

# Motorsport revue

6/2014 Trochu jiný magazín o motoristickém sportu

Miloslav Regner

*Tipy na zajímavá místa  
přímo od ředitele*



# BARUM CZECH RALLY ZLÍN

**SPECIÁL**



**Dunění  
monster**

*vzbuzovalo respekt*

## Úvodník

Barum rally. Desetitisíce lidí, které po tři nabitě dny spojuje stejná vášeň. K fanouškovské radosti z průjezdů na trati patří také sepjetí s hlavními hrdiny v servisní zóně. Tam, kde se dávají do pořádku před dalšími bitvami. Škoda, že sice smíme být docela blízko, ale jen z jedné strany a za zábranou.

Mezi závodníky, mechaniky, pořadatele a fanoušky zábrany nepatří. Ve speciálu k Barum rally jsme vedle sebe bez zábran postavili ředitele, navigátorku, novináře i fanouška. A také historii a současnost. Naladte se s námi na Barum Czech Rally Zlín 2014!

Příjemné čtení a krásné zážitky ze závodu přeje

Prokop Siwek, šéfredaktor Motorsport revue



3

### Info k Barum rally 2014

Mapy, přihlášené posádky, harmonogramy, vstupné a další základní informace k BRCZ 2014.



4

### Ředitel Regner doporučuje

Rychlostní zkoušky, tipy na zajímavá místa, to vše pohledem samotného ředitele Barum rally.



5

### Rally voní exotikou

Dunění monster vzbuzovalo respekt a diváky u tratě občas obcházela posvátná hrůza.



6

### Automobilová pouť

Navigátorka Jana Nestrstová o proměně Zlína, šroubech od Snijerse a všemožném srovnávání.



7

### Očima pamětníka

Rivalita s továrnou, špičkové startovky, masivní návštěvy a jiné vzpomínky Vladimíra Dolejše.



8

### Méně obvyklé momenty

Zlobící diváci, crashe cizinců, závodící ženy, hvězdní historici a další postřehy z Barum rally 2013.

## Ovládání časopisu

V časopise se pohybujte šipkami na klávesnici nebo šipkami v horní liště okna. Tlačítko Obsah vás vrátí na tuto obsahovou stranu, odkud se můžete po kliknutí přemístit rovnou na vybraný článek.

**V článcích můžete narazit na tato tlačítka:**



**Jak nejlépe pracovat s magazínem Motorsport revue:**

1. Stáhnout si jej do počítače.
2. Otevřít pomocí Adobe Reader.
3. Stisknutím Ctrl + L zvětšit přes celou obrazovku.

**Redakce, dopisovatelé a fotografové:** Prokop Siwek, Jakub Krafek, Vladimír Dolejš, Marcela Gřešková, Petr Fitz, Roman Turovský, David Bareš, Martina Siwek Macáková, Jaromír Beneš ad.

**Grafická úprava:** Tomáš Fomas Rychlý

**Obchod/inzerce:** Marek Neubauer

Vydání 6/2014, srpen 2014, Česká republika.

**Obsah**  
**Motorsport**  
revue



# 29.-31. 8. 2014

## Vstupné:

**Jednorázový vstup**  
(RZ, servisní zóna): 90 Kč

**Visačka Volný vstup**  
(platí ve všech  
prostorách): 250 Kč

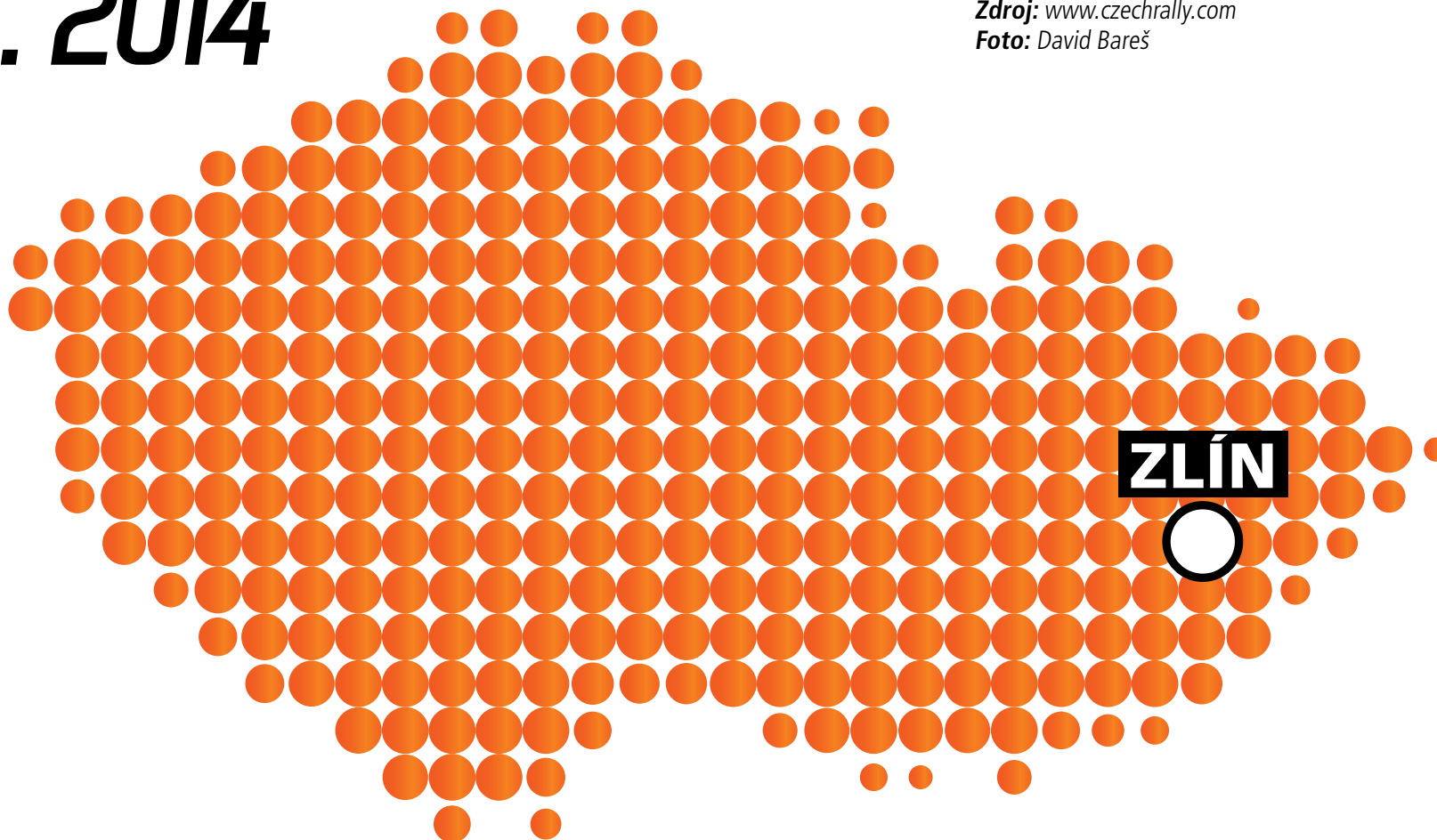
**Zdarma:** děti do 10 let,  
zdravotně postižení

## RALLY TOTALS

Leg	No of SS	SS dist.	Liaison dst.	Total dist.	
Etapa	Počet RZ	RZ délka	Trať bez RZ	Délka celk.	
1	9	127,91	239,24	367,15	38,84 %
2	6	109,42	165,71	275,13	39,77 %
<b>Overall totals</b>	<b>15</b>	<b>237,33</b>	<b>404,95</b>	<b>642,28</b>	<b>36,95 %</b>

Zdroj: [www.czechrally.com](http://www.czechrally.com)

Foto: David Bareš



### HARMONOGRAM BARUM RALLY 2014

Shake Pohořelice 9:03

RZ1 Zlín 21:15

RZ2 Slušovice 9:28

RZ3 Maják 10:16

RZ4 Troják 12:54

RZ5 Semetín 13:37

RZ6 Slušovice 14:40

RZ7 Maják 15:28

RZ8 Troják 17:46

RZ9 Semetín 18:29

RZ10 Zádveřice 8:08

RZ11 Pindula 8:41

RZ12 Kudlovice 9:39

RZ13 Zádveřice 12:32

RZ14 Pindula 13:05

RZ15 Kudlovice 14:03

### HARMONOGRAM STAR RALLY 2014

RZ1 Zlín 19:45

RZ2 Slušovice 11:38

RZ3 Maják 12:26

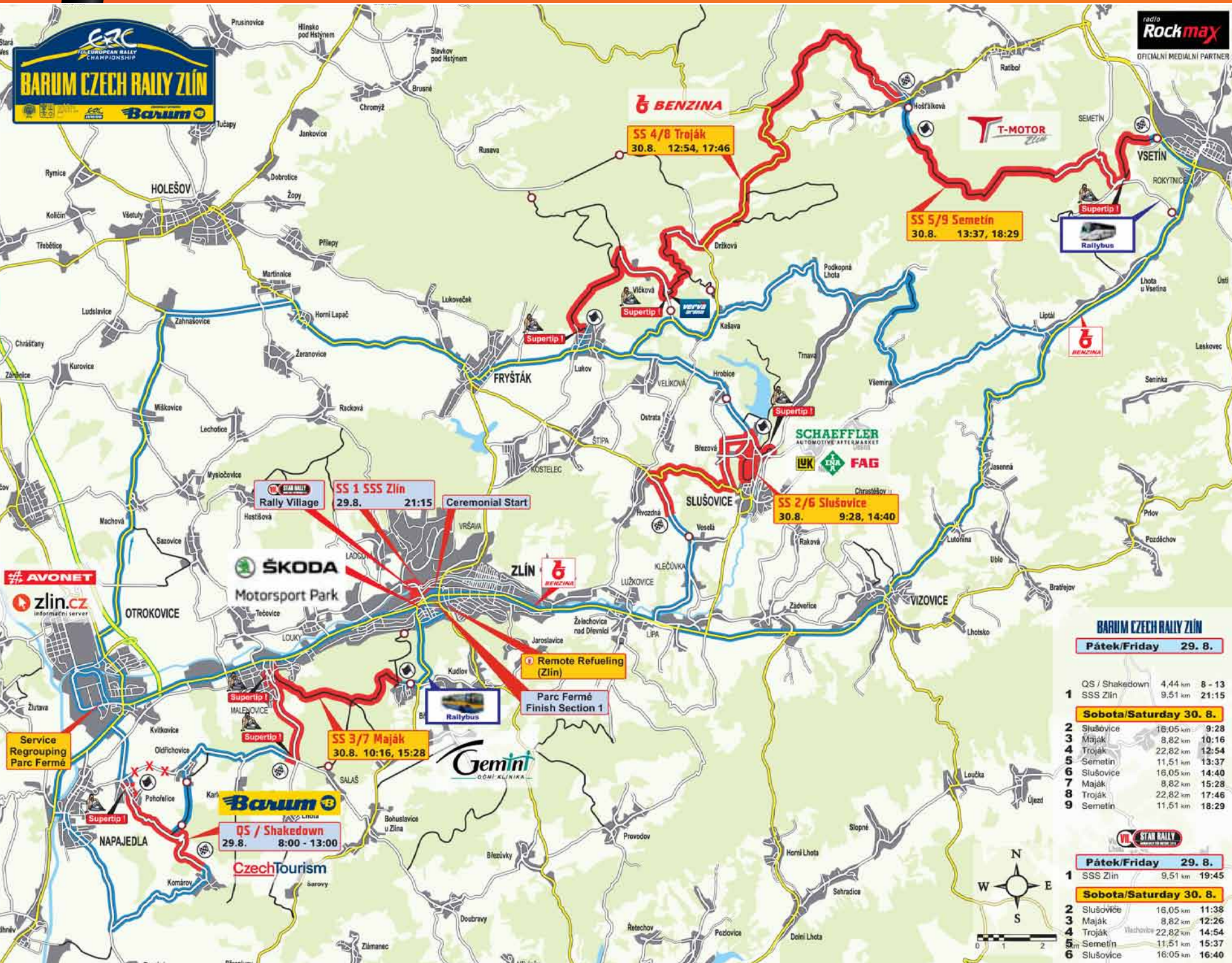
RZ4 Troják 14:54

RZ5 Semetín 15:37

RZ6 Slušovice 16:40

Cíl Zlín, Rally Village 17:15





radio **Rockmax**  
OFICIÁLNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER

**BARUM CZECH RALLY ZLÍN**  
EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP  
Barum

1. ETAPA / LEG 1

Pá / Fri 29. 8., So / Sat 30. 8. 2014

**BARUM CZECH RALLY ZLÍN**

**BARUM CZECH RALLY ZLÍN**  
Pátek/Friday 29. 8.

1	SSS Zlín	9,51 km	21:15
---	----------	---------	-------

**Sobota/Saturday 30. 8.**

2	Slušovice	16,05 km	9:28
3	Máják	8,82 km	10:16
4	Troják	22,82 km	12:54
5	Smetín	11,51 km	13:37
6	Slušovice	16,05 km	14:40
7	Máják	8,82 km	15:28
8	Troják	22,82 km	17:46
9	Smetín	11,51 km	18:29

**Pátek/Friday 29. 8.**

1	SSS Zlín	9,51 km	19:45
---	----------	---------	-------

**Sobota/Saturday 30. 8.**

2	Slušovice	16,05 km	11:38
3	Máják	8,82 km	12:26
4	Troják	22,82 km	14:54
5	Smetín	11,51 km	15:37
6	Slušovice	16,05 km	16:40





**SS 10/13 Zádveřice**  
31.8. 8:08, 12:32

**SS 11/14 Pindula**  
31.8. 8:41, 13:05

**SS 12/15 Kudlovice**  
31.8. 9:39, 14:03

**BARUM CZECH RALLY ZLÍN**

**Neděle/Sunday 31. 8.**

10	Zádveřice	14,87 km	8:08
11	Pindula	18,43 km	8:41
12	Kudlovice	21,41 km	9:39
13	Zádveřice	14,87 km	12:32
14	Pindula	18,43 km	13:05
15	Kudlovice	21,41 km	14:03

2. ETAPA / LEG 2

Ne / Sun 31. 8. 2014

**BARUM CZECH RALLY ZLÍN**

radio **Rockmax**  
OFICIÁLNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER

**AVONET**  
**zlin.cz**  
informační server

Start Leg 2  
Regrouping Service

**IMPROMAT**

Parc Fermé

Rally Finish

**ŠKODA**  
Motorsport Park

# Ředitel Regner DOPORUČUJE

*Na trať se moc nedostávám, musím být na dispečinku, protože když se něco stane, poslední slovo má ředitel. Za těch 40 let jsem si několikrát zkusil někam vyjet a nikdy se mi to nevyplatilo. Vždycky někdo rozhodl něco, co bych já rozhodl jinak. Takže už radši neriskuji. Ale tratě Barumky samozřejmě velmi dobře znám.*

**Text:** Prokop Sivek, **foto:** Zlín Press, Roman Turovský



**P**rogram začínáme v pátek ráno shakedownem na úseku mezi Pohořelicemi a Komárovem. Kdo chce vidět špičku, bude si muset přivstat, protože prvních 16 posádek bude jezdit jen dvě hodiny od 9 hodin ráno. Každý bude moci jet shakedown jen třikrát. Je to novinka, podle výsledků si pak budou volit startovní pořadí do sobotní etapy. Po nich budou jezdit všichni ostatní.

Divákům bych určitě doporučil divácké místo na náměstí v Pohořelicích. Lze tam dobře přijet, zaparkovat a je toho hodně vidět. Jsou tam samozřejmě i další zajímavá místa, ale na ně je třeba si s předstihem vyšlápnout pěšky.

### RZ Zlín

Počítali jsme, že fanoušci se večer ve Zlíně dočkají okolo 600 průjezdů závodních aut, to je neuvěřitelné číslo. Všichni pojedou tři kola. Nejprve monoposty ze 30. let včetně Grand Prix Bugatti, to jsou opravdu unikátní auta. Pro ně to není závod, ale spíš jízda pravidelnosti. Lidé si díky nim mohou udělat představu o tom, jak to vypadalo na závodech před mnoha lety. Následovat bude Star rally, zhruba třetina posádek pojedou na čas, ti ostatní demonstrační jízdu. Některé jeho účastníky musíme držet „na oprati“, protože dělají kolečka a podobně. Kde se dá, tam ze silnic vyloženě gumují čáry a další vodorovná dopravní značení, což je pak trochu problém, ale lidem se to samozřejmě líbí.

Nejoblíbenější místa jsou známá, tedy autobusové nádraží a nadjezd, tam si někteří lidé hlídají místa už od rána. Pokud ale někdo dorazí až před startem, nemusí se bát, místo k dívání si vždycky

najde. Kolem tratě jsou tribuny a také kamiony, ze kterých lze po dohodě s jejich provozovatelem závod dobře sledovat. Fanoušky bude jistě zajímat také to, že jsme letos parkoviště historických automobilů umístili do areálu bývalého Svitlu, kde se vytvořila plocha, protože tam před nedávnem padly tři domy. Části areálu také nově povedeme rychlostní zkoušku.

### RZ Slušovice

Bude to podobné, jako v roce 2012, tedy polokruhová zkouška. Divákům bych doporučil přímo Slušovice, kde každé auto uvidí dvakrát. Také míst k parkování je v okolí dostatek.

### RZ Maják

Letos je krátký, protože v jeho druhé části se kompletně mění komunikace. Nevíme, jestli by v tu dobu byla průjezdná, takže jsme erzetu radši zkrátili. Kolem Malenovického hradu jsou zákoutí a zatáčky, ve kterých lze velice dobře závody shlédnout. Letos to bude trochu horší s parkováním, protože se v Malenovicích staví kruhový objezd. Z Malenovic ale lze dobře dojít pěšky. Také organizujeme kyvadlovou autobusovou dopravu ze Zlína.

### RZ Troják

Věřím, že hodně navštěvovaná budou tradiční místa v Držkové a Vlčkově. Ve Vlčkově připravujeme novou arénu. Bude tam také nový skok přes silnici. Když tam mí kolegové jeli plánovat trasu, tak na tom skoku urazili motor na fabii, takže to tam opravdu

skáče! Parkování bude organizováno na louce, mělo by tam být dost prostoru.

### RZ Semetín

Ten moc přístupný není. Tam je možno využít kyvadlové autobusy ze Vsetína, nebo je potřeba jít kousek pěšky. Nad Vsetínem jsou fantastická místa v lese a s horizonty, ale je tam všude nutno dojít.

### RZ Pindula

Příjezdových cest na tuto zkoušku není mnoho, v programu jsou vyznačeny. Atraktivních úseků je na Pindule hodně, nabídnout se jistě dá třeba tradiční přejezd hlavní cesty nad Kudlovem. Tam lze i dobře zaparkovat.

### RZ Kudlovice

Na tuto rychlostní zkoušku se lze dostat hned z několika směrů. Vyloženě kultovní místo tady asi nemáme, ale třeba na Bunči jsou zajímavé přírodní zatáčky v poměrně řídkém lese, kde se dá dobře dívat.

### RZ Zádveřice

Letos se pojedou klasická verze, která se jezdívala v minulosti. Vracíme se k nim poprvé od roku 2010, a po dlouhé době v té úplně nejdelší podobě. Máme samozřejmě trochu obavy z rychlostních průměrů, na posledy atakovaly 115 km/h. Přesto, že je tato zkouška rychlá a je vedena po širších cestách, jezdci si na ni nikdy nijak zvlášť nestěžovali, možná proto, že je docela rytmická. Také diváci si na ní jistě najdou své.





# RALLY voní exotikou

Text: Prokop Siwek, foto: archiv rodiny Siwkovy, Petr Fitz



*Tak si představte, že skoro celou noc nespíte, protože vám kolem domu vede erzeta a právě probíhají noční tréninky. Na chvíli přece jen zaberete, ale ráno už vás z postele žene nervozita, abyste něco náhodou neprošvihli. Ve vesnici už je řádně živo, pivo, párky, natažené pásky, všude spousta lidí. Aby ne, za pár hodin už se tudy prožene první runda Barum rally.*

**B**yla to doba, kdy nám exotikou vonělo cokoliv západáckého, a na Barum rally jsme se se západáckými artefakty potkávali na každém kroku. Týkalo se to závodních, tréninkových i doprovodných aut, vybavení týmů, kombinéz s reklamami, neznámých značek cigaret, svou hodnotu měly i krabičky od sirek. Těžko si dnes představit, jak ceněným artiklem byl reklamní plakát či samolepka s nápisem Castrol! Anebo klidně Parmalat, o tom, že je to reklama na mléko jsme tehdy nevěděli... a i kdyby. Vždyť každý druhý československý závodník na sobě vezl název nějakého JZD, pod kterým působil jeho domovský automotoklub.

### *Po všech kotářech*

Trénovalo se tehdy bez omezení, denní vložky ve dne, noční v noci. Jako děti jsme na trénující závodníky číhali a pořádali žebravé nájezdy s cílem vydyndat aspoň ty sirky. Někdo zastavil, někdo ne. Když jsme měli velké štěstí, tak z okénka vyletěla plná hrst samolepek! O ně se pak ovšem strhla řádná mela.

Měl jsem to štěstí, že jsem na vlastní uši zažil, co to znamenalo, když rally burácela po všech kotářech kolem dokola. Jezdilo se více měřených úseků, klidně přes 30 na jednu soutěž, ale byly kratší. Přejezdy mezi nimi byly taky většinou krátké, občas i jen pár kilometrů a už byla další časová kontrola. Takže například ve spodní části Bystřičky bylo možno akusticky vnímat dění na nejméně třech RZ současně - na Bystřičce, Mikulůvce a Poličné.

### *Exotické Ferrari*

Nejčastěji jsme přes Barumku pobývali ve vsi Pržno, kudy vedla vyhlášená rychlostní zkouška z Mikulůvky do Kateřin. Jezdilo se to různě, občas se i z Pržna startovalo, to bývala časová kontrola u kostela. A tak se stalo, že nám v roce 1985 před domem zastavil exot z nejexotičtějších - Ferrari 308 GTB posádky Roberto Roti, Massimo Sghedoni. Byli to typičtí družní Italové, no, za chvíli byli u nás návštěvě. Chodívali i další, Blahna, Křeček se spolujezdcí, ale s ferrari přece jen do té doby nepřišel nikdo. Dodnes si pamatuji, jak mě šokovalo, když Roti říkal, že doma jezdí svým Lamborghini. Za hluboké totality mi hlava nebrala, jak někdo může mít dvě osobní auta, natož ještě taková brka, takže jsem ho pokládal buď za šlechtice, nebo za člena italské vlády.

### *Prženský vracák*

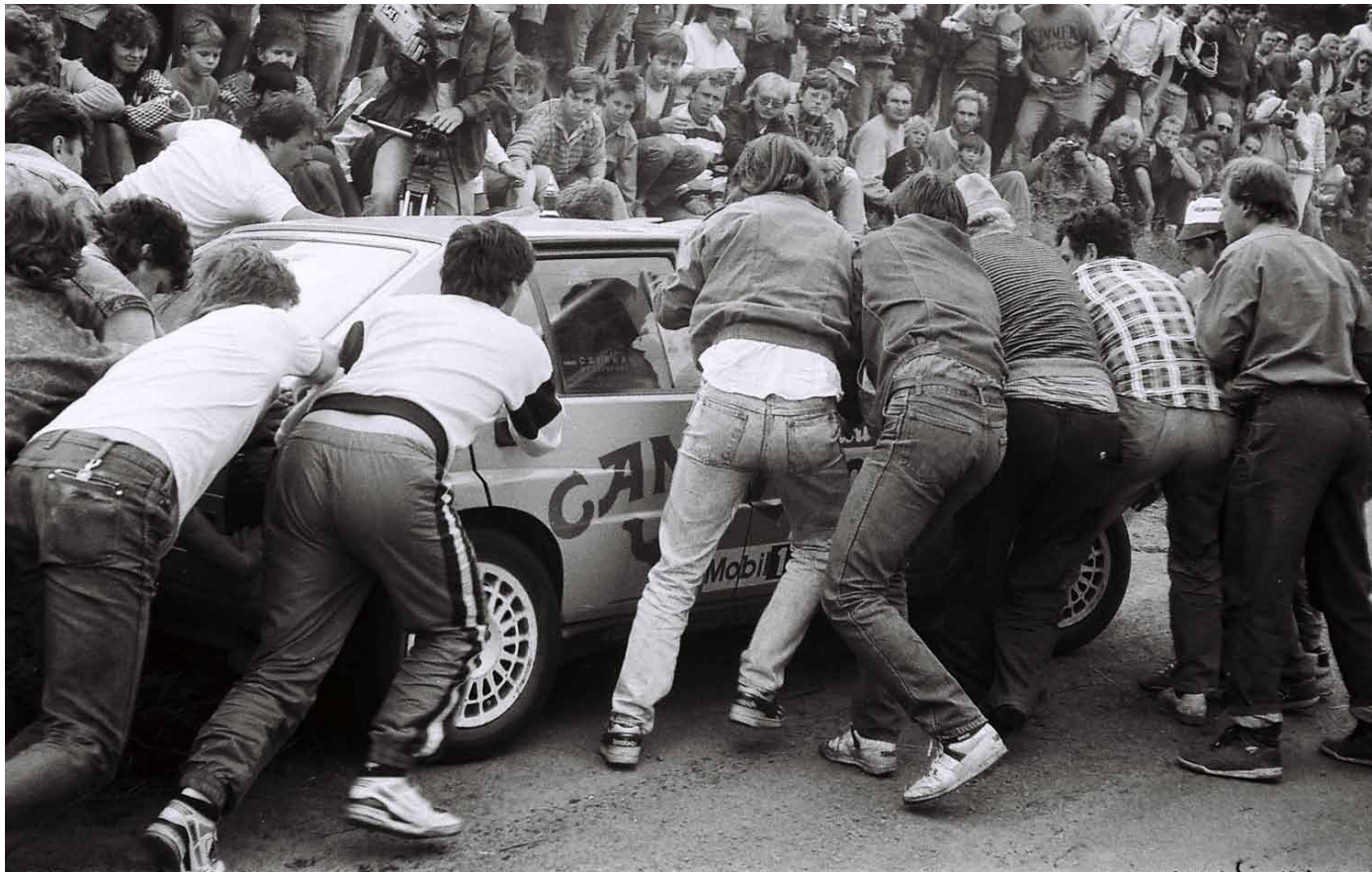
Hlavním tahákem Pržna bylo pravé odbočení kousek za vesnici. Bylo hodně ostré, z úzkého na ještě užší, do kopce a přes hranu, která spolehlivě vyhazovala na protější mez, pod kterou byl ukrytý rygol. Nebyl ani tak hluboký, ale voda se v něm držela i v létě. Žádní dva jezdci tudy neprojeli stejně, dokonce bych řekl, že neexistoval ani ideální průjezd. Bylo třeba se s tím poprat a pokud možno nezahučet pod tu mez. Pořadatele v těch dobách výrazně doplňovali vojáci a svazarmovci. Hlíkali hlavně to, aby lidi nepřebíhali přímo před auty. Jinak byli diváci úplně všude - na vnitřní i vnější straně nájezdu do zatáčky, stejně tak i na výjezdu, také v únikovce. A především přímo na

cestě v kopci, do kterého se auta ze zatáčky škrábla. Davy se před nimi rozestupovaly jako na mistrovství světa! Skoro každý průjezd znamenal nějakou krizovku. Našel jsem jednu takovou, kterou jsme nezávisle na sobě zachytili hned několika fotoaparáty - třeba se na těch fotkách někdo pozná.

### *Nahoru, dolů*

Velké zážitky, které nám rally přinášela v těch „černobílých“ časech, mohly být ovlivněny i určitou naší izolací za železnou oponou. Po revoluci nastalo uklidnění a ubylo i diváků u tratí. S nástupem speciálů kategorie WRC o nějakých 15 let později se to vzrušení zase vrátilo. Ve fotogalerii se můžete podívat, kde všude se stávalo na Pindule ve známém úseku u Želechovic nad Dřevnicí. Nebo, jak blízko se fotograf mohl (i když trochu nechtěně) dostat k Cserhalmiho oktávce na Komárově.

Dunění monster vzbuzovalo respekt a myslím, že nás, diváky, občas u tratě obcházela posvátná hrůza. Když ale postupem let monstra nahradily vozy, i když taky pořádně rychlé, s jejichž sourozenci běžně jezdíme na nákupy, ten respekt pochopitelně zčásti zmizel. Místo rallye píšeme rally, nejrychlejší jezdci Barumky už na erzetách netráví čtyři až pět hodin, ale zhruba polovinu, a tak dále. Ale přesto - pořád je to nejkrásnější sport na světě. Tak si ho chraňme!





# Jana Nesrstová

## Automobilová pouť

*Barum rallye, to je pro mě především úžasná atmosféra. To Zlín žije! A žije úplně jinak, než to je po celý rok. A tak to bylo i za totality. Tehdy skončila práce ve Svitě, lidé byli ve městě ještě dvě hodiny, pak odjeli autobusy do širého okolí a v pět hodin tam nebyla ani noha. Ale při Barum rallye, tam se týden žilo! Myslím, že pro spoustu automobilových fanoušků byl výlet na Barum rallye jako třeba pro křesťany výlet na Velehrad nebo Hostýn. Byla to taková automobilová pouť!*



**Text:** Prokop Siwek  
**Foto:** Marcela Gřešková, Petr Fitz,  
archiv Jany Nesrstové

**B**arum rallye měla odjakživa dobré jméno. Co jsem se měla možnost bavit s tuzemskými jezdci, ale také s jezdci z jiných států, všichni si Barum rallye chválili. Jednak po organizační stránce, ale hlavně proto, že jsou tam nádherné rychlostní zkoušky. S ochranáři byly vždycky problémy, ale nikdy ne takové, jako teď. Řekla bych, že rychlostky proto bývaly ještě o něco lepší, i když ten základ se jezdí stále.

Neznám jinou akci, která by proměnila Zlín tak, jako Barum rallye. Možná tomu trošku sekunduje Zlínský festival filmů pro děti a mládež, ale opravdu jen trošku.

### *Josef Sivík*

Spolu jsme jeli Barumku čtyřikrát, to bylo v letech 1987 až 1990. Josef Sivík byl zaměstnán jako zkušební jezdec v továrně na výrobu pneumatik v Rudém říjnu Otrokovice, kde testoval pneumatiky. Patřil do té kategorie jezdců, kteří měli ruce, ale i hlavu a zkušenosti. A měl úžasný cit pro jízdu na vodě a na ledu. Startovali jsme spolu ve škodovkách stotřicítkách včetně té béčkové, a pak i s favoritem. Barum rallye byla pro nás, pro domácí jezdce, vždy prestižní soutěží. I když jsme nemohli konkurovat především zahraničním jezdům s mnohem výkonnějšími auty, každá Barumka v nás zanechala nezapomenutelné zážitky.

### *Šrouby od Snijerse*

Naposledy jsem na Barum rallye startovala v roce 1994 s Martinem Kožmínem, to bylo nádherné sveze-

ní. Jeli jsme s autem Ford Escort Cosworth po Křečkovi, které mělo již úplně jiné jízdní vlastnosti. A Kožmín je talent, to mohu říct zcela zodpovědně. Ten kdyby měl v té době víc peněz, tak jsme o něm také víc slyšeli, určitě by zasahoval mezi českou jezdeckou elitu. Spousta talentů ztroskotá na penězích, protože financovat rallye převážně ze svých prostředků dlouhodobě nelze.

Po několika rychlostních zkouškách jsme měli velký problém, upadávalo nám kolo. Dojeli jsme do servisu a můj manžel, který se znal s Patrickem Snijersem, který měl obdobného escorta, od něj sehnal pevnější šrouby do kol a ty už se nám pak neustříhávaly. Díky tomu jsme dojeli do cíle, a dojeli jsme dobře, na 12. místě absolutně a 3. ve skupině (1. Bertone, 2. Křeček, 3. Kožmín).

### *Rallye tehdy a dnes*

Rozdílů je spousta. Síla a výkon aut. Jejich technické parametry. Dnes jsou auta podstatně bezpečnější, než tenkrát. A moc se změnilo servisy. Naše Avia Furgon nám sloužila i jako střecha nad hlavou! Na cestách a někdy i na závodech. Když si vzpomenu, co měli mechanici v tom furgonu všechno na malém prostoru naskládané. Když vidím servisní auta dneska, tak to je jako na mistrovství světa. Tenkrát jsme si o takovém servisu mohli nechat jen zdát. A vlastně nebyly ani servisní zóny. My jsme si dělali servis tam, kde jsme uznali za vhodné. Když byla nebezpečná erzeta, na které se mohlo prorazit kolo, poslali jsme osobní auto s kolem na její konec, pro případ, že bychom dojížděli na defektu.

Nebyl shakedown. A mohlo se víc trénovat, nebyly organizované tréninky. Záleželo jenom, jak si to zorganizují, kdy co chci trénovat. Hodně se trénovalo a taky závodilo v noci. To už dnes skoro není. Možná se málo spalo, ale to vůbec nevádí. Jak má člověk v sobě adrenalin a jede v tom kolotoči, tak padne, až závody skončí.

Když si dnes člověk projede erzetu padesátkou, a je tam poprvé, tak má obrovskou nevýhodu proti těm, kteří už to třeba několikrát v závodě jeli v předešlých ročnících. I to způsobuje spoustu havárek. A obzvlášť v noci! Ve světlometech vám vystupují úplně jiné věci než ve dne. Stromořadí se ztratí, místo něj vystupují jednotlivé stromy. Chce to aspoň jednou, byť pomalu, projet tu trať i v noci, ať jezdec i spolujezdec vidí, jak to tam za tmy vypadá.

A byla rozhodně větší legrace. Jezdci k sobě měli jiný vztah. Také to bylo o penězích, a na tu dobu velkých penězích, ale stále to nebylo to, co je dnes. Asi ty peníze kazí vztahy.

### *Rychlostky tehdy a dnes*

**Městská RZ ve Zlíně:** Nic takového se nejezdilo, zaplaťpánbůh. Navíc je tam tma, takže pořádně není nic vidět.

**Slušovice:** Ta byla velmi pěkná, i divácky. Je tam i dost míst, odkud je vidět auto daleko. Třeba když se jede z Březové dolů kolem lesa do Slušovic, tato erzeta se jezdila i při Valašské zimě, a když byl tam kousek ledu, tam sníh, tam zase led a ten padák dolů a pod ním v několika řadách za sebou diváci, to se mi svíral žaludek. Pásky oddělující diváky od

trati bývaly blízko, ne jako teď, a říkala jsem si, že jestli to neubrzdíme, tak to bude masakr.

**Maják:** Pěkná erzeta, nebyl to úplně můj favorit, ale měla jsem ji docela ráda. Bývala to technická a přitom rychlá zkouška. Záleží, odkud se jede.

Většinou vede lesem, takže je náročnější na orientaci. Bývalo tam dost diváků, ale už tenkrát to bylo omezené na divácká místa, kde byla spousta lidí, a jinde zase tak maximálně místní, kteří znají nějaké stezky, jak se dostat k trati.

**Troják:** Všechny rychlostky na Vsetínsku byly nádherné. Kašava, Troják, Semetín, Kateřinice. Ty jsem řadila k nejlepším RZ v rámci republiky. Troják míval cíl po dlouhém sjezdu z kopce se skákavými horizonty. Pro diváky to bylo vždycky velmi atraktivní, protože tam byla spousta havárek. A diváci tehdy mohli stát všude.

**Semetín:** To je z kategorie těch nádherných valašských erzet. Vždycky byl hodně rozbitý a měl nezpevněné úseky.

**Pindula:** Patří k pilířům Barumky. Tam se střídají povrchy a vůbec všechno, náročná a pěkná RZ. Nevybavuji si, že bychom tam za nás měli nějaké zábrany proti řezání zatáček. Jezdilo se to i při Valašské zimě, jednou tam po skoku přes hlavní cestu, po odbočce k lesíku, na žigulíku Pavla Malého uletěla náprava. Je to slavný záběr, jak letí vzduchem.

**Kudlovice:** Nikdy jsem na Bunči nezávodila. Myslím, že se tam tehdy ještě nejzdilo.

**Zádveřice:** Neboli Raková. Nic moc, letiště. Startovalo se nad Vizovicemi a dojíždělo se do

Zádveřic. Je tam snad jediné opravdu hezké místo, kterému se říkalo u hnoje, ale tam je třeba vědět, jak se tam dostat. Moc mě tahle rychlostka neoslovovala.

### **Dobrovolně a na vlastní riziko**

Letos bych se šla podívat na Pindulu a potom na obě valašské rychlostky Troják a Semetín. A chtěla bych apelovat na diváky, aby si uvědomili, že se diváky rallye stávají dobrovolně a na vlastní riziko.

Není v silách pořadatelů zajistit každý metr rychlostní zkoušky a už vůbec ne před neukázněnými diváky, kteří nejsou ochotni dbát pokynů pořadatelů. Tito lidé riskují nejen svůj život, ale i životy jiných osob.

#### **info box**

*První soutěžní motoristické zkušenosti jsem získala v BOAS (branně orientační automobilové závody), s manželem jsme boasky jezdili okolo roku 1980 za AMK Rudý říjen Otrokovice (továrna na výrobu pneumatik), což je dnešní Continental. Ani jsme neměli cíl jezdit rallye, ale tento automotoklub měl také rallye tým a všichni jsme se znali. Tak se v roce 1984 stalo, že před Rallye Valašská zima onemocněla Petru Vrajovi spolujezdkyně, mě to tehdy lákalo zkusit, tak jsem si řekla, proč ne. Nakonec jsem nejvíce soutěží odjela právě s jezdci z tohoto týmu - s Josefem Sivíkem, Petrem Vrajem, Milanem Fackem. V té době jezdilo velmi málo žen jako spolujezdkyně. Mezi špičkou byla pouze Eva Trajboldová, která závodila se svým manželem.*

*V roce 1985 jsem se zúčastnila rallye ve Vidinu v Bulharsku, to byly mé první mezinárodní zkušenosti. Milan Facek mne a manžela oslovil, zda bychom s ním jeden z nás rallye ve Vidinu neodjeli. No, tak jo. Byli jsme tam napřed tři týmy na dovolené u moře, a pak jsme jeli do Vidinu. Facek rok na to na této rallye tragicky zahynul i se svým spolujezdcem. Nejdelší dobu jsem seděla na sedadle spolujezdce vedle Josefa Sivíka, bylo to v letech 1986 až 1990. Mimo domácího mistrovství jsme odjeli i několik mezinárodních soutěží v Itálii, Rakousku, Jugoslávii, Švédsku, NSR, Turecku. Několik soutěží jsem odjela také s Marcelem Tučkem a Jardou Rajchmanem.*









Zdá se to téměř neuvěřitelné, ale pamatuji Barum rally téměř od samotného počátku. Přesněji řečeno – poprvé jsem ji viděl v roce 1974. V době, kdy společně s Rallye Vltava se sídlem v Klatovech představovala absolutní vrchol českého rallysportu. Vltava ale pak politickým zásahem skončila, Barum žije dál.

**Text:** Vladimír Dolejš

**Foto:** Petr Fitz

# Očima pamětníka



**D**o Zlína, respektive kdysi ještě do Gottwaldova, přijížděla řada špičkových jezdců i spolujezdců. Walter Röhrl, Franz Wittmann, Fabrizia Ponsová, Gerhard Kalnay, Sepp Haider, řada velmi dobrých Italů, Francouzů, Němců či Rakušanů – zkrátka Barumka byla vždycky nejlépe obsazenou součástí závodů u nás. A taky se sem jezdilo na auta jinde u nás nevídaná: startovaly ikony jako Lancia Stratos, Fiat 131 Abarth, Opel Ascona, Renault 5 Turbo, Audi Quattro, peugeoty, toyoty, lady, samozřejmě škodovky, ale i mnoho dalších ze všech koutů světa. Role Barumky byla vždycky nezastupitelná. Dnes je vidět – alespoň podle jména – špičková technika téměř na každém domácím mistrovském podniku, ale v sedmdesátých a osmdesátých letech minulého století zněly názvy světových značek jako cosi magického.

### *Masivní návštěvy*

Byly ročníky, kdy se odhadoval počet diváků podél trati číslem větším než půl milionu. Příjezdové cesty k atraktivním místům lemovaly po obou stranách dlouhé kilometry zaparkovaných diváckých aut, v oblíbených zatáčkách se tísnily zástupy přihlížejících v několika řadách. Lezlo se po stromech, střechách, vysoko po stráních, ba dokonce se i na nejlepších místech stanovalo už od předešlého dne.

### *Na delší trati*

Soutěže měly před desítkami let jinou podobu. Jezdilo se déle, tři i čtyři dny, ve dne i v noci, na

spánek zbývaly posádkám i divákům jen krátké chvíle. Atmosféra nočních erzet nebo okamžiků modrých rán ve Valašských kotářech se zvukovým doprovodem projíždějících aut se už nikdy opakovat nebude. Dnes se sice jede rychleji, ale průběh soutěže připomíná spíš sprint. Neexistovaly servisní zóny, každý tým si mohl postavit doprovodná auta kamkoliv na trať.

### *Zlínsko a Vsetínsko*

Pindula znamená synonymum Barumky dodnes, ale jezdil se také okruh Ořechov – Ořechov, kolem pneumatikárny v Otrokovicích, okruh u Kostelce, Maják, Vizovice – Loučka, některé úseky z repertoáru Rally Vsetín a řada a řada dalších nezapomenutelných tratí. Některým osud nedovolil zapadnout, jiné už zavál prach zapomnění a ekologických snah. Zdejší kraj, jako rally zaslíbený, zplodil řadu skvělých týmů. Především Barum team, ale také Agroteam Slušovice, Rudý říjen Otrokovice, JZD Kudlov, JZD Podhoran a další, vedle nich působilo i hodně vynikajících jezdců stojících mimo týmy.

Původním sídlem soutěže byl hotel Moskva, tady mělo ředitelství zabrané celé jedno patro a posádky obsadily i hodně pokojů. Pod Velkým kinem se startovalo i dojíždělo na rampu, ta se pak stěhovala před dneska v rozvalinách stojící hotel Družba, zpátky před Velké kino a dnes zakotvila na náměstí.

### *Továrna versus všichni*

Do Gottwaldova vždycky vytáhl i tovární tým AZNP Mladá Boleslav v plné zbroji, výjimkou nebyly čtyři

nebo i pět aut. Vedle soukromníků s jediným doprovodem – to se týkalo třeba i Škody 1202 posádky Hubáček–Rieger a později Minářik, jimž musel stejn stačit pro obsluhu Renaultu Alpine 110 – působila kavalkáda avíí z Boleslavi jako atak z vesmíru. A ta rivalita. Továrna versus Barum, továrna versus Slušovice, továrna versus Hubáček a všichni navzájem proti sobě – závodilo se hodně prestižně. Domácím se, jak už to bývá, na vlastní půdě dařilo špatně, byly roky, kdy celý Barum team už po pár vložkách seděl vyrovnaný u baru hotelu Moskva. A vracel to na Rallye Škoda, později Bohemia. Dneska je všechno jinak, panují jiné podmínky, jiné vztahy, jiné peníze, jiné kamarádství, jiné možnosti. To podstatné ale zůstává, rally. A doufejme, že ještě dlouho zůstane.







2013

Méně  
obvyklé  
momenty

**Text:** Prokop Siwek  
(se svolením [www.rallylife.cz](http://www.rallylife.cz))  
**Foto:** Roman Turovský

*Tak si to shrňme. Fatální rány se loni Barumce vyhnuly, zato zlobili diváci a těm se od pořadatelů dostalo důrazného varování. Při slabší startovce soudobých vozů byla oprávněně pozornost zase o něco více upřena také na Star rally historic. A vidět na Pindule uhánět Lancii 037 Rally, to byl jistě splněný sen mnoha fanoušků. Ke krásným autům patří také krásné ženy. Pomalované a nahoře bez před startovní rampou, v sexy oblečcích v servisní zóně, v kombinézách za volanty rychlých dvoukolek. Na to všechno převážně svítilo sluníčko, i když svého se dočkali i milovníci závodění na mokru.*



**O**pět se potvrdilo, že na Barumce častěji chybují zahraniční účastníci. Domáci mají se specifickým rychlým, kluzkým a uskákaným asfaltem více zkušeností, někteří znají skoro nazpaměť i tratě a záludná místa si hlídají. Ovšem, když nějakou tu ránu přece jen dají, tak to bývá v pořádném kalupu (vždycky se mi vybaví strašná morda Barvíka do stromů na Pindule v roce 2006, nebo smrt Kocmana na Pindule 2007).

### **Rally unfälle, balestek, crashes, bouračky**

Loni to zase několikrát pořádně zadunělo, naštěstí žádný crash nikoho neohrozil na životě. Nejhuř dopadl zřejmě Martin Vlček, který si ránou na druhém Semetíně přivodil zlomeninu obratle. Zas takové drama to ale nebylo, takže se nenažraný bulvár musel spokojit s Jelínkovou nehodou s motorkářem z přejezdu mezi erzetami.

Ponechejme vyšetřování Policie ČR, co přesně se vlastně na Čubově čtyřproudovce stalo. Určitě to ale nemá vůbec žádnou souvislost se selháním pořadatele v Lopeníku ani s kotrmelci Kopáčka u Halenkovice, přesto to bylo čtenářům takto ve zprávách podbízeno. Víím, že zpráva má správně končit uvedením pozadí, kontextu. Ale stejně tak má editor zprávu odzadu krátit, zvláště tam, kde ten kontext příliš neseďí. Což je přesně tento případ. Takže je z toho nakonec omílání pořád těch samých informací, což působí jako umělé natahování článku s jedinou informací (Jelínek se srazil s motorkářem), ke které už autor není schopen nic relevantního přidat.

### **Cizinci to mají těžší**

Pro „poruchu karoserie“ na uzavřené trati poslední Barumku nedokončilo 11 posádek, větší polovina z nich byla zahraničních. Těch českých přitom bylo v soutěži 63 a ostatních jen 27. Mám za to, že hostující posádky měly na kontě i větší množství krizovek. Například Neubauer a Danzinger, ti byli aspoň trochu venku každou chvíli. Velmi rychlý Madár Hadik své Subaru Impreza v kitu R4 rozstřelil už na třetí vložce, pro jeho vůz to byla údajně poslední rána. Do cíle nedojelo ani dalších šest imprez z deseti, které ve Zlíně startovaly. Zajímavé bylo, že se ve startovní listině snad poprvé téměř srovnal počet vozů Subaru (10) a Mitsubishi (11), zatímco ještě o rok dříve micáky jasně dominovaly (20:11).

### **Osvěžení s názvem Star rally historic**

Zařazovat vedle moderních vozů také tzv. historiky, to je už dnes poměrně běžná součást programu větších rally. Je dobře, že Barumka v tomto není výjimkou, ba co více, že její pořadatelé neustrnuli a za šest let existence Star rally historic dokázali posunout spanilé jízdy starých aut na současný dobře obsazený měřený závod. Byť samozřejmě ne všem historickým skvostům se na Zlínsku stopuje čas.

Na jednu stranu tak lze postavit třeba Béřešovce, kteří si loni přijeli s audinama zařadit na městskou, na druhou stranu velmi pěkné závody v podání většiny měřených i neměřených historiků na sobotních rychlostních zkouškách. Jejich pestré složení kontrastovalo s dlouhou nadvládou velkých enek

v českých startovkách. A taky s hegemonií fábií na absolutním čele Barumky v posledních pěti letech.

### **Co je atraktivnější?**

Účastníci Star rally historic po sobě zanechávali stopu nostalgie po dobách, kdy ještě závodní auta byla řádně slyšet, občas šlehala plameny a zas tak dobře při zemi neseďela, takže o divoké průjezdy na hranici krize nebyla nouze. A nebyvalo to ani nutně ve vyložené vysokých rychlostech.

Rozdíl v autech oproti těm soudobým byl markantní a musel ho vidět každý, kdo si po „Evropanech“ na historiky počkal. Soudobá technika notně pokročila, auto se udrží na cestě i při velkých divočinách. Náročnými pasážemi se projíždí zase o kus rychleji než třeba předloni, natož před dvaceti lety. Vždy to bylo a je na hraně možností vozů, ale technický lapsus nebo nějaká zásadní jezdecká chyba v té dnešní rychlosti může mít ještě závažnější následky, než dřív.

Příkladem budiž každý rychlý a uskákaný úsek.

Historická auta byla i tak schopna vyvinout dosti vysokou rychlost, ale jejich podvozky měly obrovské problémy pochytávat nerovnosti. Současné vozy se v daleko vyšší rychlosti ani nehnují.

Co je atraktivnější? A co je méně a co více nebezpečné? Jednoznačně odpovědi neexistují.

### **Rychlé baby**

Patřím k těm, kdo na závodech ženám za volantem fandí. Rád jsem sledoval, jak jezdila Katka Trojanová, po ní Miluše Davidová, Míša Maňovská, Petra Mynářová, Eva Vykýdalová. Pozornost k rally pozi-

tivním způsobem přitahuje Olga Lounová, čím dál rychlejší je Martina Daňhelová, pravidelně ve sprintech závodí Pavlína Tydlačková, Lucie Červenková, Barbora Holická, občas se objevují i některé další dámy.

Lounová loni do Zlína nakonec nedorazila, a tak jedinou českou zástupkyní byla Daňhelová. Ze zahraničí se s ní přijely poměřit dvě konkurentky. Zatímco bulharská rallyžena Jekatěrina Stratieva na Barumce závodí pravidelně už od roku 2009, Australanka Molly Taylor se teprve učí, jak se s evropskými asfalty poprat. Škoda, že jejich výkony lze srovnat pouze částečně – pro zkušenosti, ale hlavně pro rozdíl v autech.

### *Loni Molly, kdo letos?*

Taylor měla k dispozici více než dvoustetkoňový Citroën DS3 R3T skupiny 5, Stratieva už dlouho jezdí s o něco slabším Citroënem C2 R2 Max (skupina 6) a Daňhelová s enkovým Renaultem Clio Sport (skupina 8). Před startem si přála, aby se aspoň přiblížila k Bulharce. Nakonec ji mohla i porazit, vždyť po sobotě na ni měla k dobru 20 vteřin. Na prvních nedělních Jankovicích ale přešla odbočku, dlouho nemohla nahodit zhasnutý motor a bylo rozhodnuto. Taylor se po celou dobu pohybovala ve výsledcích před svými konkurentkami a v cíli jim nadělila přes čtyři, respektive pět minut. Akorát moc nerozumím vyjádřením šéfa jejího týmu o tom, že měla jet ve Zlíně pomalu. Ne-

vypadalo to tak, časy tomu také neodpovídaly, navíc, jaký by to pak mělo smysl? Nemyslím si, že by případný titul v dámském poháru evropského šampionátu, kde kromě zlínské trojice bodovala už jen Melissa Dabackere, mohl mít na další kariéru mladé Australanky nějak zásadní vliv.

Počínáním celé trojice rychlých žen na tratích loňské Barumky jsem byl docela příjemně překvapen. Až mě u toho napadla téměř kacířská myšlenka, že bude-li nadále uvadat zájem elitních evropských pilotů o absolutní vítězství, mohli bychom se třeba aspoň těšit na to, jaká konkurence dorazí do Zlína v dámské kategorii, a jak se s ní vypořádají domácí závodnice. A že letos bude v tomto ohledu koho sledovat, ve startovce je hned sedm pilotek!

### *Na diváky bez milosti*

Nebyl jsem tam, kde se diváci rvali, běhali po trati, nebo na ni dokonce házeli světlice. Osobně jsem žádný problém s diváky neviděl nikde, kde jsem se pohyboval, od shakedownu až po druhé Jankovice. Zpráva o zrušení noční Pinduly nás zastihla v Želechovicích. Zastihla a pěkně vytočila. Přesto říkám – tohle je správná cesta. Celý ten cirkus může fungovat pouze v případě, že si všichni uvědomíme, že nechceme přijít o zážitky ze závodů. Věřím, že tyto incidenty a jejich vyústění mohou nastartovat mezi lidmi podél RZ samočisticí proces. Ten tady potřebujeme.

#### info box

## BARUM CZECH RALLY ZLÍN 2013 (30. srpna – 1. září)

**15 RZ o celkové délce 234,78 km,  
v cíli 50 z 90 posádek.**

1. Kopecký, Dresler (Škoda Fabia S2000)
2. Pech, Uhel (Mini John Cooper Works S2000) +1:01,6
3. Tarabus, Trunkát (Škoda Fabia S2000) +2:32,7
4. Wiegand, Christian (Škoda Fabia S2000) +3:04,3
5. Kresta, Gross (Škoda Fabia S2000) +3:58,7
6. Jakeš, Norek (Mitsubishi Lancer Evo IX) +6:35,8
7. Orsák, Kostka (Mitsubishi Lancer Evo IX R4) +7:52,1
8. Valoušek, Škardová (Ford Fiesta R5) +7:52,6
9. Tlusták, Vyoral (Škoda Fabia S2000) +8:27,4
10. Kořístka, Drozd (Mitsubishi Lancer Evo X) +9:37,2



