

O NÁS DRUHÝCH

Milan Zeman

Jiří Klepal



2026

Poděkování za články a fotky přátel závodníků patří také Vlastimilu „Vlastíkovi“ Reslovi, pánům Danovi Porazilovi a Petru Sagnerovi.

Děkuji za korekturu slečně Simoně Smetánkové a za morální podporu Ing. Tomáši Petrselkovi.

Ilustrace© Milan Zeman, 2026

Fotografie z archivu autora Milana Zemana.

Fotografie použité v této publikaci jsou zveřejněny se souhlasem jejich autorů a držitelů příslušných práv.

Autoři fotografií a zdroje:

Robert Balcar – rbprint.cz

Zdeněk Kolář – Motorevue

Jaroslav Kozák

František „Fanda“ Liška †

Rallyservice

Jan Splídek

Dan Šimek – rallyservice.cz

Autoři publikace děkují všem fotografům a držitelům práv za laskavé poskytnutí fotografií a souhlas s jejich zveřejněním.

ISBN 978-80-7705-143-9

OBSAH

5 – 4 – 3 – 2 – 1 ... START!	5
NEUVĚŘITELNÉ PŘÁTELSTVÍ	10
PRVNÍ SETKÁNÍ	11
JAK JSEM SE DOSTAL K RALLY	13
SUPER OLDA	13
NOVÁ KÁRA	15
PRVNÍ FEDERÁL	16
LEGENDÁRNÍ A 700	20
1993–1994: NOVÁ ÉRA SE ŠKODOVKOU	29
ROK 1995 A START ZA MOTORSPORT ŠKODA NA SEMPERIT RALLYE	40
SEZÓNA 1996: FEŠÁK FAVORIT	42
SEZÓNA 1997	47
SEZÓNA 1998	50
SEZÓNA 1999	52
SEZÓNA 2000, NOVÉ MILÉNIUM	55
SEZÓNA 2001	57
SEZÓNA 2002	60
SEZÓNA 2003	62
SEZÓNA 2004 A NOVÉ MIMINO FABIE	66
ROZLOUČENÍ S FELDOU: SEZÓNA 2005-2006	71
SEZÓNA 2007	76
SEZÓNA 2008	78
SEZÓNA 2009	81
SEZÓNA 2010	84
SEZÓNA 2012	91
SEZÓNA 2013–2014	93
SEZÓNA 2015	97
SEZÓNA 2016	101
SEZÓNA 2017	103
SEZÓNA 2018	107
SEZÓNA 2019	108
PANDEMIE – ROK 2020 A DRUHÉ MÍSTO V A7	111
SEZÓNA 2021	113
SEZÓNA 2022	116
SEZÓNA 2023 – 30 STARTŮ NA BOHEMCE V ŘADĚ A 50. RALLY ČESKÝ KRUMLOV	122
SEZÓNA 2024	128

SEZÓNA 2025	133
MÁ 40. SEZÓNA	135
VYTOUŽENÁ BARUM RALLY	139
ŠTĚSTÍ, ANEB KDYŽ SE KOUKNEME DOZADU	143
MŮJ PRVNÍ SPOLUJEZDEC OLDA JURKA	144
KAMARÁD VLADIMÍR BERGER	146
KAMARÁD PAVEL RYŠÁNEK	148
KAMARÁD LUBOŠ PICEK	152
KAMARÁDI HONZA SLAVÍK S DCERKOU ELIŠKOU	154
KAMARÁD KAREL ULBRICHT	159
MISTR CIMBU	162
KAMARÁD JIRKA KLEPAL	165
MILANOVO ROZLOUČENÍ S JAROSLAVEM VYTASILEM	169
NAŠE SKUPINA KAMARÁDU Z RN6	170
Posádka Vlastimil Hodaň – František Poláček	183
TEPLICKÉ POSÁDKY KOLEM NÁS	184
CO SE NEVEŠLO	192
A TEĎ SI DOVOLÍM PÁR SLOV NA ÚPLNÝ ZÁVĚR	214

5 – 4 – 3 – 2 – 1 ... START!

Byl jsem normální kluk, jako všichni ostatní. Bydleli jsme s rodiči v Teplicích, což je malé lázeňské městečko na severu pod Krušnými horami. Vyrůstal jsem společně s mou sestrou Ivankou, rozdíl mezi námi byl pět let. Sestra byla nesmírně hodná, měla své zájmy a často nahrazovala maminku, která chodila do práce. Takže nic zvláštního, kromě toho, že mě od malička fascinovalo vše, co mělo motor. Doma vždycky nějaký motorový prostředek byl, můj otec vystřídal vše, od různých pionýrů a skútrů až po motocykl Jawa 350 se sajdou a Moskvě 407. Mimo ten motocykl se všechno pořizovalo z druhé ruky, a tak se pořád něco opravovalo. Pamatuji si, jak otec s kamarádem u nás v bytě „generálkovali“ ten litrový zázrak – to bylo něco pro mě.

Jak to bývá, jakmile jsem dosáhl nohama na zem, učil mě tatka řídit – nejdříve Pionýr a pak přišel na řadu Moskvě. Ve čtrnácti letech jsem směl umýt valník Škody 1203 a on mě za odměnu nechal svézt. To už jsme bydleli nedaleko Teplic a vlastnili starý dům – takovou usedlost, vejminek a stodolu – ale pro mě ráj, ve kterém jsem se mohl v něčem štourat, a vlastně také odreagování po ztrátě kamarádů z předchozí školy – v novém bydlišti jich moc nebylo.

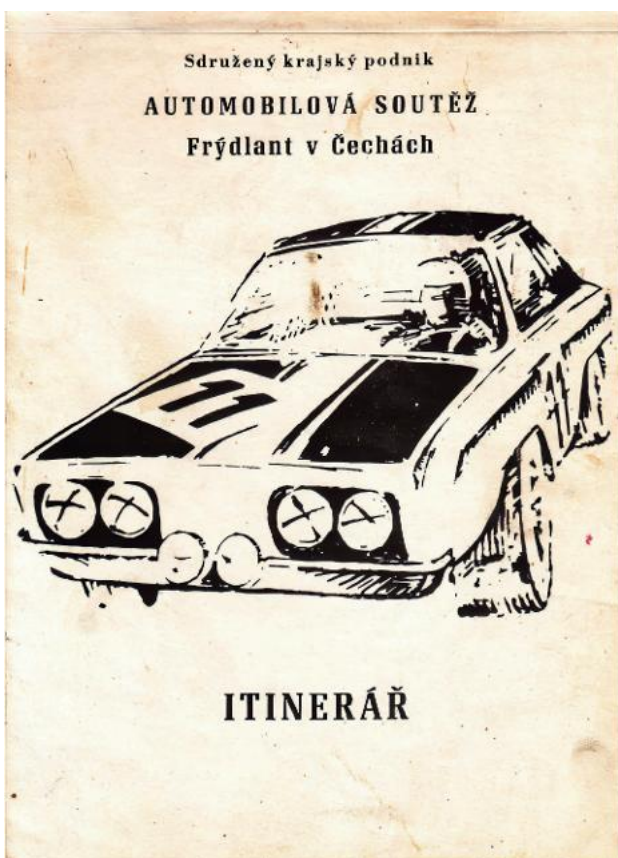
Byla doslova vášeň shánět po různých stodolách dvoutaktní stroje, a vcelku se mi je dařilo i dobře opravit, ale to mi nestačilo. Miloval jsem rychlost, a to tak, že mi sestra a maminka musely tajně ošetřovat odřeniny a modřiny. Ve čtrnácti letech jsem se vyboural – měl jsem celá záda odřená od šterku, ale ani to mi nezabránilo plnit si touhu po rychlosti.

Naši v té době vlastnili rikšu 175 ccm ČZ s plachtou a velkým plexisklem. Jezdilo se s ní všude, včetně návštěv, vozilo se v ní krmení pro zvířata, kterých jsme měli hrozně moc, a já jsem ji při různých cestách mohl řídit. To mi ale nestačilo, protože ten úžasný stroj stále krčil ten „prasečí čumák“, což mě hecovalo tu tříkolku pořádně vyzkoušet.

Až přišel den, kdy můj otec jako každý pátek odcházel na pivo a mariáš a pravil: „Mílo, vezmi tu rikšu a jeď nahoru na kopec. Na poli je sláma, tak ji nalož, hlavně ať tě nikdo nechytí.“ Jal jsem se tedy úkolu a když jsem se vracel z toho 1,5km dlouhého kopce dolů, řádně jsem „čuníkovi“ naložil. Při překročení osmdesátky tachometr ukončil činnost, ale já pořád držel plný plyn. V jednu chvíli se na mě plexisklo ohnulo takovým způsobem, že se rikša stala na chvíli závodním strojem. Brzdil jsem až pod vesnicí, kde jsem ještě musel udělat úhybný manévr do pole s vojtěškou. Všechno vyšlo, ale když jsem se koukl na ten úžasný stroj, zjistil jsem, že plachta je v rozích roztržená a na korbě není po slámě ani památky. Vrátil jsem se tedy domů, pro slámu jsem zašel s kárkou a pak jsem do jedenácti v noci vyráběl záplaty na plachtu. Všechno dopadlo dobře: konec konců, jsem stále tady.

Tyto různé příhody mě dovedly až k roku 1982, kdy jsem absolvoval branně-orientační soutěže čili BOAZ, což byla podmínka k získání licence pro rally v nejnižší oblastní soutěži. Dnes to vnímám jako jedinou cestu, protože jsem rychlost miloval a všechno dostalo nějaký smysl.

A jak to vlastně dopadlo, se dozvíte v této knize.



ČK - 1 - 7 - FRÝDLANT			ČK - 2 - 8 - DEŠTŘICHOV		
JÍZDNÍ DOBA 9 MIN.		DĚLKA ETAPY 7,06 KM	PRŮMĚR 47,06 KM/HOD.		
celkem km	diščí km	směr jízdy	informace		km do ČK
0.00	0.00		FRÝDLANT ČK 1 - START ČK 7 - PŘED MĚNV		7.06
0.01	0.01				7.05
0.09	0.08		HEJVNICE 6 RASPENAVA 11		6.97
0.29	0.20		RASPENAVA 5 HEJVNICE 10		6.77
0.39	0.10		10 HEJVNICE 12 L. LIBVERDA		6.57
0.54	0.15		RASPENAVA 5 HEJVNICE 10		6.52

1







NEUVĚŘITELNÉ PŘÁTELSTVÍ

Společný zájem, myšlenky a životní styl přináší spoustu příběhů, na které se vzpomíná. Takové vzpomínky se mohou i zaznamenat, aby jejich výklad v čase byl přesný s odkazem na to, co se prožilo a dokázalo. Písemný doklad totiž slouží například pro budoucí motivaci mladých generací a je určitým návodem k uchopení světového názoru, což je podstata každého z nás. Život bez cílů a budoucího směřování totiž nemá silný základ s potřebnou kvalitoužití. Prožitky a dobrý pocit z díla, které se podaří a má smysl, přináší kvalitní život plný energie, kdy je každá výzva motivací.

Takový příběh vytvořila dvojice kamarádů z Teplic se vzájemným celoživotním poutem, kdy společným jmenovatelem byla vůně benzínu a rychlá, chirurgicky přesná jízda.

Pojďme se tedy na ten příběh Milana Zemana a Jardy Vytasila podívat blíže.



PRVNÍ SETKÁNÍ

Bydleli jsme s Jardou v Teplicích a chodili na základní školu Maxe Švabinského, avšak ne do stejné třídy. Poprvé jsme na sebe narazili v páté třídě, kdy se psal rok 1975 - úplně náhodou jsme se potkali na cestě ze školy, kdy mi Jarda vyprávěl o letadýlkách. Toto téma mě nadchlo a Jardova slova jsem hltal s živou představou.

Další chvíle, které jsme trávili spolu, prohlubovaly společné zájmy – a v těchto dětských letech jsme se stali kamarády.

Po čase jsem se s rodinou odstěhoval do vesničky Straky nedaleko Teplic, kde rodiče koupili rodinný dům. Nešlo tedy o vzdálenost, která by mohla naše kamarádství narušit, a postupem času se začaly utvářet naše konkrétnější zájmy, které vedly cestou motorsportu.

Další významné, možná osudové setkání nastalo v roce 1989, kdy jsem odjel trénovat na Rally Agropa Pačejov. Tehdy se můj spolujezdec, strýc Fido, nemohl zúčastnit, ale přimluvil se u svého známého Pavla Hartla, který ho vystřídal.

Pavel již v té době jezdil v Německu, kde nasbíral zkušenosti na palubě vozů jako Lancia Delta, Mercedes 190E a podobných západních skvostů s jistým panem Holubem. Problém spočíval v tom, že mohl přijet až v pátek po technické přejímce, takže jsem musel sepsat rozpis tréninku sám. Do závodního vozu jsem dal stan, pneumatiky, jídlo a vyrazil jsem. Při najíždění jsem sepisoval rozpis a večer chodil hledat spolujezdce, který by se mnou dané etapy ještě jednou projel a přečetl mi připravený rozpis.

Jeden takový se našel.



Byl to právě Jaroslav Vytasil, který působil v týmu Ladislava Krčky a Milana Halberštáta. Když mi ho „půjčili“, neskrýval jsem nadšení – Jarda měl už v té době licenci, ačkoliv ještě žádnou rally nejel. Po absolvování tohoto tréninku jsme se domluvili, že bychom společně zkusili nějaké rally jet.

Jarda byl velice skromný a šikovný člověk – cítil jsem, že je ten pravý a všechno se spolu naučíme. Ještě tentýž rok jsme společně odjeli Rally Podhoří Černíkov, na který vzpomínám:

*Na co sám má stromky
Stejně se nedrefí.*



Měli jsme tehdy problém s motorem, ale dokázali jsme dojet v kategorii A700 na osmém místě a nechali jsme za sebou minimálně deset dalších aut. Za problémy jsem se styděl, ale Jarda zářil radostí. Jeho skromnost a šikovnost byly tak výrazné, že jsem věděl, že nikoho jiného už hledat nechci. Proto jsme postavili nového Trabantu, koupili špičkový závodní motor od pana Soumara, který byl mistrem republiky, a další rok jsme už vyrazili na republikový přebor s tímto novým autem – v sezóně roku 1990 jsme dosáhli na celkové druhé místo z třiceti posádek ve třídě A700. Díky tomuto výsledku jsme postoupili na mistrovství ČSFR, abychom na tento úspěch navázali. Do té doby Jarda tyto aktivity doma tajil, věděla o nich pouze jeho maminka.

Slíbili jsme si tedy, že koupíme Favorita a postavíme ho do třídy N1300. V roce 1993 jsme poprvé startovali na slavné Rallye Bohemia v Mladé Boleslavi a v cíli jsme byli těsně za posádkami junior týmu Škoda a rychlými Suzuki Swift takových mazáků, jako jsou Martin Křeček s Karlem Ortcykrem mladším, Jaroslav Starý s Miroslavem Šlemborou a Milan Vítek s Miroslavem Hanzlíkem. Mezi nás a tyto borce se dostala ještě neméně významná posádka – Jan Vaníček s Lubošem Pickem, ale myslím, že jsme se nemuseli stydět.

Nutno podotknout, že na „Bohemce“ jsme dosáhli neuvěřitelných jednatřiceti startů, které následovaly ve čtyřech objemových třídách N2 1300ccm, N2 1600ccm, A 1600 a v neposlední řadě v kategoriích A7 a RN6. Všechny tyto starty jsme odjeli ve vozech Škoda, ale nebudeme předbíhat.

Při tom všem byla nesmírně důležitá podpora našeho hlavního sponzora Auto Elán Škoda v Teplicích (později Autocentrum Elán manželů Ladislava a Evy Dvořákových) a dalších malých sponzorů a přátel, kteří zajišťovali režii závodních vozidel, které jsme si stavěli z vlastních prostředků. Vždy, když jsme nějaký vůz prodali, investovali jsme ušetřené peníze do koupě dalšího vozu, který jsme poté s Jardou stavěli a udělali z něj „závodák“, ve který jsme věřili.

JAK JSEM SE DOSTAL K RALLY

Jako kluk jsem nemohl od první do třetí třídy pořádně chodit, protože jsem měl trochu nemocné nohy a podstupoval jsem léčbu, takže jsem nemohl sportovat jako ostatní kluci. Mým koníčkem se stalo kolo, na kterém jsem chvíli dokonce jezdil závodně. Mobilita v jedné stopě byla fajn, ale postupem času, a možná i díky vrozené vášni, jsem přešel k motorkám, kterých jsem měl do svých sedmnácti let více než třicet. Vždy jsem ji koupil, opravil, pojezdil a prodal. Jedním z největších skvostů byla Jawa 350 California.

V tomto období, kdy jsem zjistil, že už mám určité zkušenosti právě z motorek, jsem se začal chodit koukat na slavnou Rally Teplice, již s myšlenkou posunout se z jedné stopy do dvou. Jelikož se mnou do deváté třídy chodil syn závodníka Oldy Jurky, který měl závodního Trabantu, okouzilo mě to natolik, že jsem si k nim z kamarádství našel cestu a po večerech mu chodil pomáhat do dílny. V osmnácti letech jsem si z různých melouchů pořídil svého prvního Trabantu a začal jezdit moto-turistické soutěže BOAS (obdoba dnešních orientačních rally), což bylo nutné pro získání základní licence. Zde je zřejmé, že své směřování k zálibě v motorsportu jsem už měl promyšlené a blížil jsem se k cíli.

První závodní volant mi koupila maminka. Schovala mi ho pod ubrus za vánoční stromeček, což byl okamžik, který z mých vzpomínek nikdy nezmizí. Byl to silný moment pozitivní podpory, kterou jsem cítil moc rád. S maminkou jsme žili sami, má sestra již byla vdaná a otec zemřel na infarkt, když mi bylo osmnáct, přestože jsme se ho snažili zachránit. Měl jsem z toho volantu neskutečnou radost a maminka pronesla: „Ať ti ten volant na závodech přinese štěstí.“ Bylo to úžasné, o to víc v té smutné době, kdy nás tatínek opustil.

Potom přišlo absolvování povinné vojenské služby, která trvala nekonečné dva roky. Dočkal jsem se – na jaře roku 1985 byla vojna u konce a koupil jsem si Trabantu od Miroslava Jůna, do kterého si vedle mě sedl již zmíněný táta Jurka, pod přezdívkou strejda Fido. Tak vznikla posádka pod pseudonymem Konývka-Fido. Jeho synové Milan a Olda začali také závodit zároveň s námi, což s sebou neslo určitá úskalí. Strejda Fido měl v tu chvíli takzvaně „naloženo“ a musel by se roztrhnout, aby všechno stíhal. Ovšem cesty osudu pravděpodobně zafungovaly a do mého života se vrátil můj parťák, kamarád a nejlepší člověk, jakého jsem kdy poznal: Jarda Vytasil.

SUPER OLDA

V období těchto začátků jsem měl obrovskou oporu v člověku, který měl tu odvahu a zájem stát se mým prvním spolujezdcem, prostě borec Olda Jurka, zvaný strejda Fido.

První rally s Oldou byla Rally Velveta Varnsdorf v dubnu 1987. Jela se po Šluknovském výběžku a okolí, s nádhernou přírodní mozaikou. Ubytování jsme měli v hotelu Praha, na místo jsme dorazili ve středu v odpoledních hodinách. Protože jsme tehdy měli pouze toho závodního Trabantu, mohli jsme na výjimku ministerstva vnitra jezdit se závodním vozem i v běžném provozu. Dorazili jsme a šli jsme na pivo – já, kluk v džínách a kotníkových teniskách za 60 korun, a Olda, otec od rodiny s neuvěřitelnými zkušenostmi ze závodů.

V hotelu Praha, v té době řízeným jednotou, byl zrovna týden kuřecí stravy, což nám nechutnalo, proto jsme to řešili sekanou a guláši v místních hospodách. Cestou na první rychlostní zkoušku nás zastavila policie – protože vozidlo bylo po novém laku, zapomněl jsem vyndat osvětlení SPZ ze zadního čela karoserie a značka nebyla osvětlená. Policista nám vyhrožoval pokutou 100 korun, což tehdy byla spousta peněz, ale pohotový Olda sklíčka vyndal a říká policistovi: „Světla svítí, my jedem.“

Když začala první rychlostní zkouška v lesích, najednou se hustě rozpršelo. Do auta teklo takovým způsobem, že jsme měli promáčené nohy a byla nám strašná zima. Zastavili jsme proto u hospůdky Hájovna, kam jezdili lesáci na obědy. Dveře nám otevřel obrovský vousatý myslivec, ze kterého se vyklubal fanoušek rally, a jeho rodina se s námi rozdělila o jejich oběd. Pamatuji si, že jsme dostali uzené s bramborovým knedlíkem a zelím. Začalo to být jako ve vysněné pohádce a první start ze slavnostní rampy byl zde. Srdce se mi svíralo radostí a toužil jsem dokázat celému světu, že jsem tím nejlepším závodníkem.

Hned na první rychlostní zkoušce jsme zajeli druhý nejlepší čas. Už ani nevím, kolik nás bylo ve třídě, ale jistě víc než deset. Bohužel ke konci této „erzety“ se ozval děsivý zvuk a vypadalo to, že jsme udělali těsnění pod hlavou. Když Olda otevřel kapotu, zjistil, že praskl válec v přírubě, což pro nás bohužel znamenal konec. Lítost, zklamání a slzy, kterým jsem se neubránil ale přinesly to, že jsem si ho začal ještě víc a velmi upřímně vážit, stejně jako obecně práce spolujezdců a jejich neskutečné statečnosti: představte si, že by dnes otec od rodiny sednul k mladému klukovi do plastového auta s pseudorámem a letěl rychlostí nad 120 kilometrů za hodinu mezi stromy, ještě k tomu za hustého deště. Přes to všechno se mnou Olda zažil velmi horké chvíle.

Postupně vystřídal v Trabantu sedadlo spolujezdce jeho syn Miky. Naše motivace byla tak velká, že jsem na Rally Lovosice zkrátil předek Trabantu o 500 mm před zraký mé maminky a jejího přítele. Světe div se, maminka ke mně přišla a říká: „Nebreč, postavíš si nového,“ a to jsem také ke konci sezóny roku 1987 udělal. Mimochodem, v tomto roce jsme se domluvili, že si na Rally Plzeň sednu vedle Oldy a zkusím si roli spolujezdce – a to se také stalo.



Neumíte si představit, jaký jsem měl strach, ale zároveň jsem mu ze srdce přál, abychom vyhráli. Olda jel neuvěřitelně, přestože mi čtení skutečně nešlo. Přes to všechno jsme na prvních dvou erzetách neměli špatné časy, ale bohužel nám prasklo dýnko na výfuku a začalo hořet sání. I když to Olda uhasil, znamenalo to pro nás konec závodu. Bylo to velké ponaučení, že se nebudu v autě chovat jako „Ital“ a zároveň poznání, že spolujezdci a spolujezdkyně jsou neuvěřitelně stateční a odhodlaní lidé.

Po několika závodech následovalo opětovné setkání s Jardou Vytasilem, který v té době působil jako mechanik v týmu Ládi Krčky. Přestože jsme s Pavlem Hartlem netrénovali, hned na Nalžovských horách jsme zajeli čtvrtý čas. Následovala série dalších dobrých výsledků s jedním menším „výletem“ mimo trať. Přesto jsme se drželi na průběžném šestém místě v kategorii, dokud nám na poslední rychlostní zkoušce k cíli (Pačejov nádraží) nepraskl šroub uchycení zadního ramene a vozidlo se nezarylo zadním listovým pérem do země. Z tohoto incidentu dodnes koluje po internetu video, kde Jarda, čekající na svou posádku ve Škodě 120LS, pobíhá v modrých montérkách a snaží se nám pomoci s opravou, abychom mohli dojet do cíle, což se nám podařilo. Vypadá to jako komická situace a rád na to zavzpomínám, ale samotnou podstatou toho je právě vstřícnost a ochota pomoci, což jsou věci, které v motorsportu sice fungují dodnes, ale rád bych je v dnešní společnosti viděl i jinde.

Dojeli jsme na celkovém osmém místě a přátelé Bočkovi, závodní posádka z Ústí nad Labem, mi odvezli Trabanta domů. Poté přišel pro mě nejkrásnější a opravdu jeden z nejhezčích roků té (pro mě) slavné závodní éry s Jardou.

NOVÁ KÁRA



S krásným novým Trabantem, kterého jsme si s Jardou postavili, jsme začali éru pozdějšího Autocentra Elán neméně slavného jezdce pana Dvořáka, který deset sezón startoval na automobilových soutěžích s Trabantem a Wartburgem a vzal si nás lidově řečeno pod křídla. Jarda pracoval jako přijímací a posléze garanční technik na servisu a odstartoval náš vstup do velkého světa automobilových závodů.

Jaký to byl začátek? Krátce k Rally Katovice, kde jsem si přál, aby bylo sucho, spali jsme pod stanem v kempu pod jezem a závod byl doslova střelba. Auto jelo perfektně a my jsme do cíle dojeli jako první. Bohužel jsem měl jeden předčasný start do erzy – tehdy se totiž startovalo na odečet prstů před čelním sklem. Auto se mi z nervozity trochu hnulo a následoval trest penalizace jedné minuty, což pro nás znamenalo pád na osmé místo – na sedmdesátém šestém kilometru nás bylo v jedné minutě osm posádek. Tato chyba šla za mnou a dost jsem se styděl.

Když jsme ráno doslova vyplavali ze stanu, divil jsem se a hořekoval, jakou máme smůlu. Jarda mi odpověděl, že ten starý pan porýbný mi to říkal. „Když se dělají při dešti bubliny na loužích, prší tři dny.“

PRVNÍ FEDERÁL

Na konci roku po úspěších v Plzni a Hrádku nad Nisou jsme postoupili do výkonnostní třídy tehdejšího mistrovství ČSFR jako druzí pod čarou ve třídě. Hned v roce 1991 jsme začali na Rallye Šumava, kde jsem na Čínovském okruhu roztleskal stovky diváků ve slavné kose, kam jsme s Trabantem přiletěli dveřmi napřed.

Tenkrát se tam jelo pět kol a v tom posledním jsem padl do strouhy. Diváci nás ochotně vynesli a my jsme mohli pokračovat dál. Na rychlostní zkoušce byl sníh, který pneumatiky OR24 ochotně snášely, ale bylo dvacet stupňů pod nulou a v autě nebylo topení.

V pozdních nočních hodinách před startem v jedné z vimperských rychlostních zkoušek se mi Jarda na chvilku ztratil a slavný spolujezdec Stanislav Máša řekl: „Neboj se o něj, on běhá kolem kašny, aby se mohl vyčůrat.“ Až taková byla zima. Zároveň nás do další etapy, která začala hned ráno, tento naprosto bezvadný člověk pěkně rozhodil, když se vši vážností řekl, že víme hovno, co je zima, protože oni nemají zadní sklo, a také, že na nás podají protest. Navíc dodal, že jsme dvě svině hubený, v čemž měl pravdu, protože jsme dohromady vážili 108 kg, což je váha, kterou dnes dám skoro sám. Byli jsme skutečně rozhození, co si to na nás vymyslel – řekněme, že šlo o taktiku zkušeného matadora, kterou jsme mu fakt sežrali.

Také musím vzpomenout první evropskou přejímku na této rally: zamotali jsme se mezi tovární tým Lancia. Představte si, jak najíždí na servisní kanál vozy tehdejšího velkého kalibru a mezi nimi jsme byli my s Jardou a Trabantem. Když jsem otevřel kapotu, tak jsem si všiml, že vedle Jardy stojí italská televize s obrovskou kamerou a natáčí. Jeden z členů jejich štábu se nás anglicky zeptal, co že je ten dvojitý filtr s dvěma trubkami a zda má vozidlo turbo, tak jsem mu ze srandy odvětil „Yes sir, this is turbo.“



To, co následovalo, jsme si vyprávěli ještě dlouhá léta. Jel jsem vozidlo projet a samozřejmě venku nebylo vidět, protože studený motor dost kouřil. Protáhl jsem ho směrem na Janovice, a když jsem se k zmíněnému STK vracel a otočil auto na ruční brzdu, byl celý italský televizní štáb u nás. S Jardou jsme si od nich užili skutečné uznání a potlesk, navíc se nám povedlo dokončit rally na třetím místě. Tato soutěž pro mě znamenala nádherný pocit, doplněný Jardovým vyprávěním a úsměvy.

Nostalgické vzpomínky mám třeba na start ve Vlachově Březí, u těch slavných kapliček svatých, kam chodila moje maminka, která odsud pochází, s babičkou a dědou na výlety. Věřím, že tehdy tam byla srdcem s námi.

Následovala Rallye Český Krumlov. Z našeho pohledu ho s Jardou považujeme za nejnáročnější, ale zároveň nejkrásnější rally v České republice, kde jsme zažili spoustu zvrátů i nehod. Spali jsme v zapůjčeném předělaném RTO autobuse a večer chodili do restaurace na jídlo a nějaké to pivko. Jeden večer se sešlo asi pět posádek a zaplnili jsme celou hospodu. Náš mechanik Petr, známý pod přezdívkou Blondák, koketoval s místní cukrářkou, cpal se dorty a zapíjel je domácím vínem.

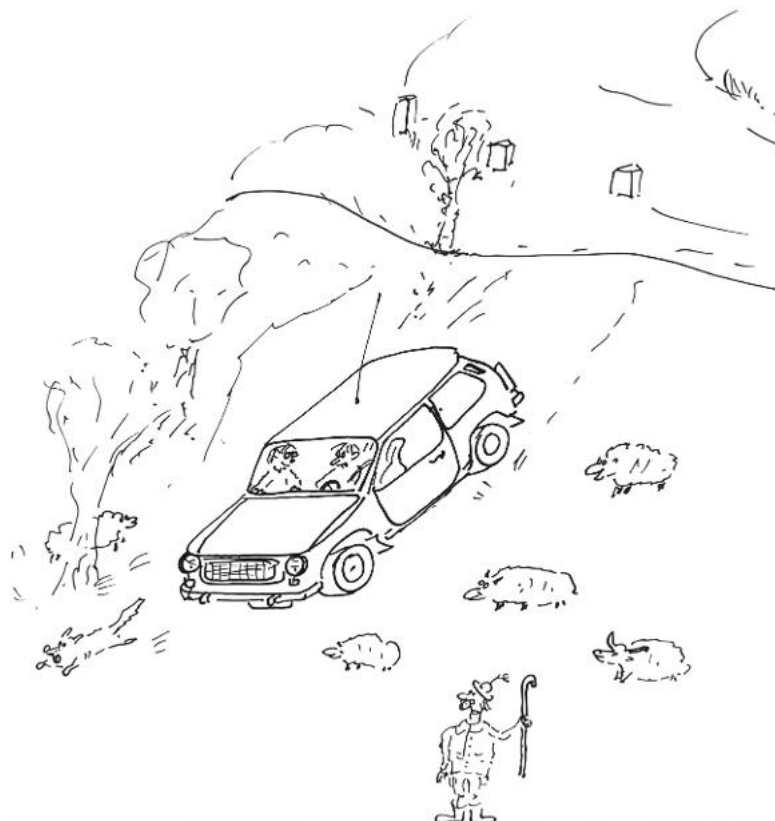




Aby byla u stolu nálada (moc nám nechutnalo, protože byl večer před startem, jen jsme popíjeli pivo a koukali jsme, jak na nedojedené klobásy sedají mouchy), napadlo mě, jestli nemají dorty nebo něco sladkého. Hostinský se ozval, že má rakvičky se šlehačkou. Dali jsme si s Jardu kávu a já říkám Blondákovi: „Že jich nesníš padesát?“ A jak to tak bývá, uzavřela se sázka. Na stole se objevil určitý obnos peněz a Jarda s Mírou Brabcem jako správní spolujezdci vzali stopky. Určili jsme dvacet minut, povolili jednu velkou sodovku a zelenou pro Blondáka a hostinský položil na stůl čtyřicet rakviček. Za patnáct minut Blondák spořádal talíř, snědl jednu klobásu, vypil moje pivo a odešel k hracímu automatu – upozorňuji, že mu absolutně nic nebylo. V dalších letech následovala spousta jeho obdobných až neuvěřitelných rekordů.

Sezóna se vyvíjela více než dobře, byla krásná a plná zážitků. Jak uvádí ve své knize „Rallye Český Krumlov“ slavný český jezdec a kaskadér pan Rejmon: „Stateční jezdci na Trabantech předváděli kaskadérské jízdy po dvou kolech, kdy sice nebyli v první desítce, ale jejich výkony byly naprosto obdivuhodné.“

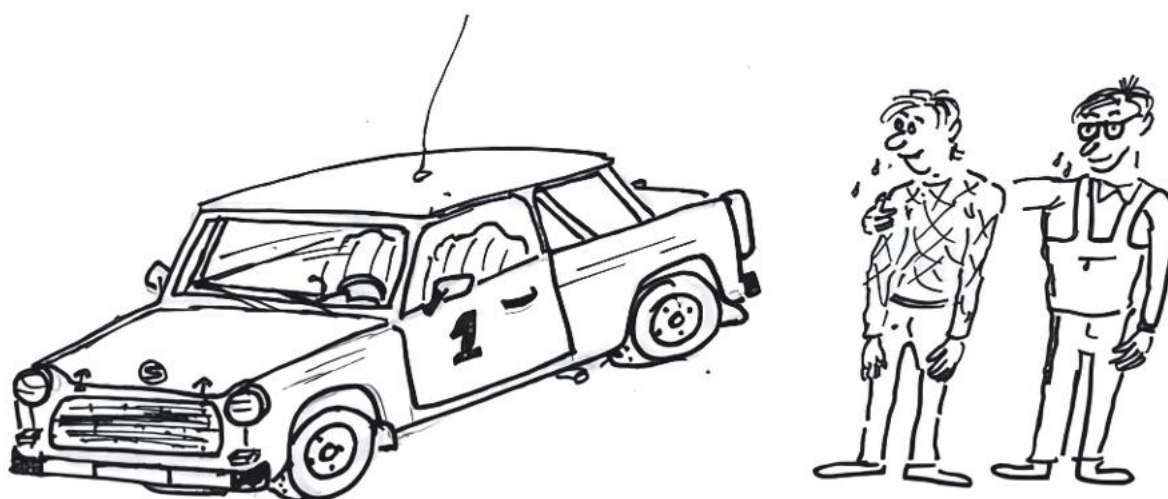
Po nešťastné ráně kolegy Formánka v naší třídě jsme se dostali do boje o umístění na bedně, než nám ve třetí erzetě před cílem vypověděla službu baterie. Kluci nás chtěli postrčit do startu nárazem na nárazník, což Jarda odmítl. Ještě je potřeba zmínit, že zmíněný Krumlov měl tenkrát přes 200 závodních kilometrů (kolem 600 kilometrů celkově) a jel se den a noc v kuse – celkem jednadvacet rychlostních zkoušek. Následovala Příbram a Valašská rally Vsetín a my jsme skončili čtvrtí ve třídě.



LEGENDÁRNÍ A 700

Závodní éra s Trabantem končí. Poslední sezónou byl rok 1991, kdy se po změně režimu změnila všechna odvětví národního hospodářství i společenské kultury a motorsport nebyl výjimkou. Po vzoru západních soutěží došlo ke změnám v pravidlech a kategoriích rally. Již v tu dobu jsme věděli, že pokračování s Trabantem by do budoucna nemělo smysl a proto jsme hledali vhodnější vozidlo. Takové jsme znali, všude jich jezdilo hodně a byly levné na provoz – volba padla na vůz Škoda Favorit. Z hlediska techniky se jednalo o velký posun, prakticky o zcela jiný svět. Přejít nám ulehčila jistota v zázemí servisu již zmíněného pana Dvořáka. Pustili jsme se do práce a stavba nového vozu začala.

Tak ahoj Trabušku



Na Trabantu nebyly věci jako vodní pumpa, olejová náplň a další technická řešení, která se objevují u Favoritu. Co se karoserie týče, byla to změna, vlastně takový skok do budoucnosti. Z milovaného plastáka jsme se rozhodli přejít na „Fáčko“ s přestavbou vozu do kategorie N1 1300 podle tovární homologace. Jednalo se tedy o sériové auto s lepšími tlumiči, podvozkem na sériových brzdách a s ochranným rámem – prostě „enko“.

Nástup a směřování naší závodní kariéry spojené se značkou Škoda Auto krátce upřesníme. Rok 1991 byl posledním rokem velkého „mistráku“ ve třídě A700, slavná doba Trabantů byla u konce. S každým koncem však přichází nové výzvy a možnosti, které jsme přijali.

Deficit vývoje z minulých let hovořil jasně. Obměna techniky směřovala k takové, která se jela ve světě a nové předpisy hovořily jasně. U Trabanta lepené přední sklo, nádrž vzadu atd. Všichni chtěli rychle do světa: nová auta, nové předpisy a výrazná chuť si na to všechno, co jsme znali z časopisů a vyprávění, fakticky sáhnout. Otázka byla, kde na to vzít peníze.

