenkranz, nikdy jsme se jich nedočkali.

Vybrali jsme si proto jako náhradu společnost Bondy v Modřicích u Brna. Říkali, že to bude sice trvat 3 měsíce, je-

likož mají spoustu práce, ale nakonec tři ze čtyř ozubených kol vyrobili již během dvou měsíců od zadání. Kolo druhého převodového stupně však vyrobít nedokázali, jelikož má jak šikmé hlavní ozubení, tak přímé ozubení pro synchronizační kroužky z jednoho kusu. A to moderní stroje vyrobít nedokáží. V případě ostatních kol je totiž hlavní ozubení z jednoho kusu, synchronizační z druhého a jejich spojení řešeno systémem drážka – pero.

Ostatně, Zdenek Hajdušek to v jejich oranžové B5 vyřešil právě tímto způsobem také u kola 2. převodového stupně. My jsme se však chtěli držet originálu, a proto jsme pokračovali v hledání.

Nakonec nám poradil náš známý, majitel vozu T603 Filip Landa, abychom zkusili oslovit pana Milana Zetka, který vlastní T607 Monopost, protože mu potřebná ozubená kola také musel někdo vyrobit. Pan Zetek nám velice ochotně





pěkně řadilo. Za týden již Tomáš vyzvedával hotové ozubené kolo.

Od rozebrání převodovky přes peripetie s ozubenými koly až po zamontování do vozu uběhl další rok. Průběžně se však pracovalo na interiéru, palubní desce a natahovala se elektrika. Velmi se osvědčily drobné ruce dcery Hedvičky, které protáhly kabely místy, kam jsme mohli pouze bezradně zírat.

Na kola jsme Tatrovku poprvé spustili o Vánocích roku 2015. Následovalo zasklení vozu, se kterým nám znovu poradil a pomohl Rudolf Dvořák. Než se stal panským kočím, jeho prací bylo právě zasklívání předních a zadních oken včetně montáže chromovaných rámečků do gum. Měl proto nedocenitelné zkušenosti, které proměnil v přípravek a podrobnou instruktaž, jak správně postupovat.

Vzduchem chlazené srdce – z lázní do posilovny

Na konci listopadu 2015 jsme se konečně pustili do rozebrání motoru a jeho přestavby. Do rukou se nám

předal kontakt na pana Františka Fabíka z okolí Žďáru nad Sázavou. Obratem jsem mu volal a do telefonu se mi ozval hlas pána podle všeho v důchodovém věku. Když jsem mu řekl, že mi dal kontakt pan Zetek, protože mu vyráběl kola do jeho převodovky, pověděl mi: „Jo, chlapče, to bylo někdy po vojně, to už je dávno, ale tak mi to pošli, podívám se na to. Bude to ale docela trvat, a protože tam máš dvoje ozubení, bude to i drahé.“

Zeptal jsem se tehdy pouze, jak dlouho předpokládá, že bude výroba trvat, abychom mohli naplánovat další práce, a ujistil jej, že cenu budu respektovat, protože kolo do převodovky potřebujeme. Odpověděl mi, že zhruba měsíc a cenu zatím neodhadne. Za 14 dní mi však volal, že má téměř hotovo a ať mu ještě pošlu synchronizační kroužek, který na to kolo použijeme, že nám podle něj nabrousí stejný úhel kuželu, aby to





dostal originální dokument s popisem úprav motoru T603H na motor GT. Nalezli jsme jej v pozůstalosti po švagrovi našeho dědečka Václavu Hruškovi, který se závodů Marathon de la Route účastnil jako technický delegát. Byla v něm také čísla továrních výkresů, nicméně v kopřivnickém archivu už ani jeden z nich neexistuje. Dle seznamu úprav jsme však měli alespoň představu, co vše musíme upravit a vyrobit. Opět jsme také navštívili někdejšího týmového mechanika Bohuslava Kon-

vičku, který si jako již dříve na mnohé vzpomněl.

Samozřejmě jsme několikrát navštívili také Zdenka Hajduška, jestli by neprozradil něco ze svého vývoje na oranžové T2-603 B5. Pochopitelně, příliš se mu zpočátku nechtělo, ale několik detailů nám nakonec přece vysvětlil. Občas si však něco nechal takzvaně s křížkem po funuse, a proto mě potěšilo, když jsem mu na přesně mířený dotaz mohl odpovědět „Jo, to jsme tam udělali“ nebo dokonce „To jsme ještě

takto vylepšili“. Jeden z našich nápadů dokonce převzal, vyzkoušel a dodnes funguje.

Většinu úprav, které byly v možnostech vybavení naší dílny, jsme udělali sami. Řadu věcí však bez speciálního vybavení zkrátka nevyrobíte, a proto jsme zavzpomínali na starosti s výrobou ozubených kol. Například, hlavní pánve dle průměru přebroušení klikové hřídele se dnes již sehnat nedají. K mání je pouze polotovár, který se musí vyvrtat na přesný průměr podle hřídele. A na vyvrtání těchto pěti děr jsme čekali neskutečných 8 měsíců.

Většinu dílů motoru jsme již měli přichystaných, nebylo je však možné namontovat. Nakonec ovšem v srpnu 2016 přece zazvonil telefon, že si mohu pro připravený blok motoru přijet. Smontování vnitřku motoru se všemi úpravami a slícovaným namontovaným sáním bylo hotovo začátkem roku 2017. Čekala nás tedy výroba výfukových svodů a tlumičů výfuků, opět u velice vytíženého Michala Škarky. Z ohýbaných trubek nakonec po 6 měsících čekání stvořil za jediný týden další umělecké dílo.



Zajímavou kapitolou bylo oplechování kolem válců, které jsme nasadili a zase sundali nejméně stokrát, aby kolem svodů bezchybně lícovalo. Do auta se proto motor dostal až v dubnu 2018. Zdaleka to však nebyl konec. Museli jsme ještě dodělat redukce a odbočky pro přívod paliva, podtlaku k brzdovému posilovači, vymyslet připojení čidel teploty, tlaku a kontrolky mazání, ovládání škrtících klapek karburátorů a mnoho dalšího.

První start – velké maličkosti

K prvnímu pokusu o nastartování proto došlo až 1. 6. 2018. Vše bylo přichystáno, mělo by stačit otočit klíčkem. A, jak už to občas bývá, nestalo se vůbec nic. Motor sice točil, ale nenaskočil. Benzín do karburátorů tekla a jiskra se také objevila, přestože se mi zdála slabá. Čeho jsem si nicméně všiml a měl tomu věnovat více pozornosti, byla hřející se cívka zapalování.

Dvě a půl hodiny jsme proto měnili kabely, rozdělovače a cívky, až jsme se před půlnocí rozhodli nechat vše

na ráno. Když jsem se však doma podíval na zapojení tyristorového zapalování, uviděl jsem závadu na první pohled. Na cívku jsem totiž přivedl navíc plus, které rušilo přerušované napětí, a právě proto se cívka nadměrně zahřívala.

Zavolał jsem Tomášovi, který ještě zůstal v garáži, ať drát odpojí a vyzkouší nastartovat. „Chce to naskočit, má to snahu. Vrať se!“ ozvalo se v telefonu a já za chvíli seděl v autě cestou na dílnu. Motor se sice nechal chvíli přemlouvat, ale nakonec, symbolicky přesně jednu minutu po půlnoci jako při startu Marathon de la Route, naskočil. Z toho zvuku nás mrazilo v zádech, a to jsme věděli, že ještě nevydává vše, co v sobě ukrývá.

Následovalo ještě několikrát vytažení motoru z karoserie, protože upravená spojka na první pokus nefungovala. Karburátory Weber bylo nadto nutné několikrát přetřeskovat, než motor běžel, jak má. Znovu proto bylo potřeba motor seřadit, a to se lépe dělá na paletě než v motorovém prostoru, kde je přístup ke všem ladicím šroubům a tryskám obtížnější.

Přední nárazník – z pekla štěstí

Před prvním pokusem o jízdu zbývalo ještě namontovat sedačky, bezpečnostní pás, nádrž a přední nárazník. Právě s nárazníkem nás nejprve čekalo nemilé překvapení, které se potom změnilo v úžasný objev. Zjistili jsme, že nárazník, který jsme sehnali výměnou za „trojkový“, nekopíruje tvar příďe. Na levé straně totiž od blatníku odstával o zhruba 3 cm. Až po pečlivé prohlídce jsme zjistili, že je lehce promáčkнутý, což způsobilo jeho prohnutí a odstávání.

Shodou okolností mi měsíc předtím volal dlouholetý kamarád Radek Mifka, že u nich ve vývoji v Tatře uklízeli a našli nárazník na T603. Zeptal se mě, jestli ho chci, jinak že mají za úkol jej vyhodit do šrotu. Samozřejmě jsem požádal, aby jej raději přivezl k nám. Na bližší prohlídku ovšem nebyl čas, a tak putoval rovnou na půdu. Vzali jsme jej proto zpět dolů a důkladně prohlédli. Byl sice hodně zašlý a zaprášený, ale už na druhý pohled jiný.

Z vnitřní strany byla vyřezána značná část výztuh a ty co zbyly, byly ještě





odvrtány. Navíc v něm byly v přední části na každé straně vyvrtány 4 díry. Přesně v místech, kde podle dobové fotografie T2-603 B5 byly umístěny na speciálních držácích přídavné mlhovky. Vůbec se mi nechtělo věřit, že by více jak 50 let čekal v továrně schovaný původní nárazník pro soutěžní T2-603

B5. Ještě jsme však příliš nejásali a raději ho zkusili nasadit. Co však budu povídat, pasoval na první dobrou. Večer jsem proto usedl k fotkám a začal hledat nějaký detail, který by domněnky potvrdil. A skutečně jsem našel fotografii z šestihodinovky v Brně v roce 1966. Byla to pravda...

Všechna 4 pravnoučata, Kuba, Filípek, Dorotka a Hedvička od nás dostala hadříky a Silichrom, aby podobně jako my, 4 nejstarší vnuci, kteří kdysi leštili chromy na dědečkově bílé T603, vyleštila originální nárazník. Chrom po těch letech není dokonalý, ale je spálen žářem slunce vycházejícím po 3 dny nad hradem





Nürburg, bičován deštěm, rosen mlhou a ošlehán větrem Zeleného pekla. Právě proto musí na památku neskutečného výkonu šestice továrních jezdců zůstat zachován v původním stavu.

První jízda – zkušený spolujezdec na palubě

Konečně nadešel den D a T603-2 B5 se poprvé vydala na zkušební jízdu. Uskutečnila se 8.7.2018, což symbolicky vyšlo na datum narození nejstarší dcery Aloise Marka. Motor zaburácel, v převodovce jemně cvaklo a Tomáš pomalu vyjel z dílny.

Při krátké projížďce po ulici jsme zjistili, že auto opravdu jede, jak má, a že brzdy, vlastnoručně upravené na dvouokruhový systém doporučený řády FIA pro závodní historické automobily, bezchybně fungují. Nemohli jsme tedy zajet nikam jinam než za panem Stiborkem, abychom jej po 50 letech opět posadili na „jeho“ sedadlo spolujezdce a svezli.

Nezaměnitelný zvuk vzduchem chlazeného osmiválce vyhnal před dům také souseda pan Stiborka, Josefa Floreu, který nám klepal kapotu, dveře a oplechování v motorovém prostoru. Vždy nám fandil a byl moc rád, že jsme dílo úspěšně dotáhli do zdárného konce.

Pana Stiborka jsme zavezli, aby se pochlubil, čím přijel, k jeho švagrovi Augustinu Lacinovi, dalšímu továrnímu jezdcí a navigátorovi.

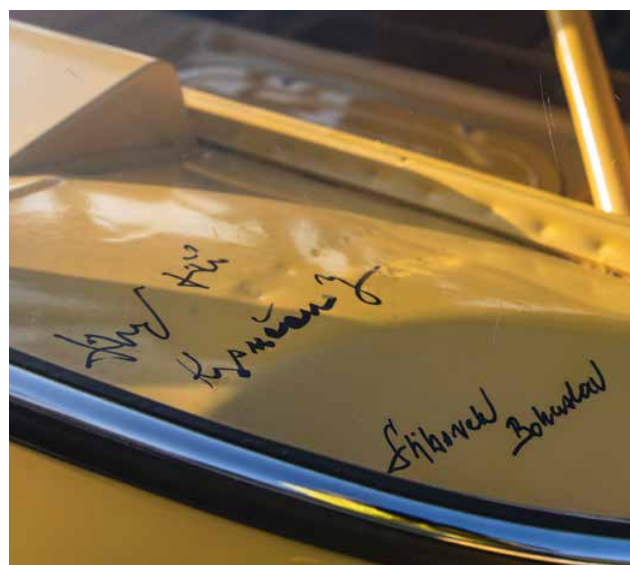
Mimochodem, ve stínu mimořádného úspěchu tří Tatrovek při Marathon de la Route 1966 před lety zůstalo vynikající umístění Augustina Laciny a Jindřicha Kysučana při téměř souběžně konané velké mezinárodní automobilové soutěži Corditac rallye v Maďarsku. S T2-603, původně postavenou v roce 1964 pro závod Spa-Sofia-Liége, tehdy celou 1500 km dlouhou soutěž vedli,

než je drobné zpoždění v časové kontrole závěrečné etapy odsunulo na druhé místo.

V cíli desetiletého maratonu – znovu připraveni ke startu

Celá stavba T2-603 B5 nám trvala více než deset let. Byl to opravdu dlouhý maraton, ale nakonec jsme to dokázali. Zrodila se živoucí připomínka všech těch odvážných chlapů, usadajících po tři dny a tři noci za volanty tří žlutých Tatrovek v nejtěžším sportovním podniku Evropy.





Bereme proto své úsilí nejen jako památník této šestici jezdců, ale celému továrnímu týmu, mechanikům, funkcionářům, pracovníkům vývojového oddělení a dalším, kteří se v 50. a 60. letech podíleli na sportovním úspěchu vozů T603. Dalším cílem je proto vrátit se s naším vozem na trať vybraných domácích a zahranič-

ních soutěží historických vozidel, a to především těch spojených se jménem Aloise Marka.

Závěrem nesmíme zapomenout poděkovat rodinám v čele s manželkami za jejich nezměrnou trpělivost a neposledně všem svým, ale také dědečkovým přátelům a známým, bez jejichž ochotné pomoci a poctivé práce bychom

se nikdy nesvezli. Na dotaz, co jsme dlužni, většinou odpovídali: „Vydělat si mohu jinde, tohle je pro Lojzu.“ Ještě jednou jim za to děkujeme!

| Text a dokumentární foto:
 Jiří Procházka, Tomáš Procházka
 | Redakční úprava: Josef Kasperkevič
 | Foto: Ondřej Kroutil





» Žezlo nejmladší generace: *Minikáry A. Mark Tatra Team Kopřivnice*

Bratři Jakub a Filip Procházka navazují na rodinnou motoristickou tradici. Pravnuci Zasloužilého mistra sportu Aloise Marka, který v 50. až 60. letech minulého století závodil za tovární tým TATRA Kopřivnice, ji dnes úspěšně reprezentují v závodech minikár.

Tomáš Procházka v roce 2011 ke 4. narozeninám svého syna Jakuba zrenoval minikárové autíčko, které oblékl do barev závodního monopostu TATRA 607 stojícího v Technickém muzeu Tatra v Kopřivnici. Po narození druhého syna Filipa přibyla další tatrovácká minikára, tentokrát v barvách modré a bílé. Tímto byla odstartována závodní kariéra obou bratrů.

Jakub Procházka – krasojízda obávaného soupeře

Začátky nebyly jednoduché. Závody totiž vyžadují již u malých dětí velkou dávku sebekázně, soustředění a odvahy. Prvním závodem se v roce 2014 stal podnik MČR minikár v Jablonci nad Nisou. Trať měřila 800 m a byla velmi obtížná. První tréninková jízda nezačala nejlépe. Jakub havaroval v jedné z ostrých zatáček

a při plné rychlosti na vlhké vozovce dostal smyk, který ho vymrštil mimo trať. Skončil v 1,5 m hlubokém příkopě, kterým proletěl ještě asi 12 m, než se zastavil v rošti a kopřivách. Příhodu ovšem vzal s humorem a znovu se postavil na start. Zpočátku s respektem, ale s každou další jízdou získával na jistotě. Nakonec se mu podařilo dostat na stupně vítězů, bylo z toho krásné třetí místo.

První velký úspěch přišel téhož roku v Rohožníku u Bratislavy. Trať vedla lesem, byla nejdelší (900 m) a současně nejtěžší z celé série. Při seznámení s trati se na první pohled zdála být bezpečná (šířka 7 m), ale už v první tréninkové jízdě začalo pršet a déšť přešel v celodenní liják. Asfaltové vápencový povrch

MINIKÁROVÉ ZÁVODY: Velké maličkosti



Minikára je bezmotorové vozítko, jezdí z kopce a její pohonnou jednotkou je gravitace. Nízký trubkový rám je osazený skořepinovou anatomickeou sedačkou a závodním volantem. Všechna čtyři kola jsou brzděna dvouokruhovými hydraulickými brzdami. Kára může být z důvodu lepší aerodynamiky také kapotována. Přestože je stroj celkem jednoduchý, kvůli moderním technologiím jeho cena šplhá na desítky tisíc korun. Jezdec musí mít při závodech ochrannou přilbu se sklápěcím štítkem, rukavice, bezpečnou obuv, kombinézu a zá-

vodní licenci. Věk závodníků je od 4 do 99 let, rozdělení jsou do pěti věkových kategorií.

Minikárové závody se uskutečňují na uzavřených tratích dlouhých 400 až 900 m, proložených třemi slalomovými úseky. Trať je měřena časomírou s přesností na setiny sekundy. O výsledku proto rozhoduje čas a trestné body. Na brankové úseky se najíždí podle barev červené bójky zprava, zelené zleva. Sražení bójky se hodnotí dvěma plusovými sekundami a neprojetí branky znamená sto trestných sekund navíc.

se proto stal kluzištěm. Jezdci jeden za druhým nezvládali projet branky a získávali 100 s za trestné body. Trať se stala velmi nebezpečnou, proto sportovní komisař zredukoval tři závodní jízdy na dvě.

Jakub vyhrál tréninkové jízdy, ale v první závodní jízdě nasbíral 100 trestných sekund a figuroval na třetím místě. V druhé závodní jízdě jel čistě a rychle. Ve třetím slalomovém úseku však dojel slovenského jezdce startujícího o 30 s před ním, který shodil kuželku a traťový rozhodčí ji nestačil postavit na původní místo. Přestože to byla doposud nejrychlejší čistá jízda, byla mu anulovaná a musel jet opravnou jízdu. První radost proto na chvíli vystřídal zklamání, ale s odhodláním a celý promočený se Jakub znovu postavil na startovní čáru. Všichni mu drželi palce a sledovali jak bravurně a rychle projíždí branky. Výsledný čas 1:53.50 s ohromil a předčil i závodníky vyšších kategorií.

První místo v závodě si vyjel s nevídaným náskokem 10,23 s na druhého slovenského jezdce M. Filipa a 13,88

s na třetího, svého největšího soupeře R. Jůdu. Jakubovo prvenství v závodě rozhodlo o celkovém vítězství v Evropském poháru pro rok 2014.

Filip Procházka – nadějný výsledek nejmladšího z rodu

Mladší Filip Procházka statečně bojuje a získává zkušenosti v kategorii





M1. V minikárách poprvé nastoupil v Rožnově pod Radhoštěm v září 2015 ve svých 3 letech a 9 měsících. Zatím má odjeté tři sezóny, při kterých startoval v 35 závodech v ČR a SR.

V 7. kole PČR 2016 v Těrlícku u Havířova se nad Beskydami zatáhlo a blesky a průtrže vody znesnadnily závod. V kategorii M1 vyjel na trať nejmladší jezdec čtyřletý Filip jako první. Přes špatnou viditelnost projel celou trať bez chyby a zanechal za sebou starší a zkušenější soupeře. Po odjetí kategorie M1 byl však závod přerušen, a proto si na první umístění na bedně musel počkat až na další sezony.

Celkové výsledky jsou rovněž velmi slibné: v letech 2017 a 2018 obsadil shodně 4. místo v Evropském poháru, v roce 2018 skončil v MČR na celkovém 5. místě.



Rodinná tradice – zpět na podiu

Tomáš Procházka je oběma synům trenérem, mechanikem, vedoucím i dopravcem. Všechno vybavení vzniká doma v garáži bez jakékoliv tovární podpory, jakou mají například jezdci z ÚAMK-Automotoklubu Škoda. Rodinný A. MARK TATRA TEAM Kopřivnice na závodech samozřejmě doprovází také další příbuzní, kteří Jakuba s Filipem neúnavně povzbuzují podél trati.

Vyhlášení nejlepších minikárových jezdců každoročně probíhá v Praze, a to přímo v sídle Autoklubu České republiky. Mladí kopřivničtí jezdci tedy zasloužené trofeje přijímají na stejném podiu, na kterém jejich pradědeček v 60. letech minulého století obdržel titul Zasloužilý mistr sportu.

| Text a foto: Jiří Procházka st.

| Redakční úprava: Josef Kasperkevič

JAKUB PROCHÁZKA: Mistrovský talent



Jakub Procházka má v této chvíli odjeto celkem 8 sezón, sestávajících ze 112 závodů v ČR a SR. Statistika jeho výsledků je skutečně obdivuhodná: 52x 1.místo, 22x 2.místo, 10x 3.místo a nadto 15 pohárů za celkové umístění.

4× mistr ČR:

2014, 2015, 2016 a 2018

1× druhý: 2017

3× vítěz Poháru ČR:

2015, 2017 a 2018

2× druhý: 2014 a 2016

4× vítěz Evropského Poháru:

2014, 2015, 2017 a 2018

1× druhý: 2016

Pro zajímavost, v roce 2015 zvítězil v každém z celkem 16 závodů. Podobná situace se opakovala také v roce 2018, kdy vyhrál všech 12 závodů v řadě.



» Dan Gurney: (*13. 4. 1931 – †14. 1. 2018)

Velký příběh vysokého Američana

Druhou část dech beroucího životního příběhu Dana Gurneyho věnujeme jeho působení v motoristickém sportu po ukončení úspěšné jezdecké kariéry. Představí se nám jako schopný manažer, nadaný konstruktér, zdatný organizátor a vynikající společník se smyslem pro humor a odvahou k dobrodružství. To vše z něj napříč generacemi pořadatelů soutěžních podniků, konkurenčních jezdců, sportovních historiků a světových fanoušků učinilo nesmrtelnou legendu.

GURNEY JAKO MANAŽER

All American Racers – principálem na plný úvazek

Po ukončení jezdecké kariéry se Gurney začal na plný úvazek věnovat vývoji a výrobě soutěžních speciálů a provozu profesionálního závodního týmu ve společnosti All American Racers (AAR). Když vyplatil společníka Carrolla Shelbyho, stal se jejím výhradním vlastníkem a hlavním manažerem. Nutno říci, že velmi úspěšným.

Indy Car – špičkové monoposty i vznik nového šampionátu CART

Přirozeného pokračování se dočkala účast týmu AAR v sérii Indy Car. Pro sezonu 1971 vznikly vozy Eagle 71, poháněné čtyřválcí americké společnosti Offenhauser Racing Engines (známé jako „Offy“). Legendární pohonné jednotky se v monopostech Eagle objevovaly již dříve, převážně však u soukromých týmů. V této souvislosti je vhodné zmínit, že všichni vítězové slavné Indianapolis 500 mezi lety 1947 až 1964 jezdili právě s motory Offy. Na začátku 70. let minulého století začaly být agregáty přepřínovány, což jejich název doplnilo



Eagle 71 a Bobby Unser (Indy 500, 1971)

o zkratku TC („turbocharged“, tedy přepřínované). Pomohlo to rovněž lépe čelit konkurenčnímu Fordu, který se vývoji motorů pro seriál začal úspěšně prosazovat od roku 1963.



Motor Offenhauser, přezdívaný jednoduše Offy

Nejvýraznějším modelem AAR se však stal monopost Eagle 72 Indy, připravený pro ročník 1972 podle návrhu Romana Slobodinskyje. Ukrajinský rodák se svého času podílel i na vývoji letadel pro North American Rockwell Corporation. Klínovitý stroj však poněkud inspirovaly konkurenční, aerodynamicky tvarované formule McLaren M16, které si nejen svojí rychlostí podmanily sezonu 1971. Počínaje rokem 1972 navíc nebylo nutné zadní přítláčná křídla obcházet mezerou v pravidlech (mohla být použita pouze jako součást karoserie, což v důsledku vedlo ke vzniku krytů motorů), a proto se aerodynamika výrazně posunula vpřed.



Pilot Bobby Unser a manažer AAR Dan Gurney před startem (Indy 500, 1972)

Tým AAR, podobně jako řada dalších, vycházel při tvarování karoserie z monopostů McLarenu. Přínos nových aerodynamických prvků jízdním vlastnostem a možnosti jejich zdokonalování se zjišťovaly především praktickou formou. Během závěrečných předsezónních zkoušek vzniklo právě touto cestou i další přelomové řešení, takzvaná Gurneyho klapka (Gurney flap). Jakkoliv se efekt malé svislé hrany na horním, respektive spodním okraji konce zadního přitlačného křídla může zdát zanedbatelný, ve skutečnosti znamenal mnoho. Své uplatnění má prvek výrazně zvyšující přitlak pouze při malém zvýšení odporu dodnes nejen v motoristickém sportu, ale také leteckém průmyslu.

Nový monopost Eagle 72 Indy nepatřil k nelehčím, bez náplní vážil 699 kg (celých 86 kg nad předepsanou spodní hranici). Byl ovšem silný, a to natolik, že hledání výkonu přiměřeného životnosti vedlo ještě během sezony ke zničení hned několika přepřítlačných 2,6litrových čtyřválců Offy. Stáj AAR používala jejich vlastní verzi, která podávala nejméně 600 koní při závodech a pro potřeby kvalifikace až 1100 koní. Pro ostatní zákazníky byla tato varianta dostupná až od roku 1973. Čtyřstupňové

manuální převodovky dodala americká společnost Weismann.

Monopost záhy ohromil jezdce i diváky svojí rychlostí. Velmi přesvědčivě ji tým ukázal již při prvním závodě sezony, kdy s ním soupeřům jednoduše ujel Robert William Unser, známý jako Bobby Unser. Poprvé v historii seriálu se s ním rovněž podařilo zajet kolo na oválné trati průměrnou rychlostí vyšší než 200 mil za hodinu (322 km/h), a to při kvalifikaci do závodu California 500 na trati Ontario Motor Speedway v roce 1972. K jistě nelibosti týmové jedničky Bobbyho Unsera (při pokusech zničil tři motory) ceněný rekord získal druhý nasazený jezdec Jerry Grant (s nímž Gurney před lety slavně nedojel 12hodinovku v Sebringu), který však právě na vysokorychlostních okruzích vynikal. Málokdy předtím bylo vidět formuli projíždět zatáčky dlouhým smykem.

Zájem provozovatelů stál na sebe přirozeně nenechal čekat, a ještě před koncem roku bylo dodáno nejméně 14 strojů. Eagle 72 Indy se brzy nato stal jedním nejúspěšnějších monopostů série Indy Car. Dokonce tolik, že Bobby Unser záhadně přišel o svoji rekordní sedmou pole position v řadě, oficiálně z důvodu chyby časomíry (jeho místo

připadlo Mariu Andretti). Gurney tehdy raději zavelel k odjezdu celého týmu, než aby do závodu nastoupil.

Pro novou sezonu byl po úspěšných zkouškách v předchozím ročníku zvětšen rozchod obou náprav a provedeny úpravy předního a zadního zavěšení. Dále byla rozšířena zadní část rámu, což společně s nově tvarovanou přídílí, kapotáží zádě, předním a zadním spoilerem vedlo k vyšší aerodynamické účinnosti. Upravený monopost byl pojmenován Eagle 73 Indy a většinu jeho úprav bylo možné objednat také pro starší model. Průběžně se rovněž



Monopost Eagle 73

pracovalo na odlehčení, což přineslo suchou hmotnost mezi 660 až 680 kg. V roce 1973 dosáhla účast monopostů Eagle 72 Indy a Eagle 73 Indy v seriálu svého rekordu, kterým je neuvěřitelných 20 vozů z celkového počtu 33 ve startovním poli závodu Indianapolis 500. Vítězství si tehdy odvezl Gordon Johncock, startující s vozem Eagle 73 Indy stáje STP/John Patrick Racing. Naneštěstí se k němu váže i tragické úmrtí jeho kolegy Sweda Savageho, což byla dokonce třetí smrtelná nehoda sezony.



Bobby Unser za volantem monopostu Eagle 75 na cestě za vítězstvím v Indy 500



Bobby Unser a Dan Gurney s trofejí Borg-Warner pro vítěze Indy 500 (1975)

V roce 1975 poté nejvyššího umístění na trati Indianapolis Motor Speedway konečně dosáhl přímo tým AAR, jehož pilot Bobby Unser startoval s vozem Eagle 75 Indy. Pro úplnost, jednalo se o jeho druhé z celkových tří dosažených prvenství, navazující na předcházející úspěch z roku 1968 (vůz Eagle 68 Indy, stáj Leader Cards).



Výbuch radosti po vítězství v Indy 500 (1975)

Gurney však do vývoje šampionátu kromě dosažených úspěchů zasáhl také jinak. Byl totiž jedním z prvních a nejvýraznějších kritiků činnosti pořádající organizace USAC, které vyčítal nedostatečnou propagaci šampionátu, stejně jako malé příjmy plynoucí z práv na televizní vysílání. Za historický je považován jeho otevřený dopis ze začátku roku 1978 (známý jako „Gurney White Pa-

per“). Gurney jeho prostřednictvím volal týmy k vytvoření jejich vlastní organizace, která by v rámci národního šampionátu pod záštitou USAC závody sama pořádala, přijímala platby za startovné a jednala o vysílacích právech. Dalším z požadavků byla přítomnost zástupce této nové organizace v samotném vedení USAC. Myšlenka se mezi jednotlivými stáji dočkala veskrze kladného přijetí, a to včetně velkých týmů Rogera Penskeho, Pata Patricka nebo Boba Fletchera. Není bez zajímavosti, že Gurneyho svým počínáním inspiroval další pozdější velikan, kterým nebyl nikdo jiný než Bernie Ecclestone.



Vítěz Indy 500 ročníku 1975 spolu s Wayneem Learym a Danem Gurneyem (Eagle 75)

Organizace USAC, podle všeho zvyklá na svoji dosavadní svrchovanost, nicméně návrh závěrem téhož roku velmi rázně odmítla. Bohužel, odhodlání závodních týmů to na síle neubralo, právě naopak. Ještě před koncem roku společně vyhlásili nový šampionát, pojmenovaný na Gurneyho návrh Championship Auto Racing Teams (CART). První závod se měl uskutečnit již v březnu roku 1979. Poslední náležitostí se proto stalo jednání s organizací Automobile Competition Committee for the United States (ACCUS), národním zástupcem FIA. Nezbytnou záštitu nad pohárem převzala organizace SCCA.

V roce 1980 představila stáj AAR jeden z nejvýraznějších monopostů ve startovním poli seriálu a současně jeden z nejoblíbenějších strojů Dana

Gurneyho, nazvaný Eagle 80. Nový vůz nebyl podobný žádnému jinému. Většina konkurenčních vozidel vycházela s různými změnami z konstrukce monopostů Lotus 78 a 79, urychlujících proudění vzduchu mezi podlahou a trati za současného snížení jeho tlaku (takzvaný „ground effect“, neboli přísavný efekt), pouze kombinací malé světlé výšky, svislých spodních lišt, zespod otevřených průtočných kanálů (nejčastěji Venturiho typu), křídel v širokých bočnicích a ranou podobu zadních difuzorů. Tým AAR, vedený Gurneyho tradiční kreativitou, naproti tomu přinesl řešení zcela jedinečné. Definujícím, nově vyvinutým principem se stala Boundary Layer Adhesion Technology (BLAT), na níž spolupracovali konstruktéři John Ward, Trevor Harris a Phil Remington. Není bez zajímavosti, že při vývoji používali větrný tunel, kterým tým AAR od roku 1980 disponoval jako vůbec první v celém šampionátu. Stojí rovněž za zmínku, že se prvky technologie BLAT o mnoho let později v pravidly omezené míře objevily ve formuli 1.

Tvarové pojetí těchto vozů se blíží takzvanému delta křídlu, v jehož duchu je navržena celá kapotáž. V několika rovinách od přídě k zádi klínovitý profil generuje kromě jiného po stranách dvojici vírů, které jsou pod náběžnou hranou kapotáže před zadní nápravou přísávány pod vůz. Vespod celkovou





Mike Mosley za volantem monopostu Eagle 80 na trati v Ontariu (1980)

účinnost dále podporuje umístění chladicího okruhu a výfukového systému s využitím postranních kanálů. Výfukové plyny totiž svojí energií a nižší hustotou pomáhají odvádět vzduch zpod monopostu. Směřován je následně přímo do velkého zadního difuzoru, který nakonec vzduch zpomaluje před místem úplavu (oblast víření urychleného proudění s okolním, kde může docházet k nežádoucím turbulencím ovlivňujícím stabilitu a přítlak). Svrchní proudění je vedeno k velmi široké zádi se zdviženou hranou a jejímu přítlačnému křídlu.

Druhou významnou odlišností je použití atmosféricky plněných vidlicových osmiválců Chevrolet, s hliníkovým blokem společnosti Donovan. Gurney šel tedy zcela proti soudobému trendu přepřítaných vidlicových osmiválců Cosworth, které do svých vozů zastavěla většina týmů. Důvod rozhodnutí byl prostý, přepřítané motory závodění prodražovaly a potenciál atmosférických jednotek ještě nebyl vyčerpán. Revoluční konstrukce podle Gurneyho nejlépe vystihuje pravou podstatu značky AAR.

Celý vůz byl po svém uvedení nadále zdokonalován, což v novém ročníku vedlo k monopostu Eagle 81. Právě s ním

dosáhla stáj památného vítězství na trati v Milwaukee, kterým si zároveň poněkud spravila chuť po předchozím podniku v Indianapolis (do něhož startovala z první řady, a nakonec odstoupila pro závadu motoru). Zpočátku nicméně situace nasvědčovala dalšímu neveselému víkend. Pilot Mike Mosley se nestačil pro selhání motoru kvalifikovat a musel startovat z posledního, 25. místa. Počínaje rozsvícením zelených světel se ovšem karta obrátila. Tichý a komorně vystupující Mosley totiž postupně předjel



Na cestě za nečekaným vítězstvím (Milwaukee, 1981)

naprosto všechny, a to bez ohledu na to, zda musel použít vnitřní nebo venkovní stopu. Vůbec nejhorší ovšem pro soupeře bylo, že suverénním výkonům vynikajícího oválového jezdce a geniálního vozu mohli pouze přihlížet. Přesvědčivě zvítězit v závodě, do kterého vyjel z posledního místa startovního roštu, bylo pro Mosleyho a AAR daleko větším úspěchem, než jakou ostudou bylo dokončit



Dan Gurney a Mike Mosley (1981)



Start Indy 500 v roce 1981



Bližší pohled na tvarování kapotáže Eagle 81

více než kolo za ním pro Carla Cogana s týmem Jerry O'Connell Racing a Maria Andrettiho v barvách stáje Patrick Racing.

Během sezony 1981 výjimečně pokročil monoposty na klasických tratích pilotovali Rocky Moran a Geoff Brabham, syn trojnásobného šampiona formule 1 Jacka Brabhama. Moran například dlouho vedl závod na okruhu Watkins Glenn, než jej o vítězství připravily potíže s dotankováním. Brabham naproti tomu získal pole position a vzápětí dominoval startovnímu poli při závodě v Riverside, dokud jej nedostavil stržený závit na levém zadním kole.

Nepřekvapí, že velké týmy následně potajmu vyzkoušely atmosférické osmiválce Chevrolet také, jakkoliv pouze při testech. Především se však silou většiny během několika měsíců zasadily o to, že koncepce monopostů AAR, která jejich stroje proměnila v zaostalé, stejně jako agregáty vycházející z velkosériových motorových bloků, které znehodnocovaly jejich vysoké investice do přepřínovaných motorů, byly postaveny mimo pravidla. Pořadatelé zároveň, podobně jako ve formuli 1, přesněji definovali celou řadu parametrů od přípustných aerodynamických prvků, přes koncepci motorů až po konstrukci rámu. Tímto momentem lze datovat jistou profesionalizaci amerického formulového sportu. Zároveň je počátkem Gurneyho opadajícího zájmu o šampionát CART. V jeho očích velmi složitě obhajitelné rozhodnutí totiž zabrzdlilo

vývoj mimořádně efektivní koncepce posouvající kupředu celý sport ve prospěch prokazatelně překonaného řešení pouze proto, že jej v dané chvíli používala většina. Po několika letech s běžnějšími konstrukcemi vozů tým AAR seriál opustil.

V letech 1979 až 1986 vyjízďely do závodů stroje Eagle, značené podle ročníků jako 79 (Cosworth DFX V8t), 80 (Cosworth DFX V8t a Chevrolet V8), 81 (Chevrolet V8), 83 (Chevrolet V8), 84SB (Pontiac V8), 85GC a 86GC (Cosworth DFX V8t). Sluší se zmínit, že Gurneyho stáj v tomto období vynechala sezonu 1982. V ročníku 1985 poté startovala rovněž pod názvem Gurney-Curb Racing, odrážejícím spolupráci AAR a týmu Mikea Curba.

V období od roku 1971 až do svého odchodu v roce 1986 dosáhl závodní tým AAR v šampionátech Indy Car, respektive CART celkem 23 pole position, 15 vítězství a dalších 22 pódiových umístění. Za ročník 1974 navíc jezdec Bobby Unser získal v jeho barvách mistrovský titul.



Pozdější mistr série IndyCar ročníku 1974 Bobby Unser po vítězství v California 500

V roce 1996 se stáj AAR s podporou značky Toyota po dvouleté přípravě navrátila do série CART. Bohužel, toto období pro vleklý vývoj motorů a další komplikace nepřineslo žádných významnějších výsledků, a proto japonská automobilka v roce 1999 spolupráci ukončila. Téhož roku navíc společnost Goodyear přestala podporovat formulové závody, a proto se jejich prostředků



Monoposty Eagle Toyota pilotů Juana Fangia II a Parnella Velka Jonese (Michigan, 1996)



Parnell Velko Jones při požáru monopostu Eagle Toyota (Laguna Seca, 1996)

napříště nadočkal ani tým AAR. Svým způsobem je to smutné rozuzlení příběhu, společně psaného již od roku 1964. Gurney totiž Goodyearu během své aktivní jezdecké kariéry důsledně zachovával věrnost, přestože mohl být nejen podle odborníků, ale také svědectví vlastních mechaniků rychlejší na konkurenčních pláštích Firestone.

Formule 5000 – dvakrát jinak ve stejné řeči

Dalším šampionátem, jehož se tým AAR zúčastnil, je formule 5000, pořádaná organizací SCCA. Původní seriál byl uveden v roce 1967, a to pod následně se měnícím názvem Grand Prix Championship. Zpočátku v něm startovaly standardní formulové vozy vlastních kategorií A, B a C (do 3 litrů, do 1,6 litru a do 1,1 litru objemu). Počínaje rokem 1968 poté vešla v platnost nová úprava pravidel, která umožnila



Sam Posey s monopostem Eagle Mk 5 (1969)

zástavbu upravených sériových vidlicových osmiválců do monopostů třídy A. Zrodila se formule 5000 (známá také jako American Grand Prix), jejíž název odrážel pětilitrové omezení objemu pohonných jednotek. Ve Spojených státech velmi populární šampionát přilákal, podobně jako svojí podstatou příbuzná série Can-Am, řadu vynikajících jezdců. Sluší se doplnit, že každý ročník uzavíral prestižní silniční závod šampionů (Road Race of Champions).

Gurneyho stáj vozy pro formuli 5000 již v minulosti připravila, a to v roce 1968. Jednalo se však o komerčně stavěné stroje, s nimiž sama nezávodila. Monoposty Eagle Mk 5 byly tehdy poměrně jednoduše odvozeny ze soudobých konstrukcí pro Indy Car (Eagle 68 Indy), od nichž se lišily například mírně štíhlejším rámem vyrobeným z oceli, namísto chrom-molybdenu požadovaného v seriálech USAC, a novým odpružením přední nápravy, vhodným pro silniční tratě. Pohon zajistily upravené vidlicové osmiválce Chevrolet,



Pilot Lou Sell s monopostem Eagle Mk 5 na trati Lime Rock (1968)

manuální převodovky dodala britská společnost Hewland. Výsledek byl velmi konkurenceschopný, což potvrzují mistrovské tituly Loua Sella (1968) a Tonyho Adamowicze (1969). V roce 1969 byl však další vývoj monopostů této kategorie ukončen a nadvládu postupně převzaly vozy McLaren M10A a Surtees TS5.



Pilot Brett Lunger s monopostem Eagle 74A při podniku Road America (1974)

Řádně proto tým AAR do seriálu vstoupil až v roce 1974, kdy byl šampionát poprvé pořádán ve spolupráci organizací SCCA a USAC. Nasazen byl nový monopost Eagle 74A, vyvíjený již od roku 1973 pro nasazení nejen ve formuli 5000, ale také formuli 1. Pohon znovu obstaral vidlicový osmiválec Chevrolet, manuální řazení Hewland. Sezónu provázely poměrně solidní výsledky, na nichž má zásluhu především jezdec Brett Lunger (jedno 2. a jedno 3. místo; 5. příčka závěrečného pořadí jezdců). Zajímavé jsou rovněž příležitostné starty pozdějšího mistra světa formule 1 Jamese Hunta (jedno 2. místo; 11. příčka celkově).

Do ročníku 1975 tým vstoupil s vozem Eagle 755, poprvé vyzkoušeným již koncem předchozí sezóny (James Hunt). Vůz tradičně poháněný osmiválcem Chevrolet s přímo řazenou převodovkou Hewland nicméně trápila vysoká hmotnost. Kromě Bobby Unsera (21. příčka konečného bodování) s ním jezdil také nadějný Vern Schuppan z Austrálie (jedno 2. místo; 8. místo závěrečného pořadí). V ročníku 1976 začínalo být jisté, že monopost Eagle 755 do vítězné formy přivést nelze,

a proto stáj AAR v jejím průběhu zakoupila ojetý vůz Lola T322, poháněný osmiválcem Chevrolet. Vern Schuppan s ním sezonu dokončil na celkové 6. příčce (dvě 3. místa).

Není bez zajímavosti, že téhož roku získal Schuppan na voze Lola T322 mistrovský titul v australském šampionátu Rothmans International Series, určeném vozům takzvané australské formule 1 (ve zbytku světa kategorizované jako formule 5000). Startoval během něj v týmu Theodore Racing hongkongského milionáře Teddyho Yipa, který kromě jeho podporoval rovněž stáj AAR. Zároveň po svém prvním startu v závodě Indianapolis 500 obdržel titul „rookie of the year“.



Bobby Unser s monopostem Eagle 755 na trati Mosport Park (1975)

Ročník 1976 byl pro americký seriál formule 5000 posledním, když se pořádající organizace nedohodly na pokračování spolupráce. Počínaje sezonou 1977 se proto organizace SCCA rozhodla znovu uvést šampionát Can-Am, jehož se po nezbytných úpravách zúčastnil bezpočet vozů původní formule 5000.

Během let 1974 až 1976 získala stáj AAR při svých 24 startech ve formuli 5000 celkem 6 pódiových umístění.

Formule Ford – velké boje malých formulí

Kromě velkých šampionátů se vozy AAR objevily také v americkém mistrovství formule Ford, pořádaném organizací SCCA. Formule Ford, známá



Monopost Eagle Ford (Atlanta, 1977)



také jako formule 1600, se zrodila v průběhu 60. let minulého století zásluhou Geoffa Clarkeho a Johna Webba z Velké Británie. Nápad vytvořit jednoduché a spolehlivé monoposty, na kterých mohou budoucí piloti získat první zkušenosti s řízením formulí a zároveň proti sobě soutěžit v novém a finančně nenáročném šampionátu, se ukázal jako vynikající. Popularitu brzy nato získal také v zahraničí, nevyjímaje Spojené státy. Gurneyho stáj vstoupila do tamějšího seriálu v roce 1977 s monopostem Eagle Formula Ford, za jehož volantem se během dvou let nejvíce prosadil David Loring.

Během svých 10 startů ve formuli Ford mezi lety 1977 až 1978 dosáhl tým AAR celkem 2 pole position a 4 vítězství.

IMSA – úspěšná spolupráce se značkou Toyota

Podnikem, v němž se tým AAR velmi úspěšně prosadil, byl Sports Car Championship, pořádaný organizací International Motor Sports Association (IMSA). Subjekt vznikl již v roce 1969, a to ve spojení Johna Bishopa, někdejšího výkonného ředitele organizace SCCA, a Billa Franceho seniora, zakladatele a provozovatele šampionátu NASCAR. Gurneyho stáj zahájila v roce 1980 spolupráci s japonskou automobilkou Toyota, aby společně vstoupili do kategorie GT Championship. Kromě toho se Dan Gurney jako jeden z testovacích jezdců následně podílel také na finálním naladění první generace sportovního vozu Toyota MR-2 (1984 až 1989).

Tým nazvaný All American Racers for Toyota se v seriálu poprvé objevil v roce 1983, a to v kategorii vozů s motory do objemu 2,5 litru, označené jako GTU (U jako „under 2,5 l“, tedy do 2,5 l). Základem soutěžního vozu se stal model Toyota Celica.

Během let 1983 až 1985 získala stáj celkem 8 pole position, 10 vítězství a dalších 17 pódiových umístění.



Toyota Celica kategorie GTU stáje AAR (1983)

Roku 1986 tým přestoupil do kategorie vozů s objemem nad 2,5 litru, označené jako GTO (O jako „over 2,5 l“, tedy nad 2,5 l; nejvýše 6 l), v níž podnikl první slibné pokusy již v předcházející sezoně. Soutěžní speciály, nyní ovšem postavené na trubkovém rámu s karbonovou karoserií, byly inspirovány modelem Celica. Novinkou se stala upravená pohonná jednotka verze Turbo All-Trac (GT-Four), jejíž přeplňování zařadilo 2,1litrový čtyřválec do zmíněné objemové kategorie.



Bližší pohled na trubkový rám



Toyota Celica Turbo kategorie GTO stáje AAR při souboji na trati (1988)

Mezi lety 1986 až 1988 získal tým dohromady 7 pole position, 15 vítězství a dalších 21 pódiových umístění. Za ročník 1987 navíc dosáhl jeho pilot Chris Cord na mistrovský titul a značka Toyota vyhrála pohár výrobců.

V reakci na předdeslanou změnu pravidel tým v roce 1989 znovu postoupil vzhůru, a to do kategorie GTP (P jako „prototypes“, tedy prototypy). V letech 1989 až 1991 zde startoval na speciálech Toyota Eagle HF89 a HF90 (Eagle Mk II), poháněných přeplňovanými čtyřválcí objemu 2,1 litru. Závody samozřejmě ukázaly nejen přednosti, ale také omezení první vlastní konstrukce pro třídu prototypů. Pro sezonu 1992 proto vznikl nový, všestranně zdokonalený



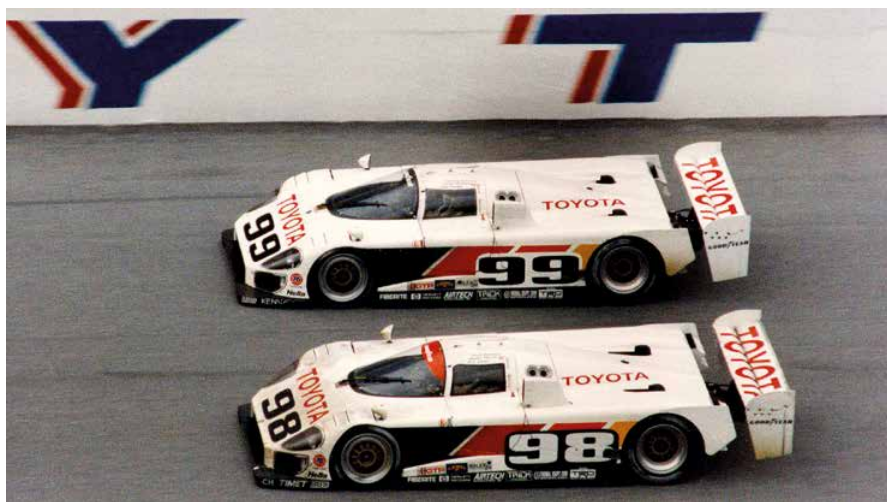
Rekordně úspěšný speciál Toyota Eagle Mk III kategorie GTP (1992-1993)

speciál Eagle Mk III. Během let 1992 a 1993 s ním stáj AAR dojela na prvním místě celkem 17krát za sebou. Mnohými to sice bylo považováno za konec celé série, pravdou však je, že se v historii motoristického sportu jednalo o nový rekord.

Mezi lety 1989 až 1993 dosáhl tým celkem 23 pole position, 26 vítězství a dalších 22 pódiových umístění. V letech 1992 a 1993 navíc jeho pilot Juan Manuel Fangio II získal mistrovský titul a stáj pohár výrobců.

Toyota Atlantic – Gurney na začátku, Gurney na konci

Závěrečnou kapitolou příběhu závodního týmu AAR je účast v seriálu Atlantic Championship, pořádaném s různými jmény pod záštitou organizace SCCA již od roku 1965. V letech 1990 až 2005 byla hlavním partnerem šampionátu a dodavatelem pohonných jednotek značka Toyota, s níž pořadatelé podepsali smlouvu v roce 1989 (seriál nově jako Toyota Atlantic). Gurneyho stáj se zapojila v roce 2000, kdy v barvách AAR startoval jeho syn, Alex Gurney. Mladý pilot měl tehdy již zkušenosti z amerického formulového šampionátu Barber Pro Series (1998), založeného Skipem Barberem, a přímo ze seriálu Toyota Atlantic, kde startoval za stáj Barryho Greena (Team Green) v roce 1999. Nejlepším umístěním Gurneyho mladšího ve 12 závodech Toyota Atlantic ročníku 2000 bylo třetí místo na trati v areálu výstaviště v kanadském Trois-Rivières, přičemž v sezoně mezi jezdci obsadil 8. místo.



Dvojice speciálů Toyota Eagle Mk III stáje AAR na cestě k jednomu z mnoha vítězství (1992)



Alex Gurney



Alex Gurney za volantem monopostu kategorie Toyota Atlantic v barvách rodinné stáje AAR

Sluší se zmínit, že Alex Gurney v závodění s přestávkami pokračoval. Nejříve roku 2002 ještě v seriálu Toyota Atlantic (tým Dorricot Racing, závěrečná 3. příčka) a poté mezi lety 2005 až 2009 v podnicích Rolex Series, kde se stal dvakrát šampionem (2007 a 2009, stáj GAINSCO/Bob Stallings Racing) a jednou skončil druhý (2008, tým GAINSCO/Bob Stallings Racing). Jablko sice skončilo ve stínu stromu, rozhodně se však kutálelo správným směrem.

Během svých 12 startů v seriálu Toyota Atlantic dosáhl tým AAR 1 pole position, 1 třetího místa a dalších 6 umístění v první desítce závěrečného pořadí.



Alex Gurney s monopostem kategorie Toyota Atlantic a legendárním Eagle Mk I

GURNEY JAKO OSOBNOST



Gurneyho po celý život provázela švihácká vizáž, zdvořilé vystupování a pevná vůle. Přivedla jej k úspěchům popisovaným výše, stejně jako mnoha dalším událostem, které si zaslouží připomenout.

Méně slavný hrdina – touha vlastních úspěchů

Jako první se přirozeně nabízí otázka, proč se Gurney navzdory šíři svého talentu a dosaženým výsledkům netěší stejnému povědomí, jako řada jeho slavnějších soupeřů, které nadto nejednou porazil. Panuje názor, že pokud by Gurney ve stáji Enza Ferrariho vydržel déle, mohl nejpozději v sezoně 1961,

kdy se rudé monoposty přesvědčivě vrátily do čela, usilovat o mistrovský titul. Dosáhnout jej na začátku své kariéry v barvách nejslavnějšího týmu ze všech by samo o sobě stačilo na záznam do historie zlatým písmem. A při vědomí jeho potenciálu rozhodně nemuselo zůstat u jediného.

Gurney, který na formuli 1 vnímal cosi až olympijského, však podle všeho toužil po něčem ryzejším. Nechtěl příčinu svých úspěchů hledat v zázemí a strojích zavedených značek. Prahul po vítězstvích vypovídajících o něm samotném. Právě proto se zřejmě nezdržal jezdit na monopostech týmů, které nepatřily ke špičce. Budiž důkazem jeho schopností a odhodlání, že s nimi nejednou dosáhl výsledků, které na špici patřily. Na druhé straně, vybíralo si to rovněž svoji daň. V některých závodech nedojel lépe nebo rovnou vůbec, protože nechtěl ubrat plyn a přijmout rozumová hlediska. Přesto na mnohé z nich po letech vzpomínal mnohem raději než na řádně dokončené. Začít dobývat nejvyšší umístění na vlastních monopostech bylo pouze hlubší projekcí téhož motivu.



Po vážné nehodě na okruhu Zandvoort (1960)



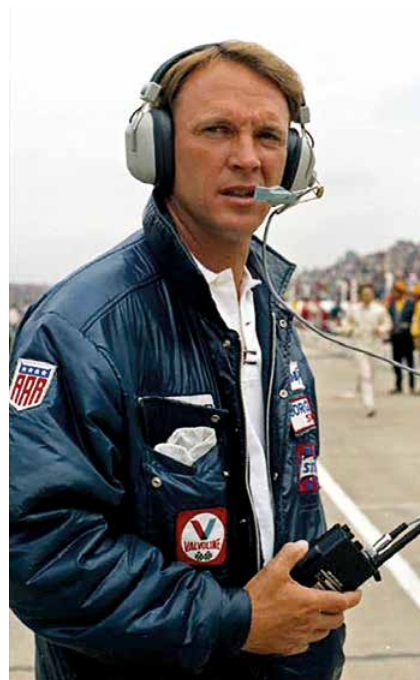
Dan Gurney v přátelském rozhovoru s Jimem Clarkem (1964)

V hodnocení jezdeckého umění jsou všeříkající slova Jima Clarka, který se ještě před tragickým úmrtím svěřil rodičům, že jediným, z koho má ve startovním poli jako jezdec obavy, je právě Gurney. Setkání s Clarkovým otcem na posledním rozloučení s dvojnásobným mistrem světa, po němž se Gurney o projevené úctě svého původem skotského přítele dozvěděl, patřilo dle vlastních slov k nejsilnějším okamžikům jeho života.

Řečeno v číslech, svých celkem 312 startů mezi lety 1955 až 1970 v nejrušnějších kategoriích proměnil ve 42 pole position a 58 startů z první řady, 51 ví-

tězství a celkem 98 pódiových umístění. Gurney byl ještě za svého života uveden do několika síní slávy, mezi nimiž jsou International Motorsports Hall of Fame (1990), Motorsports Hall of Fame of America (1991), Sebring International Raceway Hall of Fame (2002) a West Coast Stock Car Hall of Fame (2003). U příležitosti 50. výročí jejich slavného vítězství v Le Mans obdržel s přítelem Anthonyem Josephem Foytem prestižní ocenění „The spirit of Ford award“ udělované za celoživotní zásluhy vedením automobilky Ford (2017).

Po ukončení jezdecké kariéry se začal plně věnovat řízení společnosti a stáje AAR, které se již několik let jako dodavatel i startující účastnily nejrušnějších kategorií především amerického motoristického sportu. Přirozeně, úspěšná období střídala slabší, kdy se tým kromě soutěžních nezdarů potýkal rovněž s nedostatkem prostředků. Gurney nicméně dobře věděl, čeho je při závodech třeba, a proto svůj tým přes všechna úskalí provedl. Průběžně také zkoušel nové věci, ale bezdůvodně si nezahrával. Piloti proto rádi vzpomínají na jeho osobní nasazení a mechanici potvrzují,



Při kvalifikaci závodu Indy 500 v roce 1973

že rozhodnutí v boxech přijímal pociťově, rychle a správně. Vždy si zakládal na fair-play, a proto, možná k vlastní škodě, nehovl zakulisním jednáním, která profesionalizaci sportu provázela.

Počínaje svým vznikem až do posledního závodu prošlo jeho týmem 66 jezdců z celého světa, kteří získali celkem 83 pole position, 78 vítězství a 8 mistrovských titulů. V zázemí společnosti se poté zrodilo celkem 158 závodních strojů (4 × Eagle formule 1, 106 × Eagle Indy, 20 × Eagle formule 5000, 13 × IMSA GTP Eagle, 13 × Eagle formule Ford, 2 × Trans-Am Plymouth Barracuda, 3 × IMSA GTU Toyota Celica, 3 × IMSA GTO Toyota Celica, 2 × McEagle Can-Am, 1 × Lola Can-Am, 1 × Delta Wing).



Různé emoce ve tváři úspěšného jezdce formule 1



Technické nadání – novinky a zázraky

Gurney však nebyl pouze pilotem a manažerem, velmi zdatným se ukázal rovněž v otázkách konstrukce. Závodní vozy týmu AAR patřily k nejlepším i nejzajímavějším, nejednou nastavovaly měřítka a posouvaly vývoj. Velkou zásluhu na přelomových řešeních měli jeho kolegové z průběžně modernizovaného zázemí společnosti AAR.



U rýsovacího prkna s kolegou Robinem Millerem

V současnosti sídlí v pěti budovách s plochou bezmála 7 000 metrů čtverečních. Kromě oddělení vývoje nebo datové analýzy se v nich nachází výrobní prostory vybavené nejrůznějšími obráběcími zařízeními, vlastní vodní a větrný tunel pro zmenšené modely, pracoviště pro výrobu a zpracování kompozitních materiálů, stolice pro zkoušky rámců a pohonných jednotek či dílny pro stavbu vozidel. Do roku 1988 měla společnost rovněž vlastní oddělení pro vývoj a kompletaci závodních motorů. Celkový počet zaměstnanců tehdy činil 140 osob, snížil se až po ukončení vlastního zastoupení na závodních tratích. V současnosti společnost nadále vyvíjí a vyrábí pro motoristický sport, k němuž připojila dodávky pro letecký průmysl a výjimečně dokonce kosmický program SpaceX (kompozitní přistávací nohy rakety Falcon9). V jejím čele již několik stojí Gurneyho synové z druhého manželství, Alex a Justin.



Dan Gurney se svým motocyklem Alligator

Záliba v nových řešeních Gurneyho neopustila ani v pozdním věku. V roce 2002 uvedl po desetiletích zkoušek na trh svůj motocykl Alligator. Název symbolizuje nejen na dlouhý vývoj, ale také skutečnost, že aligátor je predátorem žijícím pouze v Severní Americe. Méně známá Gurneyho vášeň pro jednostopé stroje dala vzniknout výjimečnému motocyklu s výrazně odlišným posazením jezdce, které odráželo jeho pověstnou výšku a zájem na snížení těžiště. Přestože je svým pojetím netypický, vyznačuje se prý velmi přirozeným ovládáním a vysokou jízdní stabilitou. Přijetí odbornou veřejností bylo kladné, místy až oslavné. Celkem se zrodilo 36 exemplářů, což je číslo, které svého času nesly Gurneyho vozy ve formuli 1. Všechny zdobí modré zbarvení s bílým pruhem, typické pro první monoposty Eagle. Do povědomí se motocykl

dostal rovněž průvodním sloganem „More smiles per mile!“ (v překladu „více úsměvů na ujetou míli“). Ve vývoji Gurney nadále pokračoval.

V roce 2012 společnost AAR na objednávku vyrobila a zprovoznila nový závodní speciál, určený pro 24hodinovou v Le Mans. Vůz navržený Benem Bowlbym vznikl pro tým Highcroft Racing vlastněný Duncanem Daytonem, a to s podporou Dona Panoze, vlastníka organizace IMSA. Pohonné ústrojí dodala sportovní divize japonské automobilky Nissan (NISMO). Původně veden jako projekt číslo 56 dostal vůz název DeltaWing, který vystihuje jeho tvar. Gurneho společnost při výrobě zúročila své poznatky s technologií BLAT. Zejména však prokázala svůj potenciál, když z makety odvodila funkční speciál během necelého půl roku. Vůz vynikal chováním na trati, z důvodu nejrůznějších potíží na pohonném ústrojí však do bojů o nejvyšší příčky nikdy nezasáhl.

Mnohem zásadnějším počinem je však představení nové koncepce motoru, patentované Gurneyem v roce 2015. Konstrukce pojmenovaná „Moment Cancelling“ 4 Stroke (MC4S) spojuje mnoho zajímavých řešení do velmi účinného a současně jednoduchého a spolehlivého celku. V patentovém návrhu je vyobrazen dvouválcový zá-



Speciál Delta Wing (2012)

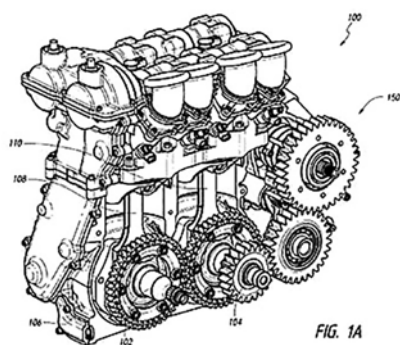


Schéma patentovaného čtyřválece MC4S

žehový motor chlazený kapalinou se dvěma vačkami a nadčtvercovým poměrem vrtání a zdvihu. Modulárním systémem lze však počet spalovacích komor snadno zvýšit až na osm. První odlišností je konstrukce klikových hřídelí. Dvouválcová varianta má dvě, tedy jednu pro každý válec, nadto kolmé k podélné ose motoru. Vzájemný přenos síly mezi sudými a lichými písty zajišťují protiběžně otáčející se ozubená kola na koncích klikových hřídelí uložených nikoli v klasických šálcích, nýbrž kuličkových ložiscích. Výhodou je nejen přesné časování, ale také absence vyvažování a velmi tuhý motorový blok. Dochází tím k odstranění nežádoucích momentů a vibrací řadových agregátů, které vyžadují komplexní řešení silent-bloků motoru. Obě vačkové hřídele jsou poháněny rovněž ozubeným soukolím, doplněným řetězem. Pozornost byla věnována úhlům ventilových sedel spolu s účinnými plochami ventilů, které mohou být ovládány variabilně. Další zajímavostí je pokročilý rozvržení úhlů sacích a výfukových kanálů a jejich tvarování, které generuje vyšší a dokonalejší proudění, přímo ovlivňující výkon motoru. Celkově byly navrženy tři varianty sacích a výfukových kanálů od rovné přes vylepšenou až po optimální. Poslední jmenovaná vykazuje více než o 100 % lepší hodnoty středního efektivního tlaku, a to při nižších kompresních poměrech. To vede k menšímu namáhání materiálu a celkovým ztrátám výkonu na hranici pou-

hých 2 %. Při modelovém objemu 1,8 litru by čtyřválcový motor této koncepce s přímou variantou sání a výfuku dosahoval 141 koní, zatímco s optimální až 265 koní. To vše s palivem o 91 oktanech a bez použití přeplňování, které je však do úvahy jako možnost bráno rovněž. Svoji lehkou stavbou by agregát byl vhodný pro motocykly, stejně jako automobily, ať již podélně nebo napříč, a lehká letadla. Vynikl by hladký chod s minimálními vibracemi, přívětivé podání solidního výkonu a vysoká spolehlivost, dané jednodušší konstrukcí a nižším počtem součástí. Nemluvě o možnosti doplnění 48voltovým elektrickým okruhem v hybridním systému, který by zlepšil již tak nízké hodnoty emisí dané vysokou účinností. Bezpočet možností této koncepce je nadále předmětem vývoje.

Američan – odkaz vysokého muže

Gurneyho přátelé a kolegové se shodují, že byl prototypem poctivého a úspěšného Američana – vysoký muž s pohlednou tváří, soustředěným výrazem a zářivým úsměvem. Jakkoliv rychlý byl na trati, stejně vtipný byl prý večer na baru. Jeho nápady u rýsovacího prkna byly podobně výjimečné, jako diplomatický talent, s jakým dokázal upřímně podávat své názory. Rád četl knihy o politické a vojenské historii, sledoval klasické filmy, poslouchal operu, kouřil doutníky, jezdil na motocyklech a cestoval, v čemž zvláště během jezdecké kariéry získal bohaté zkušenosti. Kromě toho se věnoval své rodině (celkem šest dětí, z toho čtyři z prvního manželství, a osm vnoučat; čtyři z jeho synů závodili) a četným přátelům. V roce 2015 od nich všech jako dárek k 84. narozeninám obdržel pečlivě rekonstruovaný monopost Eagle 67 Indy.

Jeho popularita přivedla redakci amerického magazínu Car and Driver k uveřejnění návrhu nominovat jej jako prezidentského kandidáta roku 1964.



Dárek rodiny a přátel k 84. narozeninám – rekonstruovaný monopost Eagle Mk I (1967)

Jakkoliv byl tehdy ještě příliš mladý, myšlenka na prezidentskou kampaň byla pravidelně oživována jeho okolím a fanoušky. Gurney jim vždy sliboval, že se při zvolení zasadí o to, aby mohli všichni Američané jezdit jeden celý den v roce bez výfukového tlumiče.



Smysl pro humor Danu Gurneymu nescházal (Gurney for President, 1964)

V roce 1973 zveřejnil pro změnu sázku o 100 000 amerických dolarů, že jeho monopost Eagle 73 Indy porazí na německé trati Nürburgring jakýkoli soudobý vůz formule 1. Přestože jeho výzvu nikdo nepřijal, rozhodně jí vzbudil pozornost. Velmi přílehlavý je pro něj anglický výraz „cool“, spojovaný například se slavnými osobnostmi.

Dokládá to rovněž následující část Gurneyho profilu, který v roce 1967 zveřejnil deník New York Times: „V kokpitu svého modravého monopostu, s blyštivou černou helmou na hlavě a bílou nehořlavou kombinézou vypadá jako hollywoodská verze jezdce velkých cen: pohledný a velmi sofistikovaný.“



Dan Gurney při rozhovoru s Paulem Newmanem

Pravda, autor závěrem uvádí, že nepřekonatelný dojem trvá pouze do chvíle, než ve svých starých, špinavých a roztrhaných teniskách ze závodního speciálu vystoupí. Pokud však v jeho vizáži a vystupování bylo cosi hollywoodského, nebyla to úplně náhoda.

Gurney byl již od roku 1965 členem organizace Screen Actors Guild (SAG), která zastupovala herce a pracovníky televizní a filmové produkce. Jako pilot-komparzista se objevil například ve snímcích Grand Prix (1966; společně s Philem Hillem, Grahamem Hillem, Juanem Manuelem Fangiem a Jimem Clarkem), A man and woman (1966) nebo Winning (1969). Hlavní hvězda snímku Grand Prix, oblíbený americký herec a držitel zlatého glóbu James Garner (amatérský závodník, svého času majitel závodní stáje a trojnásobný řidič pace caru při závodu Indianapolis 500)



Se závodnickými kolegy při natáčení snímku Grand Prix (1966)

veřejně přiznal, že kdykoliv si při natáčení nebyli s režisérem jistí, jak má jeho postava vypadat nebo hrát, stačilo se podívat na Gurneyho.

Garner slova pronesl při zahájení 24. ročníku velké ceny pořádané přímo v ulicích města Long Beach, což je další z velkých úspěchů vysokého Američana. Získat podporu pro podobnou událost si totiž žádalo všechny shora uvedené přednosti a možná ještě více. Nápad na její uspořádání se původně zrodil v hlavě Chrise Pooka, dlouhá léta nejvyššího muže organizace CART. Podle Gurneyho vzpomínek se mu s ním poprvé svěřil v roce 1974.



První závod na trati v Long Beach (Formule 5000, 1975)

Myšlenka byla jednoduchá, nový podnik se měl stát západním Monakem. Pook chtěl přinést něco svěžího a získat pozornost nových fanoušků z celého světa. Zdánlivá neproveditelnost byla pro Gurneyho tradičně nejlepší motivací. Velmi důležitý podnět znamenal souhlas starosty města, který správně pochopil podstatu věci. Neméně zásadní však bylo přesvědčit zástupce institucí spravujících pobřeží, že závod nebude mít negativní důsledky na životní prostředí. Vyjednat bylo rovněž nutné oficiální souhlas organizace FIA, jejíž delegace následně přiletěla zhodnotit náležitosti trati vedené městem. Nemluvě o vyřešení objízdných tras, aby se doprava nezastavila. Bez odezvy projekt nezůstal ani mezi obyvateli, které proti pořadatelům cíleně hnala některá média.



Trasa závodní tratě v Long Beach

Přesto se nakonec podařilo získat opravdu silného partnera, kterým se na dlouhá léta stala automobilka Toyota. Začínalo být jasné, že přípravy se blíží finále. První ročník Long Beach Grand Prix se uskutečnil v roce 1975 a jednalo se o závod formule 5000. Následujícího roku přivítala trať poprvé vozy formule 1. Reakce diváků byly nadšené, média z celého světa opravdu hovořila o americkém Monaku. Navzdory hlasům, které soutěži předpovídaly brzký zánik, se stala událostí, kde bylo a zůstává žádoucí být. Členitá závodní trať nedávala raným přeplňovaným motorům mnoho prostoru k nádechu a favorizovaní jezdci zde nejednou pohořeli proti slabším soupeřům. To vše přineslo jedinečnou atmosféru, která pobřežní velkou cenu dodnes neopustila.

Fanoušky snímku The Cannonball Run (1981) naproti tomu dodnes neopouští romantické představy, jaké muselo být se legendárního podniku zúčastnit. Gurney to věděl naprosto přesně, vyhrál totiž první oficiální (a celkově druhý



Účastníci závodu Cannonball před startem prvního ročníku (Manhattan, 1971)



Jedna z mála barevných fotografií Dana Gurneyho a Brocka Yatese s jejich modrým Ferrari 365 GTB4 Daytona

konaný) závod v roce 1971. Přestože se rok předtím rozhodl zaměřit na práci manažera stále AAR, výzvě svého dobrého přítele, úspěšného motoristického novináře (hlavní editor magazínu Car and Driver) a konečně pořadatele akce Brocka Yatese, aby se zapojil do brzy velmi populárního, byť nelegálního závodu Cannonball Baker Sea-To-Shining-Sea Memorial Trophy Dash odolal nedokázal. Příprava byla odjakživa předpokladem úspěchu, a proto se na cestu mezi východním a západním pobřežím Spojených států vydali ve svého času nejrychlejším sériovém voze planety, Ferrari 365 GTB/4 „Daytona“ (modrá barva „Sunoco Blue“). Celkem 4 608 km dlouhou trasu vedoucí z New Yorku (Red Ball Garage, 31. východní ulice) do Kalifornie (Portofino Inn, Redondo Beach) urazili ze všech startujících nejrychleji s časem 35 hodin



Dan Gurney a Brock Yates při krátké zastávce a rozhovoru s fanynkami

a 54 minut (průměrná rychlost zhruba 130 km/h). Právě na základě těchto zážitků Yates napsal komediální scénář, který se o deset let později dočkal úspěšného filmového zpracování (s jím ztvárněnou postavou hlavního pořadatele).

Zhruba desítku účastníků různých ročníků legendárního podniku se po letech znovu setkala při veřejném semináři s názvem Cannonball Run Revisited, pořádaném v roce 2011 během známé přehlídky elegance historických vozů na Amelia Island (její zakladatel Bill Warner závod absolvoval v roce 1975). Gurney samozřejmě nechyběl a jeho příspěvek fanoušky nezklamal. Nejdříve totiž připomněl, že při vítězné jízdě dostal pouze jedinou pokutu za rychlou jízdu a následně s úsměvem zdůraznil, že nikdy nepřekročil rychlost 280 km/h. Pomineme-li, že je to pro běžné dobové silnice ohromující tempo, byla to současně nejvyšší rychlost jeho vozu. Napříč Amerikou jel tedy jako vždy na plný plyn.



Setkání účastníků The Cannonball Run v roce 2011

A na plný plyn se již od roku 1911 jezdilo také na oválu v Indianapolis. Když se proto v roce 2011 konaly oslavy 100. výročí prvního závodu, několik slov před váženými osobnostmi motoristického sportu, mezi nimiž nescházel Dan Gurney, pronesl i Mario Andretti. Svoji řeč tehdy otevřel úvahou, že každý z přítomných má jezdecké hrdiny, kteří jej v průběhu kariéry inspirovali. Andretti pocházel z rodiny italských přistěhovalců a nevěřil, že by jako Američan mohl uspět ve formuli 1, dokud to nedokázal právě Gurney. Následně se stal teprve druhým pilotem historie, který dosáhl vítězství v mistrovstvích sportovních vozů, formule 1, NASCAR a Indy Car. Závěrem výstižně dodal: „Právě zde je rozdíl mezi Danem Gurneem a námi. Každý z nás může být šťastný, pokud se stal něčím hrdinou. Dan Gurney je však hrdinou pro nás všechny.“

Dan Gurney zemřel po komplikovaném zápalu plic před polednem 14. ledna 2018 ve věku 86 let.

Josef Kasperkevič

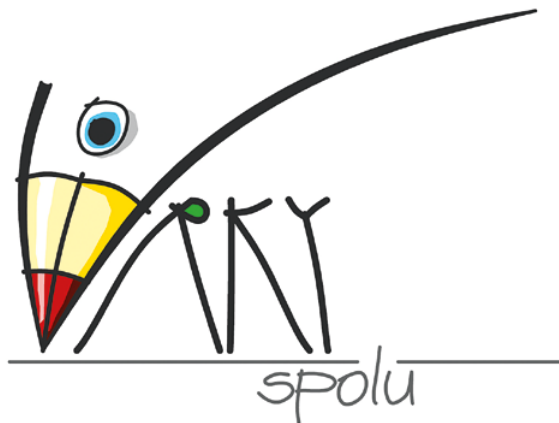


Gordon Johncock, Dan Gurney a Mario Andretti – první řada startovního pole Indy 500 ročníku 1967



Dan Gurney s Andym Granatellim při oslavách 100. výročí prvního závodu Indianapolis (2011)

» Dřevěné modely: *Kdo si hraje, nezlobí*



Nabídku stavebnic československých osobních a nákladních vozů, autobusů, traktorů a letadel v posledku zpestřily výrobky české společnosti Vrky spolu. Dřevěné modely se nejčastěji skládají bez použití lepidla a jejich řada se průběžně rozšiřuje o další zajímavé předlohy. Co jejich autory k nápadu přivedlo? Podle čeho si vybírají náměty? A jakým způsobem probíhá výroba? To jsou otázky, které jsem položil jejich tvůrci a spoluzakladateli společnosti Vrky spolu, Martinu Navrkalovi. Z jeho odpovědí se následně zrodil článek věnovaný všem, kteří si rádi hrají. Protože kdo si hraje, nezlobí.

Jak to začalo

K založení firmy Vrky spolu jsme se dostali oklikou, náhodou a neplánovaně. Já jsem hlavní profesí architekt, jsem spoluvlastníkem malého architektonického a projekčního atelieru. No, a protože v povolání architekta se setkává technický i umělecký konceptní pohled, ovlivňuje mě to i v mých zálibách a koníčcích. Má žena Hanka je původní profesí zdravotní sestra, ale po mateřské dovolené (aktuálně máme tři větší dcery + jednu novorozenou) hledala práci, která by byla bez směn, umožnila jí seberealizaci a zároveň věnovat více času rodině. Hanka je velice šikovná v šití, vymýšlení střihů a obecně v „užití“ grafice.

Po nějaké době nás okolnosti přiměly k založení vlastní firmy. Jednoduše jsme (v souladu s právním řádem tohoto stá-

tu) naznali, že by bylo dobré za naši práci přijmout a zdanit nějakou finanční protihodnotu. Název „Vrky“ je odkazem na různé přezdívky z mého dětství (posměšně to znělo, když mě ostatní kluci mydlili, uznale potom, když já mydlil je...). Ženě i dcerám se to kupodivu líbí – přídomek „spolu“ už jen logicky vyplynul z toho, jak chceme pracovat. (viz. obrázek vlevo dole)

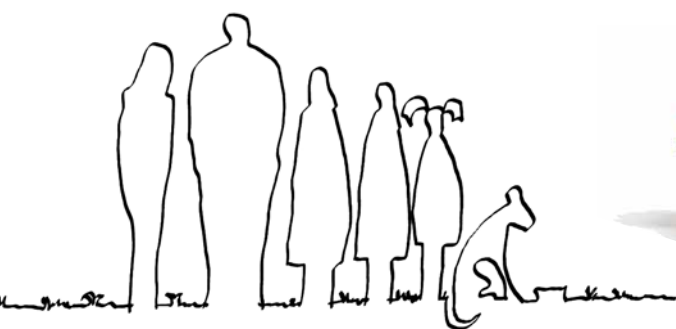
Loutky a traktor

Původně jsme vyráběli autorské loutky, které byly navrženy tak, aby si je děti a rodiče mohli sami dotvořit a pomalovat. Ty loutky navrhla Hanka, já jsem přispěl jen pár technickými detaily. Loutky byly mezi maminkami oblíbené, docela to fungovalo.

Následně mě žena i dcery delší dobu přesvědčovaly, abych také nějakou loutku navrhl, když navrhování je vlastně



moje profese. Patrně čekaly nějaký zážitek, tuším že na úrovni nového Hurvíнка (teď se musím přiznat, že mě vlastně ty loutky tak moc neberou, zato cokoli, co jezdí nebo lítá, mě zajímá velice). Takže z původního záměru nakreslit koníka, se stal nakonec koník s vlečkou. A pak, aby mě to skutečně bavilo, jsem místo koníka nakreslil a vyrobil první traktor – model Zetor 25. Tím to začalo. Následovaly další modely traktorů, nákladních i osobních vozidel,





letadel, v nabídce dnes máme i autobus nebo vrtulník. Navázali jsme také spoluprací s některými významnými výrobci (Zetor a.s., Tatra Trucks a.s.) a s dalšími jednáme. Od složitějších modelů na slepování jsme se posunuli k menším modelům, které je možné sestavit bez nutnosti lepení.

Nyní jsme modely dokonce vytíženi natolik, že jsme paradoxně omezili výrobu původních loutek, i když u nich to vlastně všechno začalo. To mě tedy

samozřejmě trápí. Hanka je však tolerantní a staví se k tomu tak, že kdo si hraje, nezlobí. Dokonce se už začíná orientovat v číselných označeních historických Tater...



docenit um jejich stvořitelů, montérů a designérů. Musím také zmínit velmi vstřícný a korektní přístup našich partnerů (Zetor a.s., Tatra Trucks a.s. a dalších), stejně jako obdiv i vděk, který cítím za to, že se jim daří obstát v náročném prostředí a vyrábět i nadále jedinečné stroje. Jsme rádi a současně poctěni, že můžeme připravovat i modely zajímavých současných vozidel.

Návrh a výroba

První modely jsem připravoval dle podkladů z internetu, vlastních fotografií, případně podle různých publikací, které se mi doma nashromáždily. Nyní už často dostávám podklady přímo od výrobců, takže se mohu více soustředit na detaily. Při návrhu modelů pracuji v CAD systémech – tak, jak jsem zvyklý z mé architektonické praxe. Profese architekta mi samozřejmě usnadňuje návrh modelů díky praxi v deskriptivní geometrii a zkušenosti s vnímáním prostoru. Každý model nejdříve nosím nějakou dobu v hlavě, případně si promyslím určité prostorové vazby a technické detaily. Výsledný podklad pro výrobu potom rovnou rozkresluji v počítači jako sestavu 2D dílů.

Stavebnice modelů vyrábíme z 3 mm březové překližky laserovým CNC řezáním. Zvažovali jsme i topolovou překližku, která je měkká a homogenní, takže

E-SHOP VRKY SPOLU

Všechny výrobky společnosti Vrky spolu je možné si blíže prohlédnout a pohodlně zakoupit prostřednictvím e-shopu na jejich webových stránkách. Kromě stavebnic jsou v nabídce také hotové modely v dárkovém balení, kreativní sada součástek nebo souprava základního vybavení. Na přání je nadto možné některé z modelů opatřit jménem, což je proměň v hezký dárek pro všechny, kdo si rádi hrají.

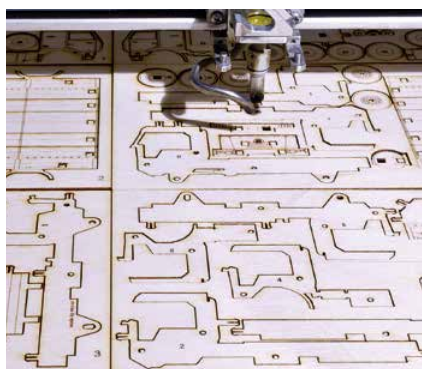
www.vrky.cz



Předlohy a partneři

Zatím mohu říct, že vyrábíme zejména modely vozidel (a létajících zařízení), ke kterým mám osobní vztah. Tatra 87 mě fascinuje elegancí, Tatra 603 jsem vždy chtěl mít (když jsem jezdil s Citroenem CX), Zetor 25 je ikonický stroj, který dal traktorům jméno. Ostatní vozy mi připomínají dětství a až nyní umím





výroba je násobně rychlejší a téměř bez kazů. Ale topol je měkký, modely jsou lehké a nepůsobí solidním dojmem. V malém měřítku (1:64), ve kterém připravujeme většinu stavebnic, jsou modely křehké, zranitelné a není možné použít jemné detaily. Proto zůstáváme u břízy, byť klade nesrovnatelně větší nároky na lidskou kontrolu a ruční ma-



nipulaci s dílký. Vzhledem k menšímu objemu naší výroby to zatím zvládáme statečně.

Vzhledem k vyšší náročnosti přípravy i následné výroby modelů není naším cílem masovost výroby. Na druhou stranu umíme nabídnout personalizaci našich modelů, speciální série a podobně. Úspěšný je například model Zetoru 25 s nápisem na vlečce podle přání, nebo hasičské vozy uzpůsobené pro jednotlivá sdružení hasičů.

Další plány

Necháme se překvapit. Rádi bychom se stabilizovali a udrželi na trhu, rádi bychom dosahovali černých čísel. Plánujeme nemálo dalších modelů a jsme velmi vděční za pozitivní ohlasy, kterých našťastí přibývá. Věřím, že se ještě umíme dále rozvíjet a přicházet s novými nápady a produkty. Nejstarší dcery už si také zkusily nakreslit a vyrobit vlastní jednoduché modely, takže je tady snad potenciál i do budoucna.

Osobně bych byl nadšený, kdyby se naše modely staly oblíbenými mezi sběrateli. Ideálně, kdyby nám kvůli modelům trhali ruce a ceny na aukcích se šplhaly do nesmyslných výšin. Nicméně vážně – budeme spokojeni, pokud budeme moci s modely pokračovat a udržíme převahu pozitivních reakcí našich zákazníků. Díky nim nás to baví nejvíce.

SOUTĚŽ o stavebnice VRKY spolu!

Líbí se Vám dřevěné stavebnice společnosti Vrky spolu? S magazínem Oldtimer je nyní můžete získat! Stačí správně zodpovědět soutěžní otázku: V jakém městě sídlí společnost Vrky spolu? Poradíme, že pomoci může návštěva jejích webových stránek na adrese www.vrky.cz

Odpovědi nám zasílejte do redakce na e-mailovou adresu: oldtimer@ibsmotor.press a do předmětu zprávy uveďte heslo „SOUTĚŽ“. Ze správných odpovědí vylosujeme tři výherce, kteří následně obdrží dřevěnou stavebnici vozidla značky Tatra.



Soutěž končí 30. 9. 2019

Přejeme Vám hodně štěstí!

Text a foto: Martin Navrkal, Ing. arch. Ph.D., 45 let, ženatý, pyšný otec dcer ve věku 15, 14, 12 a 0 roků, architekt, modelář, fanda do motorů, motorkář, pilot padákového křídla s motorem i bez a amatérský trumpetista

Perex: Josef Kasperkevič, 31 let, svobodný, bezdětný, šéfredaktor, modelář a majitel trojice zpravidla jezdících vozů

» Paliva: Pravda o (ne)nahrazení benzínu Natural 95

V posledních měsících proběhla domácím éterem zpráva o nahrazení současně nejprodávanějšího typu benzínu Natural 95, obsahující do 5 % lihu (E5) stejným benzinem Natural 95, ovšem s 10 % lihové složky (E10). Jsou tyto znepokojivé informace pravdivé?



Benzín E10 by sice produkoval méně škodlivin do ovzduší, ale na motory starších vozidel by mohl mít neblahý vliv. Zástupci Federace klubů historických vozidel ČR, Asociace Veteran Car Clubů AČR a Asociace klubů historických vozidel z.s. se proto obrátili přímo na Ministerstvo průmyslu a obchodu, v jehož vyjádření se uvádí:

„Ministerstvo rovněž zaznamenalo ničím nepodloženou mediální informaci o plošném nahrazení benzínu Natural E5 benzinem E10 od 1. 1. 2019. S jistotou Vám můžeme sdělit, že od začátku roku 2019 se s plošnou záměnou benzínu E5 neuvažuje.

Typ automobilového benzínu s obsahem biosložky do 10 objemových pro-

cent je plně v souladu s ustanoveními evropské kvalitativní normy ČNS EN 228 a to již z roku 2012. Jeho zařazení do výroby a případné umístění na trh v ČR není nijak nařízeno, navíc 1. leden 2019 není pro plošné uplatnění tohoto typu benzínu reálné datum...

...Automobilový benzin s vyšším obsahem biosložky napomáhá plnění cílů náhrady fosilních paliv palivy alternativními a současně závazný cíl snižování emisí skleníkových plynů v dopravě. Někteří výrobci pohonných jednotek (motorů automobilů) nedoporučují dlouhodobé užívání ve vozidlech starých a historických modelových řad, protože některé tehdy využívané materiály pohonné soustavy nepočítaly s dlouho-

dobým vystavením palivu s vyšším obsahem kyslíkatých látek.

Podobně jako v některých jiných zemích nelze ani v ČR vyloučit budoucí souběh prodeje více automobilových benzinů... Legislativně další existenci typ benzínu do 5 objemových procent biosložky nic nebrání... Informaci o slučitelnosti paliva s vyšším obsahem biosložky s konkrétním typem vozidla mohou poskytnout výrobci motorů při zohlednění konstrukčních materiálů, které používají v jednotlivých výrobních řadách... U modelů vozidel, kde tuto informaci nelze pro zánik výrobce získat bychom doporučoval řídit se pravidlem obezřetnosti a benzin s vysokým obsahem biosložky dlouhodobě nevyužívat.

Lze ještě zmínit jednu skutečnost, a to existenci vysokooktanových typů benzínu, které mají někteří prodejci v sortimentu. Tyto typy bývají v převážné většině bez biosložky. Ale i zde by bylo vhodné posoudit slučitelnost s využitím v historických modelech vozidel, zejména kvůli vysokému oktanovému číslu, tedy i energetickému obsahu, přinášejícímu vyšší teploty při spalování...

Veteránisté se proto nemusejí obávat, že by tradiční benzin Natural 95 (E5) ze stojanů čerpacích stanic zmizel. Na druhou stranu je třeba mít se na pozoru, jaké palivo do vozu tankujeme, jak dlouho v něm zůstává a zvážit tankování vysokooktanových benzínů, které jsou převážně bez biosložky.

Celé znění dotazu i zprávy z Ministerstva průmyslu a obchodu naleznete na webových stránkách Federace klubů historických vozidel (www.fkhv.cz).

| Text: Jiří Patočka, technický pracovník FKHV

» Příběh záchranářů v motorsportu:

3. díl – NA VRCHOLU

V minulých dílech jsme vám přiblížili situaci ve světovém motorsportu, která zapříčinila vznik specializovaných záchranných týmů a okolnosti, které umožnily vybudování takového týmu v Československu. Dále jsme popisovali postupné rozšiřování týmu a jeho mezinárodní působení, které vyvrcholilo na maďarském okruhu Hungaroring v roce 1987. V roce 2018 tento tým pod dnešním názvem Autoklub Sport Rescue (ASR) absolvoval svou čtyřicátou závodní sezonu. A my si v tomto pokračování připomeneme další zásadní milníky jejich činnosti.

Minulé vyprávění jsme zakončili v okamžiku, kdy Záchranný systém Narex nebyl pro nedostatečné vybavení týmu připuštěn k asistenci při závodě Formule 1. To, co by pro jiné znamenalo beznaděj, to bylo pro Cyrila Svobodu motivací k ještě k většímu úsilí. Požadovanou výbavu do vozidel doplňoval průběžně, přes zimu se podařilo pro všechny posádky zajistit a homologovat dle řádů FIA první československé nehořlavé kombinézy a na jaře 1987 dorazil z Kopřivnice první vůz T623 dosahující požadované rychlosti 250 km/h. Na červnovou Velkou cenu Brna cestovních vozů roku 1987 přicestovala z Paříže komise FIA, jejímž jediným úkolem bylo prověřit záchranný tým a případně jej schválit pro účast na srpnové GP Maďarska F1. Cyril Svoboda ze své pilnosti do týmu pořídil také dvě terénní vozidla Lada Niva. Odkoukal totiž, že tým ONS nasazuje na Hungaroringu dva terénní vozy na stanovištích u retardérů, které mají únikové zóny vysypané pískem pro větší zbrzdění závodních strojů.

Zkoušku složil záchranný tým na výbornou a v srpnu na Hungaroringu jeho členové důsledně navštěvovali boxy jednotlivých stájí a seznamovali se s technikou F1, aby při zásahu uměli

adekvátně postupovat. Tímto svým profesionálním přístupem si vysloužili příslušný respekt nejen u týmů F1, ale také u členů záchranného týmu ONS, se kterými asistenci při závodech F1 prováděli. Vedoucí týmu ONS Herbert Linge, zároveň funkcionář FIA odpovědný za bezpečnost, byl se vzájemnou spoluprací obou týmů spokojen a tak pak pokračovala až do poloviny devadesátých let a to nejen při závodech F1.

Zajišťování nejprestižnějšího motoristického podniku světa – závodů Formule 1, lze považovat za vrchol, kterého záchranný tým mohl dosáhnout. Shodná činnost při okruhových závodech, a od roku 1983 též při závodech do vrchu, rallye i v autokrosu, byla vlastně rutinní záležitostí týmu. Obdobně tým působil při jednotlivých závodech Poháru míru a přátelství ve všech socialistických zemích. Bez-



Oficiální pohlednice záchranného týmu z roku 1988



Premiéra záchranného týmu ve Formuli 1: Hungaroring 1987

pečnost víkendového silničního provozu byla roku 1989 zajišťována již na 12 stanovištích československých dálnic. Kromě své pražské centrály proto tým disponoval detašovanými základnami v Ústí nad Orlicí, Brně, Teplicích, Plzni, Pezinku, Trnavě, Bratislavě a Filakovu. V této vrcholné konstelaci měl tým v provozu kolem třiceti záchranných vozidel a zhruba devadesát vyškolených záchrannářů včetně několika lékařů.

Cyrila Svobodu však trápilo, že ani nejrychlejší T623 nedosahuje rychlosti

vozů Porsche 928, která tehdy byla nejrychlejším sériově vyráběným vozem na světě a tým ONS je používal k asistenci během prvního kola závodu. Pochopitelně již od roku 1986 přemýšlel, jak získat vozidlo ještě lepších dynamických parametrů. Z těchto pohnutek se začal postupně rýsovat vůz, pro který se později vžil název „supertatra“. Během roku 1989 konečně vůz nabyl defi-

nitivní podoby. Přestože tento náročný projekt postupoval na tehdejší podmínky poměrně rychle, doba listopadu 1989 změnila poměry ve společnosti jako mávnutím kouzelného proutku a tím pozměnila i původní záměry tvůrců.

Společenské změny zcela nabouraly dosavadní zaběhnutý systém a bylo nutné hledat nové způsoby provozu záchranného týmu a zejména jeho další financování. Tým je z ekonomických i personálních důvodů nucen omezit svoji činnost na významné mezinárodní závody v Čechách a na prestižní Formuli 1. Z podniku Narex Praha byla vyčleněna výroba vyprošťovací techniky do nového podniku Narimex, jehož řízením byl pověřen Cyril Svoboda. To mu alespoň umožnilo převzít nad záchranným týmem patronát a v červnu roku 1991 jej přejmenovává na „Narimex – záchranný systém ČSFR“. V roce 1994 záchranný tým nakonec začlení přímo do struktury v mezidobí zprivatizované firmy Narimex.

V říjnu 1991 je na obnoveném pražském Autosalonu poprvé světu představena „supertatra“, oficiálně MTX 2-05, nejčastěji však označovaná jako MTX



Co je lepší: T623 nebo BMW?



Část týmu při závodech F1 na Hungaroringu, v pozadí vozidla záchranného týmu ONS



Hungaroring 1993 – po závodě narexáci odtažovali podél tratě odstavené monoposty F1



T623 se svou posádkou v depu Hungaroringu v roce 1992

Tatra V8. Během výstavy se uváděla informace o její připravované výrobě ve stokusové exkluzivní sérii vozidel určených do běžného silničního provozu s cenou stanovenou na 2 740 000 Kč (tehdy hodnota téměř 20 vozů Škoda Favorit). Uvedená cena učinila vůz pro záchranný tým nedostupným a tím sen Cyrila Svobody o pokoření Porsche 928 definitivně skončil. V roce 1993 Narimex částečně obnovuje vozový park záchranného týmu osmi novými vozy T613-3 a upravuje je na záchranná vozidla dle svých zvyklostí.

Již během roku 1990 se bývalá bratislavská detašovaná základna záchranného týmu při Motorsportu DNV stává základem pozdějšího komplexního Záchranného systému Slovakia Alfa s vý-

slednými 38 stálými středisky a 2 sezonními. Tento systém ve vzájemné symbióze kombinoval komerční asistenční služby motoristům s bezplatnou záchrannou činností při dopravních nehodách v silničním provozu. Zároveň nadále prováděl dosavadní asistenci při motorsportu. Základem jeho vozového parku jsou T623, některé převzaté od Záchranného systému Narex, jiné nově přestavěné ze získaných T613. V roce 1991 Záchranný systém Slovakia obdržel darem první z vyrobených vozů VW Passat Variant na Slovensku z Bratislavských automobilových závodů. Zprvu tento typ jen doplňoval T623, posléze je zcela nahradil. Slovenský záchranný tým se v rámci motorsportu účastní asistencí také při závodech

v České republice a při některých akcích zejména na Moravě zcela nahradil Záchranný systém Narimexu. Záchranný systém Slovakia bohužel na přelomu milénia zanikl bez jakéhokoliv pří-
mého následovníka.

Koncem roku 1994 zakládá Autoklub ČR akciovou společnost Autoklub Bohemia Asistence (ABA) s cílem realizovat velkorysou asistenční službu obdobnou té na Slovensku a vybudovat rozsáhlou síť asistenčních služeb s osmi desítkami stanovišť po celé republice. Jednou ze součástí ABA se stala divize Sport, což byl jen nový název stávajícího záchranného systému, který byl do ABA cíleně převeden z Narimexu přímo Cyrilem Svobodou. Do roku 1995 tak vozidla T623 vstoupila s no-

Záchranný tým Slovakia v polovině devadesátých let.





Část záchranného týmu ABA Sport v druhé polovině 90 let

vým označením týmu a tato sezona byla pro něj zároveň poslední účastí ve Formuli 1. Tou dobou už bylo jisté, že hlavní asistenci při závodech F1 si od sezony 1996 bude zajišťovat přímo FIA vlastním specializovaným týmem s vozy Mercedes Benz AMG, který ve stejném složení absoluuje všechny závody celé sezony F1. Tuzemský záchranný tým se při této své derniéře výrazně zviditelnil po celém světě prostřednictvím nehody japonského pilota F1 Taki Inoue z týmu Footwork Hart. Poprvé a zatím naposledy totiž způsobil jezdcí poranění paradoxně vůz záchranného týmu jedoucí mu na pomoc, protože pilot F1 si počínal v rozporu

s pravidly a nečekaně se vrátil ke svému monopostu, čímž vběhnul přímo před přijíždějící záchrannou T623...

V následujících letech záchranný tým ABA Sport zajišťuje jen tuzemské závody a nadále k tomu používá vozidla T623, které doplnila obdobně vybavená nová záchranná vozidla Ford Escort combi. V roce 2004 byla všechna dosa-



T623 spěchá na pomoc jezdcí, který svým vozem havaroval na okruhu v Mostě kolem roku 1995

vadní vozidla týmu nahrazena flotilou deseti bíložlutých vozů Škoda Octavia Combi se záchrannářskou výbavou. Od závodní sezony 2006 se záchranný tým prezentuje pod názvem Autoklub Sport Rescue jako následek jeho vyčlenění z akciové společnosti ABA přímo pod Autoklub ČR v rámci tehdejší změny vlastnické struktury ABA. Roku 2009 záchranný tým obnovuje svůj vozový park a získává postupně deset vozů Nissan X-trail, které mu spolehlivě slouží až do dnešních dnů.

Současnost – Nissan X-trail záchranného týmu Autoklub Sport Rescue ve společnosti záchranné Škody Octavia mosteckého autodromu. Mimochodem – tato záchranná Octavia je posledním typem vozu, který byl upraven Cyrilem Svobodou resp. jeho Narimexem

Mediálně atraktivní nehoda Taki Inouea v roce 1995



» Karel Jílek: *Nekrolog českého formulového závodění*

Ve třetí části svých vzpomínek se Karel Jílek věnuje zahraniční reprezentaci Československa v posádce s Jiřím Hlaváčkem a nejtěžšímu soutěžnímu podniku celé kariéry, kterým se stal vyhlášený Rajd Polski.

Reprezentace

Hned po návratu z Ruska jsme odezdali Octavii a dostali 1000 MB. Vlastně byla auta dvě, jedno pro nás a druhé pro Jardu Janouta, v jehož dílně se vše na soutěže připravovalo. Vačka se sice nahrazovala ostřejší, ale ventilové pružiny zůstaly sériové. Jako kámen úrazu se to projevilo hned na Rallye Vltava, kdy u obou motorů došlo k potkání ventilů s pístem. A bylo po soutěži.

Navzdory tomuto výsledku jsme byli s Hlavajdou nominováni do reprezentace na Rajd Polski. Spolu s námi jely ještě dvě svazarmovské posádky –

Křelina se Stehlíkem a manželé Kecovi. Vedoucím výpravy byl činovník Paleček, přezdívaný Šáteček pro nezbytnou ozdobu uvázanou kolem krku, a Evžena Křelinová, která zajišťovala stravování.

Soutěž byla abnormálně dlouhá, kolem tří tisíc kilometrů, a jela se non-stop s hodinovou přestávkou pro přeskupení na letišti v Krakově. Před soutěží jsme měli skoro týden čas na trénink, a tak jsme si napsali skoro všechny rychlostní vložky a noční sprint etapy. Výjimkou byly vložky na ruské hranici, které byly příliš daleko. Po návratu do Zakopaného, kde soutěž startovala, dostal

Hlavajda angínu. „Tisícovka“ již v té době měla sklápění předních sedadel, a tak jsme mu vytvořili improvizované lůžko, na kterém mohl odpočívat, kdy jsme se všichni vystoupili protáhnout.

Naše auto, které stálo poslední, tehdy zničehonic samo nastartovalo, na zařazenou rychlost se rozjelo a s nic netušícím pacientem dalo ránu do vozu před ním. Naštěstí to odnesly jen držáky nárazníků a závada byla brzy objevena. Na vině byla ochranná ližina pod autem, jeden z jejích šroubů zkratoval hlavní kabel elektrického vedení od motoru k přístrojové desce. Místní elektrikář závadu zjistil tím, že přestříhl celý kabel a zkoušel jednotlivé odizolované dráty nasliněným prstem. Problém brzy odstranil a my jsme mohli večer odstartovat do soutěže.

Hlavajda musel jezdit v poloze ležícího střelce, a proto si jej vzala na starost Evžena Křelinová, jinak doktorka přírodních věd. Sehnala nějaké prášky a na časovkách se mu snažila srážet čtyřicetistupňové horečky. Já jsem tedy k volantmu musel převzít úlohu spolujezdce a soutěž s výjimkou několika rychlostních zkoušek navigovat sám. Závod byl velmi těžký, z téměř dvou stovek posádek z celé Evropy dojelo pouhých dvacet. Ostatní byli vyloučeni za překročení časového limitu dvě hodiny. Přes tyto problémy jsme skončili těsně za Kecovými kolem desátého místa, zatímco Křelina se Stehlíkem odpadli pro technickou závadu. Byl to nejtěžší závod v mém životě. Tři noci a dva dny bez spánku měly



Stav Škody 1000 MB po havárii s posádkou z Maďarska

za následek, že jsem při přípitku trochu vodky s džusem spadl ze židle a na čtyřicet hodin usnul.

Dobrý výsledek na Rajdu Polském nám pomohl k nominaci na maďarskou Cordatic Rallye. Cestou na místo se naše výprava zastavila v Moravanu Otrokovice, kde do všech vozů namontovali bezpečnostní pásy vyvinuté z původních leteckých. To byla opravdu velká novinka. Samotná soutěž se jela v okolí Miskolce a její zvláštností byla sprintová etapa v přírodní rezervaci, kde se nesmělo trénovat. Závoru otevřeli až před zahájením zkoušky a na křižovatkách úzkých nezpevněných silnicích posádkám směr ukazovali vojáci. Jako cizinci jsme startovali až v závěru soutěže a před námi jela maďarská posádka s dvoulitrovým Fordem Taunus.

Brzy jsme ji předjeli a dojížděli do křižovatky ve tvaru písmene T, kde však žádný voják nebyl, nejspíše si zrovna odskočil. Stopy od předcházejícího auta vedly vpravo, tak jsme tam odbočili také a po zhruba pěti kilometrech sjezdu do údolí jsme skončili ve statku s nápisem Czipekshut. Po otočce kolem hnojiště stoupáme na vytočenou „trojku“ zpět, vpravo skála, vlevo alespoň třicetimetový sráz. Když tu náhle se před námi objeví Ford Taunus, který jsme před chvílí předjeli. Já stačil sešlápnout brzdu i spojku, zato řidič Taunusu nic. Rána to byla veliká.

Auta se střetla čelně, uhnout nebylo kam a těžký Ford donutil naše MB couvat. Moje nohy na pedálech vyletěly nahoru za krk, přístrojová deska prostor zavřela, volantovou tyč jsem ohnul dopředu, ale díky těm čerstvě namontovaným pásům nevyletěl otvorem po předním okně ven. Hlavajda dopadl podobně, jenom si o podběh nakopl malíček pravé nohy. Chladicí kapalina Taunusu nás sice oslepila, ale na rozdíl od Maďarů jsme zůstali při vědomí.

Po vzájemném ujištění, že jsme živí, povídá Jirka, že se mu hnul ledvinový kámen a potřebuje čípky, které má



Stav Škody 1000 MB po havárii s posádkou z Maďarska

na zadním sedadle. Aplikace do zadní části těla proběhla vkleče k nemalému pobavení dvou dam – matky s dcerou z toho statku. Nejprve nám pomohly prozírat omytím očí, později zavolaly sanitku, i když jsme s nimi nedokázali domluvit. Sanitky nás pak všechny odvezly do nemocnice nedaleko Miskolce, kde zjistili, že nám až na odřenyiny vlastně nic není. Když jsem poté odmítl protitetanovou injekci, protože jsem nedávno jednu dostal, kolem půlnoci nás z nemocnice všechny vyhodili.

Naneštěstí, těch několik kilometrů zpět do Miskolce jsme se museli doplaziti po svých. Potkali jsme tam však na jedné časové kontrole náš doprovod. Následovala cesta autem do hotelu v Budapešti, tam celý den sténání na pomohodnění od bezpečnostních pásů a poté doprava letadlem zpět do Prahy. Tak skončila jediná rána v mém životě, která bez těch pásů mohla být poslední. Ten nahoře zase jednou zapracoval.

Za dva týdny jsem jel se šéfem autoprovozu nákladákem zpět pro vrak.

Cestou tam řídil on a dojížděli jsme na statek, kde jsme vůz uložili, pozdě v noci. Byl to někdejší motorkářský soutěžač, a tak jel jako k ohni. Marně jsem mu vysvětloval, že je vpravo pod námi hluboký sráz. Pochopil, až když jsme na zpáteční cestu vystřídali a viděl vše za denního světla. Do podzimu poté přišla nová karoserie prakticky až na agregát se muselo vše vyměnit.

S opraveným autem jsme poté málem vyhráli druhý ročník Rallye Šumava. Málem proto, že jsme skutečně vyhráli, ale vrchlabský Ondra Brunclík, který chytil trestné body za pozdní příjezd do jedné etapy si přivezl nějaký papír od vojáků, že potkali transport jakési rakety, a když mu to uznali, posunuli jsme se na absolutní druhé místo. Rok se uzavřel a spolu s ním naše starty v reprezentaci. V Rudé hvězdě automobilový sport pomalu končil a nikdo neměl dále zájem podporovat zahraniční starty.

Pokračování příště

| Karel Jílek

» **Strípky štěstí:***Původní kapota T2-603
z Marathon de la Route 1967*

Každý historický příběh tvoří bezpočet maličkostí, které jsou nezaměnitelné. Zatímco některé byly v průběhu času prokazatelně ztraceny, jiné mohou stále čekat na své objevení. Mezi cenné památky událostí, známých z vyprávění pamětníků, se podobným způsobem nedávno zařadila také původní kapota soutěžního vozu Tatra 2-603, nasazeného továrním týmem při Marathon de la Route 1967.

**Zpátky na místě činu – tovární
tým na Marathon de la Route
1967**

Píše se rok 1967 a soutěžní oddělení kopřivnické automobilky Tatra nasazuje trojici zcela nových speciálů v oranžovo-černém barevném provedení. Pro rychlejší identifikaci jednotlivých posádek jsou podobně jako v předcházejících letech jejich přídě odlišené. Někdejší černé a červené pruhy na kapotě nebo pravém předním blatníku nyní nahradilo zbarvení panelu předních světlometů, lidově řečeno masky – jeden vůz ji má černou, jeden bílou a jeden oranžovou. V popisované trojkombinaci jsou následně přihlášeny do nejtěžšího vytrvalostního závodu světa, 84hodinového Marathon de la Route na německé trati Nürburgring.

Předcházející ročník, ve kterém českoslovenští jezdci dosáhli památného třetího, čtvrtého a pátého místa v kategorii cestovních vozů, nadto korunovaného vítězství mezi národními týmy, samozřejmě nezůstal bez ohlasu zahraničních účastníků. Dobový tisk, zejména motoristického zaměření, často pokládal řečnickou otázku, jak je možné, že západní konkurence na východní soupeře nestačí a zda skutečně nejsou lepší.



Pořadatelé proto byli připraveni kopřivnickému továrnímu týmu závod znepříjemnit od samého počátku. První komplikací před technickou přejímkou se proto stalo přeřazení do třídy B6, jedním z jejích požadavků byly dvouokruhové brzdy. Proudnicové vozy však ke startu dorazily s jednookruhovými, a proto se jediným řešením stala úprava na provedení blízké produkčnímu vozu. Zatímco odlehčené přední kapoty směly zůstat, zadní kapoty musely nahradit sériové se zámkem namísto gumových

rychloupínání. Zároveň bylo nutné namontovat zadní nárazníky a pevnou podlahu pod pedály. Všechny potřebné součásti darovaly doprovodné vozy, a především zásluhou zručnosti mechaniků se nakonec přejímku podařilo stihnout.

Závod odstartoval 23.8.1967 v 0:00 hodin a posádky byly nově předepsány trojčlenné. Pod startovním číslem 5 (černá maska) do něj vyrazila posádka Hajdušek-Mark-Veřmiřovský, pod startovním číslem 4 (bílá maska)

posádka Stiborek–Kysučan–Randýsek a pod startovním číslem 3 (oranžová maska) posádka Čechmánek–Chovanec–Pělucha. Do cíle dorazila pouze dvojice vozů, a to na čtvrtém místě celkového pořadí posádka Mark–Veřmiřovský–Hajdušek se startovním číslem 5 a na páté místě celkového pořadí posádka Čechmánek–Chovanec–Pělucha. Třetí vůz musel podle oficiální zprávy po 40 hodinách odstoupit pro poruchu palivového čerpadla a následné propálení pístu. Tatrováci jako vždy předvedli nadstandardní výkon, a to bez ohledu na jeho nestandardní okolnosti.

Poslední soutěže v roce 1967 – závod cestovních vozů v Brně a Rallye Šumava

Další závod představovala mezinárodní šestihodinovka cestovních vozů v Brně, které se tovární tým zúčastnil s dvojicí soutěžních automobilů upravených ze starších speciálů pro Marathon de la Route 1966 a jedním vozidlem z Marathon de la Route 1967, kterým se stal opravený speciál s bílou maskou, nově s posádkou Mark–Čechmánek. Bohužel, také tentokrát jej stihla porucha motoru, pro kterou závod nedokončil.

Poslední podnik pro „šestsettrojky“ znamenala Rallye Šumava, které se zúčastnila celkem čtveřice továrních vozů se startovními čísly 56, 57, 58 a 65. Vozidlo z Marathon de la Route 1967 s bí-

lou maskou, startující předtím v Brně, již do této soutěže vysláno nebylo.

Dochované vozy – jednoznačné úspěchy a nejasné osudy

Následné osudy továrních soutěžních vozů jsou nejasné. V expozici Technického muzea Tatra v Kopřivnici stojí vůz se startovním číslem 65, původně postavený pro Marathon de la Route 1967 (původní startovní číslo 5 s černou maskou), který se s ním naposled zúčastnil Rallye Šumava v roce 1967. Další vůz upravený pro současné sportovní podniky vlastní synové Stanislava Hajduška. A zapomenout nesmíme na speciál z Marathon de la Route 1966, který si po ukončení závodního programu pro soukromé užívání odkoupil Alois Mark a dnes jej v civilní podobě opatrují jeho vnuci, Jiří a Tomáš Procházkovi.

Zajímavá je však historická stopa vozu s bílou maskou, postaveného pro Marathon de la Route 1967 (původní startovní číslo 4; odstoupení pro poruchu). Dobová informace totiž napovídá, že byl používán pro nejrůznější druhy silničních zkoušek. Na černobílé archivní fotografii je zachycen při jejich výkonu, a to s jednokolovým přívěsným vozíkem k měření smykových vlastností povrchů. Zajímavostí je nejen civilní pražská státní poznávací značka, odpo-



vídají udávanému pohybu vozidla, ale také ponechané startovní číslo 96, pod kterým se naposled zúčastnilo závodu v Brně roku 1967.

Nečekaný objev – odlehčená zadní kapota v původní oranžové barvě

V roce 2014 se však zcela nečekaně objevila informace, že jeden obchodník s automobily značky Tatra z okolí Prahy nabízí odlehčenou zadní kapotu v oranžové barvě nápadně podobné to-



várním speciálům z roku 1967. Důvodem prodeje byla prostá skutečnost, že pro montáž na jakýkoliv vůz byla kvůli všem provedeným úpravám nepoužitelná. Vzhledem k lokalitě bylo možné se vážně domnívat, že pochází právě ze speciálu s bílou maskou, postaveného pro Marathon de la Route 1967. Následné ověření dalších skutečností potvrdilo, že je to pravda. Zázraky se dějí!

Vysvětlení je možná velice jednoduché. Závodní speciály pro Marathon de la Route 1967 sice představovaly nový model se širokou maskou přezdívaný také „trojka“, nicméně jejich zadní kapota byla stále „šilhavková“, tedy se známou „vlaštkou“, která se ve výrobě poprvé objevila koncem roku 1963 a zůstala v ní až do roku 1967. Když byl soutěžní speciál s bílou maskou prodáván dalšímu majiteli, k mání již byla modernější kapota používaná na sériovém provedení ročníku 1968. Pravděpodobně tedy byla vyměněna za novou a starší putovala do garáže...

Opětovná shledání – tovární jezdci a sesterský vůz

Pokud se taková informace dostane mezi správné lidi, přinese mnoho radosti. V roce 2015 si znovu nalezenou kapotu závodního vozu s bílou maskou s nadšením prohlédli členové jeho posádky na Marathon de la Route 1967 (startovní číslo 4) – Bohuslav Stiborek



a Jindřich Kysučan. Julius Randýsek, toho času nemocen, alespoň symbolicky podepsal repliku startovního čísla.

Kapota byla následně přenesena do Technického muzea Tatra v Kopřivnici ke své týmové sestře se startovním číslem 65 z Rallye Šumava 1967. Porovnání odstínů laku nepřineslo žádnou novinku, odpovídal naprosto přesně.

Správní chlapi – hrdinové a pamětníci

Čas je bohužel neúprosný a osobností spojených s touto pozoruhodnou součástí historie slavné kopřivnické automobilky ubývá. V roce 2018 vznikla fotografie posledních pilotů soutěžních „šestsettrojek“, pana Augustina Laciny, Jiřího Pěluhy a Jindřicha Kysučana. Bohuslav Stiborek se zdravotních důvodů fotografování zúčastnit nemohl. Mimo závodníků jsou stále mezi námi také další důležití členové továrního týmu, a to zruční mechanici, kteří svojí šikovností jezdcům nejednou zachránili závod – pánové Konvička, Kolář, Kylhof, Aujezdský, Klogner, Dvořák a další.

Samostatnou kapitolou je poté živoucí studnice vědomostí a tradičně skromná tatrovácká legenda, pan Karel Rosenkranz. Technické muzeum Ta-

tra by bez jeho přístupu bylo rozhodně chudší o řadu výjimečných vozů. Za připomenutí stojí například organizace opakované stavby prvního kopřivnického automobilu Präsident, prvního nákladního automobilu, výměna kabrioletu T600 S za sériovou T603, získání prototypu T90, Tatrplanu T601 Monte Carlo a mnoha dalších. Vnímám proto jako svoji příjemnou povinnost této příležitosti využít k upřímnému poděkování za výše uvedené, stejně jako za poutavé osobní vzpomínky, které nejen se mnou ochotně sdílí.

Z některých totiž vychází také tento článek, určený milovníkům zdánlivě nenápadných zákoutí historie. A všem, kteří podobně jako já neměli vzhledem k datu svého narození to štěstí, aby mohli na vlastní oči ve vrcholné formě vidět soutěžní „šestsettrojky“, když jejich „pravidelný zvuk udával tón celému závodu“ Marathon de la Route na Nürburgringu. Šťastnou náhodou zachráněná kapota jedné z nich je další součástí velkého příběhu, který vždy stojí za vyprávění.

| Text a foto: Filip Landa

| Dobové fotografie: Karel Rosenkranz

| Redakční úprava: Josef Kasperkevič

» 300 mil zemí českou: *Historie a znovuvzkříšení*



Původní plánovaná trase soutěže v roce 1938, která se neuskutečnila

Soutěžní stroje byly rozděleny do několika kategorií: A – motorová kola, B – motocykly sólo, které byly děleny ještě podle objemu do 175 ccm, do 250 ccm, do 500 ccm a přes 500 ccm. Kategorie C byly sidecary, které měly dvě třídy, dle objemu motoru do 600 ccm a přes 600 ccm. Nakonec byla kategorie D – automobily, která měla tři objemové třídy, a to do 750 ccm, do 1000 ccm a přes 1000 ccm. Všechny kategorie, mimo A, měli předepsaný jednotný průměr 50 km/hod. Vzhledem k náročnosti sbírání výsledků z deseti různých míst a následného výpočtu bylo předpokládáno, že celkové vyhlášení soutěže proběhne až 14 dnů po jejím ukončení. Pořadatelé obdrželi přihlášky od 126 soutěžících s auty i motocykly.

Vzhledem k nečekaným politickým změnám roku 1938 byla nakonec pečlivě připravovaná soutěž 300 MIL ZEMÍ ČESKOU, která měla být odstartována 29. května 1938, „z technických důvodů“ odložena až na 18. září 1938. Ale ani v tomto termínu se nakonec nejela. Dne 16. září 1938 uveřejnilo ředitelství soutěže v tisku tento následující text: „Ředitelství soutěže oznamuje, že se rozhodlo odložit soutěž 300 MIL ZEMÍ ČESKOU na dobu pozdější, neboť za daných okolností nemohlo by zaručiti její regulérní průběh.“ Z historie Československa již víme, že za několik měsíců začala druhá světová válka a na dlouhých šest let nabylo na domácí motoristický sport ani pomyšlení.

Myšlenka dálkové okružní soutěže v délce 500 mil okolo Čech, však přetrvávala v hlavách motoristických fandů po celou dobu války a jakmile to bylo možné, snažili se ji oživit.

V polovině 20. let minulého století projevila skupina československých motoristů nespokojenost s činností Autoklubu ČSR a založili vlastní organizaci, nazvanou Liga motoristů. Tato organizace nejenže napomáhala běžným motoristům s tehdy nelehkým provozem jejich osobních automobilů, ale organizovala i různé motoristické soutěže a závody. V roce 1938 připravovala pražská pobočka Ligy motoristů ze Smíchova, společně Československým Touring Klubem, velice zajímavou a náročnou automobilovou a motocyklovou soutěž, nazvanou 300 MIL ZEMÍ ČESKOU.

Plánovaný první ročník (1938)

Tato dálková soutěž spolehlivosti, jak se tehdy takovým podnikům říkalo, měla být dlouhá necelých 500 kilometrů, a soutěžící ji měli absolvovat celou v jednom dni. Velkou kuriozitou měl být start hned na deseti místech najednou, v různých městech po trati, kdy startujícím měl být rozhlasový mode-

rátor, který svým hlasem v rádiu startoval účastníky ze všech míst současně. Každý účastník si mohl zvolit místo startu a tím samozřejmě i cíle v některém z vybraných měst po trase, kterými byly: Praha, Plzeň, Nepomuk, Písek, Tábor, Německý (dnes Havlíčkův) Brod, Čáslav, Kolín, Mladá Boleslav a Brandýs nad Labem.

Skutečný první ročník (1947)

Soutěž byla již pořádána pod hlavičkou smíchovské pobočky Autoklubu Československé republiky, neboť původní pořadatel, Liga motoristů, stejně jako Československý Touring klub již po válce nebyly obnoveny. Trať soutěže nově vedla z Prahy přes Hořovice, Plzeň, Strakonice, Tábor, Křelovice, Havlíčkův Brod, Kolín, Benešov, Zbraslav a zpět do Prahy. Pražský start i cíl byl původně zvolen před smíchovským Národním domem, ale nakonec byl přeložen před Štefánikova kasárna (dnes Justiční palác) na náměstí Kinských, kde bylo více prostoru. K startu v Praze se totiž přihlásila bezmála stovka soutěžících.

Start se měl uskutečnit časně ráno v 6.00 hodin, ale nakonec byl přesunut až na 11. hodinu, neboť prezident republiky, Eduard Beneš ten den absolvoval cestu do Pelhřimova a hrozilo, že by se mohl se soutěžícími na trase potkat, což by jistě vytvořilo pro spěchající závodníky značné problémy. Podle ještě předválečných propozic se startovalo hned na osmi různých místech najednou. Z Prahy vyjždělo 98 soutěžících, z Hořovic 18, v Plzni bylo na startu připraveno 6 posádek, ze Strakonice jelo 21 vozidel, z Tábora 3, Havlíčkova Brodu 2, Kolína 11 a Benešova 6. Celkem se na start postavilo 165 jezdců, přibližně z poloviny na motocyklech. Startérem se opět stal rozhlasový moderátor, který díky rozhlasu odstartoval posádky ve stejný čas ve všech osmi zvolených místech. Každý jezdec měl možnost volby vlastního jízdního průměru, ale s ohledem na předpisy byl určen maximální rychlostní průměr 71 km/hod. Vzhledem k tomu, že jezdci měli různé jízdní průměry i objemy motorů, které se ve výsledcích zohledňovaly, vyžádalo si konečné zpracování výsledků téměř celý týden. Výsledky 1. ročníku se prozatím nepodařilo vypátrat.

Druhý ročník (1948)

Další ročník soutěže, která startovala 23. května 1948, byl naplánová-



Startovní pole bylo pestré. Od Spartaka po Mercedes-Benz SL

na po jiné trase než v roce předešlém. Pro značnou náročnost výpočtu výsledků v předcházejícím roce, byly zrušeny starty v jiných etapových městech a startovalo se již pouze z Prahy. Trasa soutěže vedla z Prahy na Rakovník, Zdice, Mariánské Lázně, Karlovy Vary, Strakonice a další zpátky do Prahy. Znovu byla dlouhá okolo 480 kilometrů a jela se v jednom dni.

V roce 1948 bylo na startu neuvěřitelných 237 soutěžních strojů, z čehož bylo 168 motocyklů, 7 sidecarů a pouze 62 automobilů. Bohužel, tento podnik zaznamenal i jednu smrtelnou nehodu, kdy závodník Průcha vyjel na motocyklu vinou únavy, již jen pár kilometrů před cílem, v Chuchli ze silnice a smrtelně se zranil. Ani zde se dosud výsledky nepodařilo vypátrat.

V roce 1949 již soutěž 300 MIL ZEMÍ ČESKOU, zřejmě i vinou smrtelné nehody a také s přihlédnutím k novým politickým poměrům v Československu, pořádána nebyla.

Novodobý nultý ročník (2018)

Po osmdesáti letech od prvního plánovaného ročníku soutěže v roce 1938 našel jeden motoristický fanoušek na půdě své chaty kompletní, původní, ještě nevyplněnou přihlášku k soutěži 300 MIL ZEMÍ ČESKOU, která se měla jet 29. května 1938. Po spiklenecké dohodě s několika dalšími přáteli, také pří-

znivci historických automobilů, došel k závěru, že by mohli tuto soutěž obnovit jako jízdu historických automobilů.

Vzhledem k připomínanému 100. výročí založení Československa v roce 2018 příznivci vybrali termín zkušební nultého ročníku na sobotu 28. října 2018. Zvolená trasa měla přibližně kopírovat původně plánovanou trasu, pouze byla rozdělena na dvě samostatné etapy s přenocováním v Havlíčkově Brodě.

Záměrem této soutěže nebylo napodobit podmínky mnohem slavnějšího a delšího silničního závodu 1000 mil Československých, který je v posledních letech vypisován jako jízda spolehlivosti historických automobilů vyrobených do roku 1939. Soutěž 300 MIL ZEMÍ ČESKOU nabízí mnohem kratší okruh, dlouhý necelých 500 kilometrů, pouze po území Čech. Uvažována je především účast mladších historických automobilů vyrobených až po válce.





V sobotu 28. 10. 2018 ráno se sjelo 18 historických automobilů, především z řad přátel pořadatelů, u obchodního centra Prague The Style Outlets v Tuchoměřicích. Ve spolupráci se skupinou Engine Group si pořadatelé zřídili svůj hlavní stan přímo ve zdejší Engine Classic Cars Gallery s mnoha krásnými poválečnými klasickými automobily. Po nezbytné přejímce, rozpravě a nalepení startovních čísel byly rozdány itineráře. V minutových intervalech následně odstartovali všichni účastníci do skutečných 300 MIL ZEMÍ ČESKOU. Posádky cestou plnily různé úkoly, aby v podvečer po absolvování 1. etapy zaparkovali své stroje před hotelem v Havlíčkově Brodě, kde se výborně navečeřeli a přesпали do neděle.

V neděli ráno je již čekala mnohem kratší 2. etapa, která je přivedla z Havlíčkova Brodu, přes Čáslav a Kolín zpět do Prahy, přesněji Engine Classic Cars Gallery v Tuchoměřicích. Vzápětí po dojezdu poslední soutěžní po-



Renault 8 a manželé Pivoňkovi na startu

sádky byly rychle spočítány výsledky a proběhlo vyhlášení. Kromě pohárů pro nejlepší obdržela každá posádka pamětní list a malou upomínku. Všem zúčastněným, ale i pořadatelům, se akce natolik zalíbila, že bylo ještě při vyhlášení rozhodnuto, že v započaté tradici se bude rozhodně pokračovat.

První novodobý ročník (2019)

První řádný novodobý ročník soutěže 300 MIL ZEMÍ ČESKOU se pojede ve dnech **1. a 2. června 2019**. Sobotní start proběhne znovu v areálu Prague The Style Outlets v Tuchoměřicích, s hlavním zázemím soutěže v Engine Classic Cars Gallery. Zde také po startu proběhne jízda zručnosti, jak se kdysi říkalo „jízda stálosti výkonu motoru“. Tato jízda zručnosti se v neděli po dojezdu do cíle bude opakovat a posádky budou mít za úkol dosáhnout stejného času. Trasa je podobná roku 2018, pouze s některými drobnými odchylkami.

Cíl sobotní 1. etapy bude situován přibližně v polovině celé soutěže s následným přenocováním v hotelu. Jak již bylo napsáno, soutěž pravidelnosti je vysána pro historické automobily do roku výroby 1988, které by měly

bez větších problémů dosáhnout jízdní průměr alespoň 45 km/hod, což v dnešním hustém provozu nebývá zrovna jednoduché. Startovné pro dvoučlenou posádku je 6 000 Kč a počítáno je maximálně se 60 posádkami.

Ve startovním jsou zahrnuty náklady na přípravu a realizaci akce, jako jsou startovní čísla, itineráře, nezbytná měření, sobotní ubytování včetně večeře, ceny, diplomy a neposledně upomínkové plakety pro každou posádku. Přihlášku a další podrobné informace o celé soutěži naleznou zájemci na webových stránkách www.300mil.cz

Těšíme se na Vás!

| Milan Bumba, člen organizačního týmu 300 MIL ZEMÍ ČESKOU



Vítězové nultého ročníku na vyhlášení výsledků v Engine Classic Cars Gallery

V průběhu trasy čekal na soutěžící nejen silný déšť, ale i jízda zručnosti



» Mamma Mia!

Skrytý génius Marcello Gandini

Začátkem letošního roku byla v Automobilovém muzeu v Turíně slavnostně otevřena mimořádná retrospektivní výstava věnovaná jednomu z nejvýznamnějších automobilových designérů historie, Marcellu Gandinimu. Vše podstatné o této výjimečné události v článku našeho spolupracovníka, slovenského automobilového designéra Michala Kačmára.

Príbeh designéra

Marcello Gandini sa narodil 26. Augusta 1938 v Turíne, Gandini patrí k triu slávnych talianskych automobilových designerov, ktorí sa narodili v rovnakom roku v priebehu niekoľkých mesiacov, spolu s Giorgettom Giugiarom a Leonardom Fioravantim.

Pri pohľade na Gandiniho kariéru v retrospektíve má jeden z najpôsobivejších zoznamov všetkých návrhov aut v histórii, vrátane návrhov pre Alfa Romeo, BMW, Bugatti, Cizeta, Citroën, De Tomaso, Ferrari / Dino, Fiat, Lamborghini, Lancia, Maserati a Renault. A z tohto

dôvodu nie je „neviditeľný génius“. Jeho meno je jedno z najznámejších a obdivovaných. Z niekoľkých dôvodov bol najviac revolučný z „Taliánskych majstrov“!

Výstava pokladov

Výstava je životný portrét designéra a nie iba štylistu, ale krásy vytvorenej zvnútra navonok. Gandini je tu predstavený ako tvorca superaut, limuzín, motocyklov a helikoptér. A samozrejme aj ako tvorca fabrik s novým pohľadom na výrobu a revolučných patentov. Výstava ponúka dva druhy pohľadu a to dokumentárny štýl a druhý emočný.

Je to cesta plná histórie, fotografií, originálnych kresieb a grafík.

V centre je doprevádzaná výstava aj autorským filmom, kde Gandini osobne rozpráva o tvorbe jeho ikonických aut. Ďalej sa odvíja epický príbeh, je to tematický ostrov, ktorý sa odvíja bez časovej nadväznosti a hlavne sa sústreďuje na odlišné profesionálne obdobia jeho tvorby. Sú tam produkčné autá, ktoré priniesli Gandiniho myšlienky do každodenného života. Jedná časť je venovaná „Gandinioho revolúcií“ medzi šesťdesiatimi a sedemdesiatimi rokmi prišiel s koncepciou v strede uložených



24. 1. – 26. 5. 2019

Museo Nazionale
dell'Automobile

Corso Unità d'Italia 40,
10126 Torino, Italia

www.museoauto.it

motorov. Iná sekcia upútava jeho tvorbu spojenú so štúdiom BERTONE, pre ktoré Gandini vytvoril jeho najúchvatnejšie športové automobily.

Gandiniho kariéra začala v roku 1965, pretože Bertoneho šéf-dizajnér Giorgetto Giugiaro odišiel pracovať pre design



Mysli v malom – Gandiniho vždy zaujímali športové auta a pretekánie. Bobby car boli malé, ale zato mali v sebe pretekárskeho ducha, ktorého si Nuccio užíval aktívnym pretekaním jazdami z kopca.

štúdio Ghia. Gandini vstúpil na Giugiarovú pozíciu, kde pracoval pre Bertone až do roku 1980, čo sa ukázalo ako najdôležitejším obdobím v kariére Gandiniho.

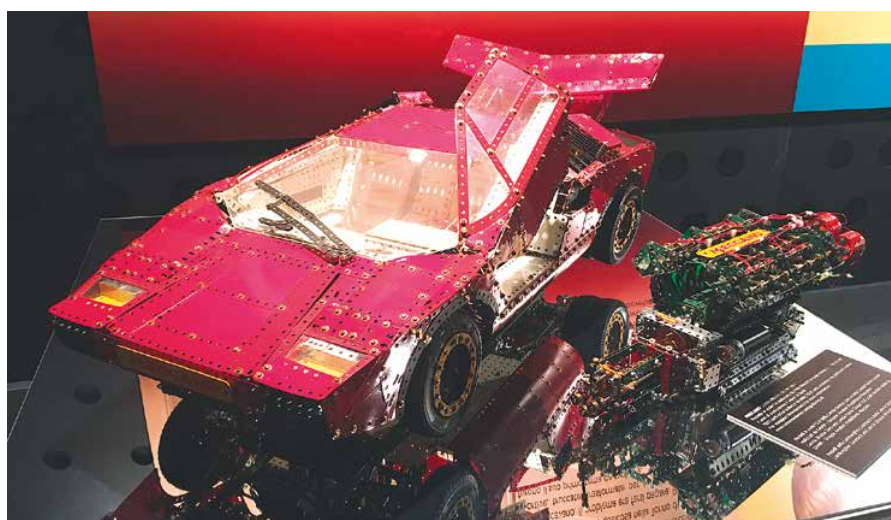
Pri vstupe na výstavu vás napadne iba jediný výkrik – Mamma Mia! Áno, presne takto sa budete cítiť keď uvidíte všetky tieto vozidlá na jednom mieste. Pochádzajú totiž z jednotlivých súkromných zbierok a automobilových múzeí. Je to jedinečná šanca vidieť ich pokope na jednom mieste!

Meccano boy

Tu to všetko začalo, ostrovček so stavebnicou Meccano Boy otvára retrospektívu Gandiniho. Táto stavebnica otvára túto výstavu, ale Gandini ju nenavrhol! Akú úlohu zohrala v jeho životnom diele? Ako Gandini spomína, je to najlepší darček aký kedy dostal. Od skladania jednotlivých dielov sa dostal k jeho prvým nápadom, k prvým škiciam, k stavbe bobby kary na preteky z kopca. Transformácia z hry na prácu nebola jednoduchá.

Bertone

Mladý a nadšený Gandini by nikdy nepracoval pre Bertoneho, nikdy by sa nestal designerskou legendou, keby sa títo dvaja muži nestretli. V roku 1966 v štúdiu na Corso Trapani už vtedy 50-ročný Nuccio chcel karosárňu transformovať na veľkú továreň. Nuccio vždy mal dobrý nos na talenty, už v tej dobe pre Bertoneho pracoval Giorgetto Giugiaro. Bertone mal Gandiniho rád ako syna. A po niekoľkých rokoch, keď Giugiaro odišiel ke štúdio Ghia, Gandini mal cestu voľnú ukázať svoj potenciál. Gandini vyzrel na talent, aký pred tým nebolo vidieť. Najväčšie ikonické autá vytvoril práve u Bertoneho. Marcelo pre Bertoneho vytvoril ako prvú



Meccano boy – Lamborghini Countach vytvorený z obľúbenej stavebnice Gandiniho. Dala mu voľnosť a možnosť tvoriť, čo neskôr pretavil do skutočných aut.



Nuccio a Marcello – Keby sa títo dvaja nestretli, nikdy by nevznikli jedinečné koncepty

Miuru a od tohto okamihu bolo zložitie vytvoriť pre neho limity jeho osobného potenciálu.

Miura

Lamborghini Miura, jedno z najkrajších diel Gandiniho, keď v roku 1966 rezolútne šokovala svet. Berlinetta s centrálne umiesteným motorom dobývala svet. Všetko naokolo vypadalo staro. Jedinečná architektúra a mechanika (Dallara) v spojení s vyváženými proporciami znamenala pre Gandiniho prvý úspech a v spojitosti s kriklavými farbami dobývala svet. Všetci ju chceli mať, VIP, herci, športovci, obchodníci.



Mama Mia! Stratos Zero! Alfa Romeo Carrabo! A Lamborghini Marzal! Jedinečný pohľad, ktorý tak rýchlo nezažijete! Vidieť tieto skvosty automobilového designu pokope je viac ako jedinečné, v podstate nikdy neboli vystavované spolu. Každý kus pochádza z inej zbierky. Aby ste ich videli, museli by ste najazdiť tisíce kilometrov.

Celý príbeh začal asi takto – Nuccio stál pred dokončeným chassis Miuri a povedal Lamborghiniemu: „A teraz musíme vyrobiť perfektné topánky a obuť tieto pekné nohy!“ A niekoľko dní na to Marcello, ktorí iba prišiel do firmy, začal pracovať na návrhoch.

Carabo

Jedna vec, o ktorej by sa Gandiniho mala lepšie poznať, že je priekopníkom koncepcie nožnicových dverí s prototy-

pom 1968 Alfa Romeo Carabo a musí byť skutočne uznaný za jedného z zakladateľov moderného talianskeho supercaru, ktorý bol zodpovedný za navrhovanie modelov Lamborghini Miura. Pozoruhodná je skutočnosť, že tieto dve autá nemohli vyzeráť viac odlišne, Miura je hladká a tekutá, zatiaľ čo Carabo je ostrý a hranatý, ale sú od toho istého dizajnéra pre rovnakú značku, pričom jedna je nástupcom druhej. Carabo debutovalo na Parížskom autosalóne v roku 1968



Mama Mia! Miura – Najväčší úspech Gandiniho z roka 1966. Prvé auto, ktoré vytvoril pod krídlami Bertoneho, už nikdy neprekonal. Jeho proporcie a objemy v správnom vyvážení dávajú Miure jedinečnú charizmu.



Bertone Carabo 1966, oficiálna fotografia Bertone štúdia. Tu je vidieť prvé použitie nožnicových dverí, ktoré neskôr boli aplikované na modely Lamborghini Countach a Diablo.



samotný Gandini uviedol v rozhovore, že jeho „dizajnérske záujmy sú zamerané na architektúru vozidla, konštrukciu, montáž a mechanizmy – nie vzhľad“. Koniec koncov, dobrý dizajn sám o sebe je prirodzená krása.

Keď Gandini odišiel z Bertone v roku 1980, vytváral na voľnej nohe automobilový, priemyselný a interiérový dizajn vrátane domácej architektúry, interiérov a dokonca aj modelovanie Heli-Sport CH-7 vrtuľníkom. Bolo to po období u Bertoneho, kde vytvoril svoje najznámejšie návrhy z hľadiska objemu výroby, Citroën BX a Renault Super 5.

BX je jedným z najzaujímavejších rodinných áut, ktoré sa kedy vyrábali, a odtlačky prstov Gandiniho sú všade. Je to zmes divného a nádherného a nekonvenčné riešenia vyzerajú futuristicky, presne to z BX urobilo úspech, vyrobila sa takmer 2,5 milióna kusov v priebehu viac ako 12 rokov.

Medzi posledné modely spoločnosti Gandini patria aj modely Lamborghini Diablo a Bugatti EB110, ktoré sú stále jedným z najrýchlejších sériových automobilov na svete. A dnes je stále tajomný aj Gandini, ktorý je stále aktívny v automobilovom priemysle.

Jedna vec je však istá, že Gandini je správne oslavovaný ako jedna zo svetových autorít v automobilovom dizajne.

| Text a foto: Michal Kačmár

so šokujúcou kritikou svojho vzhľadu. Carabo ukryvalo mechanickú platformu Alfa Rome 33/2 Stradale, motor V8 o objeme 1995 ccm a na tú dobu absolútnou top rýchlosťou 260 km/h.

Stratos Zero

Lancia Stratos je tiež jednou z jeho najznámejších a najvyhľadávanejších diel, ktorá začala s vývojom ako konceptným vozidlom pre autosalón v Turíne v roku 1970. Klinovo profilovaný „Stratos Zero“ je auto, ktoré väčšina môže najlepšie rozpoznať vo filme Michaela Jacksona z roku 1988, Moonwalker. Legendárny príbeh rozpráva o tom, ako sa Nuccio Bertone objavil v továrni Lancia a bol mu údajne odmietnutý vstup na schôdzku. Nuccio jednoducho sadol do Stratosu a prešiel s ním popod závoru a dostavil sa na stretnutie, ktoré nakoniec viedlo k výrobnej zmluve.

Produkčná Rally verzia a výroba Stratosu sa výrazne líšila od konceptu Zero, ale bola skutočne katalyzátorom potrebným na výrobu. V priebehu sedemdesiatich rokov Stratos ovládal súťaže rally a lemoval spálne múrov mladých nadšencov po celom svete a stále je stále častým záujmom.

„Mysli vo veľkom.“ Supersport Lamborghini Espada, alebo klasická limuzína?

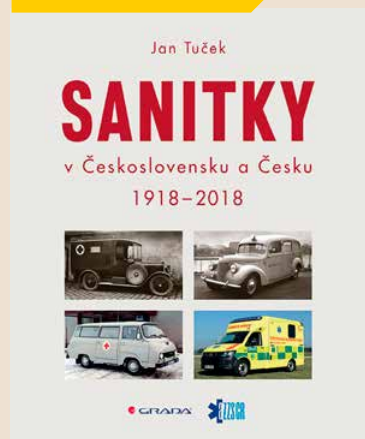


Francúzska spojka

Keď posúдите všetku prácu Gandiniho, jeho návrhy boli zvyčajne hrubšie a zahŕňali priamky a rohy. Či je alebo nie je to kvôli cyklickému charakteru automobilovej módy, nie je jasné, ale



NOVINKA



SANITKY V ČESKOSLOVENSKU A ČESKU 1918-2018

Kniha mapuje vývoj sanitních automobilů v našich zemích od počátku minulého století do současnosti. Přináší dosud nezveřejněnou přehlídku zakázkových sanitních karoserií z období první republiky a protektorátu, připomíná sériově vyráběné sanitky a prototypy z let 1945–1990 i pestrou paletu sanitních vozidel zhotovených a provozovaných u nás během posledních tří desetiletí. Ilustruje ji více než 500, často dosud nepublikovaných, fotografií.

Jan Tuček,

GRADA; 210×250 mm; 312 stran;
vázaná; ISBN 978-80-247-5864-0



» Tatra 603 AS

Počátkem šedesátých let se v kopřivnické automobilce zabývali projektem velké modernizace „šestsettrojky“ se zcela novou karoserií a označením Tatra 603 A. Vedle sedanu se stupňovitou zádí se pustili i do stavby pětidveřového kombi, z něhož nakonec vznikla sanitka určená pro lékařskou službu první pomoci.



sedadlo s děleným opěradlem, vlevo a vpravo byly na dělicí stěně vyklápěcí stolky, blízko středu také tlaková láhev s kyslíkem. Lehátko pro nemocného nebo raněného bylo uloženo ve složeném stavu v předí vozu.



Funkční vzorek sanitního vozu poháněný vzduchem chlazeným motorem V8 o objemu 2,5 l a výkonu kolem 100 k (74 kW) byl zhotoven v roce 1963 v bratislavském vývojovém středisku automobilky Tatra. Jeho tvůrci se radili s potenciálními uživateli vozidla, s lékaři nemocnice Na Kramárech.

Řekněme rovnou, že koncipovat sanitku s osmiválcovým motorem uloženým podélně za zadní nápravou nebyl zrovna snadný úkol. I když se podařilo o něco snížit stavební výšku osmiválce přemístěním příslušenství do stran, horní kryt motoru byl ve výšce 0,77 m nad vozovkou. Nad lehátkem s pacientem tak ke stropu zůstávalo sotva 0,60 m vnitřní výšky. Sanitní Tatra 603 AS měla za řidičem a spolujezdcem přepážku nahoře opatřenou okénkem. Za přepážkou bylo průběžné třímiístné

V zadní stěně karoserie byly nahoru vyklápěcí dveře s oknem. Pro přepravu ležícího pacienta bylo nutné sklopit kupředu střední díl zadního opěradla, čímž vznikla rovná plocha na úrovni horního krytu motoru, na niž byla připevněna nosítka. Sanitka s rozvozem náprav 2,75 m byla dlouhá 4,96 m, široká 1,91 m a vysoká 1,55 m. Díky výkonnému osmiválci dokázala vyvinout rychlost přes 150 km/h.

Několik let jezdila sanitní Tatra 603 AS ve zkušebním provozu, poté sloužila v kopřivnickém vývoji jako doprovodný vůz. Výše zmíněná velká modernizace se nikdy neuskutečnila, takže oba funkční vzorky – sedan i sanitka – zůstaly osamoceny. Zrestaurovaná sanitní Tatra 603 AS patří už tři desetiletí k lákadlům kopřivnického muzea, škoda jen, že jako sanitka vypadá pouze navenek – původní vnitřní zařízení jí chybí.

| Z knihy *Sanitky v Československu a Česku 1918-2018*



JAN TUČEK:

„SANITKY PROŠLY ÚŽASNÝM VÝVOJEM“

Vydavatelství Grada Publishing zařadilo počátkem letošního roku do nabídky odborných titulů novou publikaci s názvem Sanitky v Československu a Česku 1918-2018. Kromě pestrého výběru nejruznějších modelů a bezpočtu archivních fotografií zaujme také svým námětem – jízdu sanitním vozem totiž vyhledává málokdo, a přece jím v životě alespoň jednou cestoval každý z nás. Naše pozvání k rozhovoru přijal autor knihy Jan Tuček.

Josef Kasperkevič: Vaše nová kniha dokumentuje podobu sanitních vozů na pozadí vzniku a vývoje Československa a Česka mezi lety 1918 až 2018. Jaké tedy pro cestující pacienty a zdravotnický personál bylo uplynulé století?

Jan Tuček: Stejně jako ostatní automobily prošly i sanitky v minulém století úžasným vývojem od prostých dopravních prostředků po komfortní a bohatě vybavená vozidla. Sanitky zdravotnické záchranné služby se dostaly na úroveň pojízdných jednotek intenzivní péče a šance i velmi těžce postižených pacientů na záchranu života násobně vzrostly. A měli bychom si uvědomit, že Česká republika se v tomto oboru už od devadesátých let zařadila mezi evropskou špičku.

JK: Tematické zaměření může na lehkého působit netradičně, přestože se lidského života dotýká přinejmenším stejně a často možná ještě více než gramofonové desky nebo výtvarné umění. Můžete čtenářům přiblížit, co Vás k námětu přivedlo?

JT: O sanitkách jsem občas psal do Světa motorů a Mladé fronty už v sedmdesátých a osmdesátých letech, blíž mě k nim přivedl Bohumír Golda, majitel grafického studia Růžolíci chrochtík, který v letech 2010 až 2013 vydával magazíny Motol in a Hospital in určené pacientům a personálu nemocnic. Požádal mě o seriál článků o historii sanitek a mě to téma chytlo.

JK: Již při prvním prolistování nepochybně zaujme, kolik různých typů sanitek na našem území vzniklo nebo bylo používáno. Která pro Vás představovala nejnáročnější výzvu?

JT: Jednoznačně to byla velká sanitka s přídi a zřejmě i podvozem amerického vozu, ale s nápisem Tábor na kapotě, která defilovala v roce 1948 v prvomájovém průvodu v Táboře. Získal jsem její jedinou fotografii a marně jsem se v okresním archivu a v dobovém tisku snažil najít něco bližšího. Pro mě tak zůstává hádankou, třeba mi ji někdo ze čtenářů Oldtimeru pomůže rozluštit.



JK: Publikace vznikla ve spolupráci s Asociací zdravotnických záchranných služeb České republiky. Pomáhali Vám její členové při dokumentární práci?

JT: Prezident Asociace zdravotnických záchranných služeb MUDr. Marek Slabý mi volal hned poté, co vyšla moje předchozí kniha Auta první republiky, že musím konečně dopsat publikaci o sanitkách. Ale že nemůže být jen historická, že musí mapovat období až do roku 2018. Mobilizoval kolegy od všech krajských záchronek, sbíral informace a přeposílal mi i od nich získané fotografie. Jen díky téhle kolektivní pomoci jsem to nakonec zvládl.

JK: Závěrem, sanitním vozem jel alespoň jednou v životě každý z nás. Jaký si při zmínce o sanitce vybaví jako první Jan Tuček?

JT: Je to Avia 20 F, kterou z furgonu na sanitku rychlé lékařské pomoci přestavěli

svépomocí v roce 1982 v Závodním ústavu národního zdraví v Ostravě-Vítkovicích. Partu nadšenců tam vedl MUDr. Jaroslav Dvořák, a když mi ji předváděli, prozradil, že jí říkají Viktorka. A proč? „Zprvu – bylo to pro nás vítězství, že jsme ji vůbec dokázali postavit, a za druhé – když jede po ulici, tak hrozně ječí“.

Děkuji Vám za rozhovor.

| Josef Kasperkevič

| Foto: Jan Tuček; Grada Publishing

JAN TUČEK (*1953):
PŮLSTOLETÍ MEZI ŘÁDKY

Přední český motoristický žurnalista pravidelně publikuje již od roku 1969, namátkou v časopisech Modelář, Svět motorů, Motoristická současnost a Automobil nebo deníku Mladá fronta. Mezi lety 1981 a 2004 působil jako redaktor tiskové agentury Agence France-Presse. Je autorem dvou desítek knih, z nichž první s titulem Autosalon vyšla v roce 1977. Dlouhodobě spolupracuje s časopisy Automobil, Autoforum a Motor Journal. K jeho zálibám patří automobily kategorie oldtimer i youngtimer, knihy o nich a také úzkorozchodné železnice.

Více informací o novinkách na www.jan-tucek.wz.cz

» Ledové knížectví: Škoda 130 RS na Rallye Monte-Carlo Historique 2019



Zbytek soutěže si však Jihočeši maximálně užili: „Někde lemovaly cestu až metr a půl vysoké sněhové bariéry, nechybělo ani typické střídání povrchu – během jediného testu jsme jeli po suchém asfaltu, čistém ledu i sněhu. To nikde jinde nezažijete. Je skvělé, že i když se tahle rallye jede v běžném provozu a má jiná pravidla než klasické soutěže, máte možnost se legálně svést v závodním autě stovky kilometrů po krásných cestách,“ dodal navigátor Honza Bláha.

Kopie závodního speciálu, se kterým v roce 1977 startovali v Monte-Carlu fabrikanti Milan Zapadlo s Jiřím Motalem, odstartovala do hvězdíkové jízdy minulý týden ve středu z úpatí Akropole v Aténách. Po relativně krátkém úseku na řecké pevnině se tým ČK motorsport přesunul do přístavu Patra, aby následně strávil téměř 24 hodin na trajektu do italské Ancony. Během pozdního čtvrtečního večera ještě stihli Jihočeši dojet po dálnici do místa dalšího startu v Miláně, odkud v pátek znovu přes noc pokračovali do Francie.

Posádka Karel Mach a Honza Bláha, startující v barvách týmu ČK motorsport s vozem Škoda 130 RS, úspěšně dokončila 22. ročník Rallye Monte-Carlo Historique. Závodní automobil odkazující na speciál, se kterým v roce 1977 v Monte Carlu startovali Milan Zapadlo a Jiří Motal, se těšil zasloužené pozornosti diváků, kteří jej nejednou označili za vůbec nejhezčí v nabitém startovním poli. Jaká tedy byla letošní soutěž, do jejíhož průběhu výrazně promluvalo zimní počasí?

Posádka týmu ČK motorsport Karel Mach a Honza Bláha se musela při své již sedmé účasti na historickém Monte-Carlu popasovat s velmi náročnými zimními podmínkami, jaké v horách okolo francouzských měst Valence, Grenoble a nakonec i Monaka začátkem února panovaly. Zatímco účastníci zahajovacího podniku WRC viděli bílou cestu spíše sporadicky, o týden později museli pořadatelé kvůli sněhové kalamitě

několik zkoušek pravidelnosti dokonce úplně zrušit.

„Podobné počasí jsme tady zažili pouze na některých místech v roce 2012, tenkrát se ale jely všechny testy. Čtyři letošní zrušené zkoušky o délce téměř 120 kilometrů odpovídají jedné etapě neboli čtvrtině hodnocené části celé rallye. Bohužel jsme kvůli té divočině, která se nahoře odehrávala, přišli kromě jiného o věhlasný padesátikilometrový Burzet,“ zamrzelo Karla Macha.





Na jihovýchodě země v Buis-les-Baronnies se během sobotního dopoledne setkala všech 308 převzatých posádek a samotná soutěž s patnácti měřenými testy konečně mohla začít.

„Přestože jsme s „eresou“ ujeli přes tři tisíce kilometrů, za celou dobu nás potkala jediná technická závada. Ještě v Aténách jsme krátce před startem zjistili, že je děravý plovák karburátoru, a tak jsme ho před rampou museli pájkou zaletovat. Pro jistotu jsme si nechali do Milána přivést náhradní, nakonec ale tahle provizorní oprava vydržela celou soutěž. Jinak to Bába zvládla na jedničku!“ pochválil více než čtyřicetiletou stotřicítku Karel Mach.

Prosadit se v silné konkurenci, která na Rallye Monte-Carlo Historique pravidelně přijíždí, je rok od roku těžší. Mnozí jezdí na místo s několikátýdenním předstihem trénovat, orientační body důležité k měření přesné vzdálenosti si značí reflexními páskami, prakticky všichni už navíc mají v autech moderní přístroje a navzdory náročným povětrnostním podmínkám, jaké na trati panují, dosahují v jednotlivých měřicích bodech až neuvěřitelně malých odchylek. Vždyť například zisk 100 trestných bodů, což znamená součet všech odchylek pouhých 10 sekund, na druhém testu stačilo Machovi s Bláhou až na 122. místo...

„Možná se to může někomu zdát nepochopitelné, ale my sem opravdu nejezdíme kvůli výsledku. Záměrně si vždy zvolíme nejvyšší rychlostní průměr, přitom po těch letech moc dobře

víme, že na dlouhých testech je časový rozdíl mezi našim průměrem a ostatními posádkami, které si vybraly ten nižší, třeba čtyři minuty. Uvidíme, jak s výsledky zamíchá zákaz těch nejmodernějších technologií, který pořadatelé ohlásili od příštího ročníku,“ vysvětluje spolujezdec české posádky.

„Dobří piloti tady samozřejmě mají navrch, protože držet ve vracečkách na sněhu průměr blížící se padesátikilometrové rychlosti je opravdu otázka jezdeckého umění. Než se auto v těchto technických úsecích rozjede, ztratíte vždy minimálně deset sekund. A když se navíc jede z kopce dolů, to mám potom chuť vrátit řidičák,“ směje se Karel Mach a jedním dechem dodává: „Noc dlouhých ohňů dopadla podle očekávání. Zatímco v Monaku ukazoval teploměr 15 stupňů, mezi slavnými průsmyky Col de Braus a Col de Turini vládla opravdová zima. Přímou na Turini nás pak čekal hluboký sníh. I když jsme tam dokázali předjet pět nebo šest aut, v cíli jsme byli 45 sekund za svým průměrem a vyfasovali neskutečných 15 tisíc trestných bodů. Pokud jde o dílčí umístění, nejvíce se nám povedla závěrečná zkouška Lantosque – Lucéram známá z mistrovství světa.“

V tomto kontextu celý tým ČK motorsport smeká před druhou českou



dvojici Miloš Kašpar – Marie Janak. Ostřílená rokycanská posádka s bohatými zkušenostmi z mezinárodních setinových rallye tady startovala teprve podruhé, svůj Austin Mini 1275 GT z roku 1973 ale dovezla na cílovou rampu v monackém přístavu na výborném 19. místě absolutně. Gratulujeme!

Vítězi dvaadvacátého ročníku Rallye Monte-Carlo Historique se premiérově stali Francouzi Michel Badosa a Mogens Reidl s Renaultem 8 (1969). Reprezentanti jihočeského týmu ČK motorsport obsadili konečné 156. místo z 247 posádek klasifikovaných v oficiálních výsledcích.

Text: Pavel Kacerovský,
ČK motorsport

Foto: Karel Mach a Petr Dufek



» Retro Classics Stuttgart 2019: *Probouzení jara*

V pořadí již devatenáctý ročník veletrhu klasických a sportovních vozidel ve Stuttgartu otevřel německou výstavní sezonu ve velkém stylu. Rekordní počet návštěvníků a jejich kladné hodnocení potvrdily nepolevující význam vlajkové lodi pořadatelské společnosti RETRO Messen. Čtyřdenní akce zároveň napověděla o možném vývoji trhu, který v posledním období prošel jistou konsolidací. A mezi vystavovateli byla podobně jako v předcházejících letech zastoupena také Česká republika.

Veletržní událost pořádaná ve dnech 6. až 10. března přivítala návštěvníky v 9 halách rozlehlého výstaviště sousedícího s letištěm na jihovýchodním okraji Stuttgartu. Kromě klasických a sportovních automobilů a motocyklů bylo možné zakoupit také náhradní díly, příslušenství nebo literaturu a seznámit se s nabídkou, případně provést objednávku nejrůznějších služeb pro soukromé majitele i renovační dílny.

Domácí v přesile

Celková výstavní plocha letos dosáhla 140 000 čtverečních metrů, na kterých bylo připraveno přes 4 000 vozidel.



Tradičně bohatá byla nabídka domácích výrobců Mercedes-Benz a Porsche. Výrazného zastoupení se dočkaly modely Mercedes-Benz SL a SLC (R107, C107) a nejrůznější generace Porsche 911. Stranou ovšem nezůstaly ani slavné italské značky jako Ferrari, Lamborghini nebo Maserati, stejně jako francouzské Bugatti nebo britský Jaguar.

Inspirativní byla prezentace německé značky Bitter, která se kromě přestaveb moderních vozů Opel začíná věnovat prodeji klasických typů CD a SC ze 70. a 80. let minulého století. Ostatně, podobným směrem se již dříve vydala konkurenční společnost Günthera Irmschera, zastoupená divizí Irmscher Classic.



Vzhledově umírněná, a přesto ohromující byla oficiální expozice automobilky Porsche, která kromě jiného připomněla letošní výročí modelu 914 a především závodního typu 917. Vítané zpestření v převažující německé produkci znamenala výstava Passione Italiana nebo tematická expozice vozů pocházejících z USA. Přitažlivá byla také pořadatelská sekce Neo Classics, nabízející pohled do blízké budoucnosti.

České srdce v hale č. 1

Epicentrem výstavy je hala č. 1, ve které se nachází nejvýznamnější prodejci a poskytovatelé služeb. Svého zástupce zde již poněkolkáté v řadě měla také Česká republika, kterou důstojně re-

prezentovala skupina Engine Group se sídlem v Praze. Portfolio jejích služeb zahrnující nákup, prodej, servis a renovace klasických a sportovních vozů, privátní parkování, investiční fond nebo organizaci mezinárodních soutěží a setkání představuje rozpětí hodné obdivu v celoevropském měřítku.

Stánek s celkem 8 automobily značek Mercedes-Benz (450 SLC), Porsche (924 Turbo, 964 Carrera 2, 996 Turbo S), BMW (Z3M Coupe), Audi (ur-Quattro) a Renault-Alpine (A310 S) nabídl pestrý výběr z období 70. let minulého století až k začátku nového milénia. Početné skupině českých návštěvníků se nadto stal výchozím bodem celého veletrhu. Na „domácí“

SLOVY POŘADATELŮ A VYSTAVOVATELŮ:

Optimismus až na prvním místě

Karl Ulrich Herrmann, RETRO Messen: „Haly nebyly nikdy tak zaplněné jako letos a nálada byla fantastická!“

Radek Pokorný, Engine Group: „Retro Classics Stuttgart patří k nejlepším veletrhům, kterých se účastníme. Celková atmosféra a způsob organizace jsou vynikající. Příští rok proto rádi přijedeme znovu a pro návštěvníky připravíme větší stánek než letos. Jsme spokojeni!“

Günther Irmscher, Irmscher Classic: „Mnoho návštěvníků dorazilo kvůli našemu stánku, čehož si vážíme. Měli jsme také příležitost k mnoha zajímavým diskuzím a zaznamenali dobré prodeje, což je cílem každého veletrhu!“

Klaus Kienle, Kienle Automobiltechnik: „Vše bylo na nejlepší cestě již od prvního dne konání. Míra zájmu o naši nabídku se meziročně jednoznačně zvýšila a osobně věřím, že jsme na stánku přivítali dvakrát více zákazníků než v minulém roce. Je také patrné, že lidé jsou ochotnější své peníze investovat do skutečně špičkových automobilů. Celkově jsme proto velmi spokojeni. Rozhodnutí uspořádat veletrh na začátku března bylo správné a příští rok ve Stuttgartu nebudeme chybět.“





půdu se proto k přátelskému rozhovoru v rodné řeči nejednou vraceli zástupci našich předních klubů, majitelé vozidel, motorističtí žurnalisté a umělci. Živý zájem o vystavené vozy poté průběžně potvrzoval, že český trh si pozornost zahraničních kupujících zaslouží.

Méně znamená více

Trh s klasickými a sportovními automobily prošel v posledním období jistou konsolidací, která se projevila v mírném poklesu cen žádaných, nicméně z hlediska počtu vyrobených kusů běžnějších vozů. Zpomalení zaznamenal také cenový růst budoucích klasických modelů, povzbuzovaný například výsledky nedávných aukcí v Paříži. Z hlediska objemu přímého prodeje proto znovu dominovaly automobily s cenou do 50 000 EUR.

V případě dražších modelů jsou totiž stále důležitější naprosto základní parametry, jako tovární specifikace, celkový stav a zdokumentovaný původ. Kvalitní vozy vyšší cenové kategorie proto budou jako obvykle předmětem dalších soukromých prohlídek, uskutečněných po skončení veletrhu přímo u jednotlivých prodejců.



Statistika vycházející z provedeného průzkumu dodává, že 20 % návštěvníků na veletrhu plánovalo zakoupit další vozidlo do své sbírky, přičemž 5 % z nich bylo připraveno do nákupu investovat až 100 000 EUR. Celkem 34 % dotázaných následně uvedlo, na veletrhu nakoupili nebo provedli objednávku.

Spokojení návštěvníci

Výstavu si prohlédlo rekordních 90 000 návštěvníků, pocházejících mimo



Německa také ze Švýcarska, Rakouska, Francie, USA, Singapuru, Izraele, Malajsie, Kataru nebo Filipín, kteří mezi exponáty v průměru strávili 5,5 hodiny. Nejvyšší meziroční nárůst podle národnosti pochází z Itálie a České republiky. Celkem 84 % dotázaných návštěvníků se nechalo slyšet, že výstava téměř zcela naplnila jejich očekávání. Pro zajímavost, bezmála dvě třetiny z nich prý vlastní nebo v minulosti vlastnily historické vozidlo.

Letošní veletrh zásluhou všeho shora uvedeného obdržel souhrnnou známku 1.8, což je vynikající základ pro nadcházející 20. ročník. Všichni milovníci klasických a sportovních vozidel tedy mají o důvod více se ve dnech 27. února až 1. března 2020 vypravit do Stuttgartu.

Text a foto: Josef Kasperkevič





Messe für Young- und Oldtimer
20. - 22. Sept. 19

classic-austria.at



Messe Wels

NEU

Doppelt so groß - 27.000 m²

Motorrad | Pkw | Lkw | Traktor | Teilemarkt | neue Sonderschauen



Bud'te u toho!
www.southbohemiaclassic.cz

