

Dalibor Janek

GRADA®

JAROSLAV HOŠEK

MODRÁ LEGENDA

VYPRÁVĚNÍ O SEDMATŘICETI ZÁVODNÍCH SEZÓNÁCH
AUTOKROSOVÉHO JEZDCE



JAROSLAV HOŠEK

MODRÁ LEGENDA

VYPRÁVĚNÍ O SEDMATŘICETI ZÁVODNÍCH SEZÓNÁCH
AUTOKROSOVÉHO JEZDCE

Dalibor Janek

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Dalibor Janek

Jaroslav Hošek – modrá legenda

Vyprávění o sedmatřiceti závodních sezónách autokrosového jezdce

Vydala Grada Publishing, a.s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 4614. publikaci

Odpovědná redaktorka Jitka Zamrzlová

Foto Vojtěch Kára a archiv Jaroslava Hoška

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Návrh a grafická úprava obálky Grafické studio Hozák

Počet stran 104

První vydání, Praha 2011

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a.s.

Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a.s., 2011

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-3952-6 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-7269-1 (elektronická verze ve formátu PDF)

ISBN 978-80-247-7270-7 (elektronická verze ve formátu EPUB)



Obsah

Před startem	7
Jak se narodil?	9
Sladká Itálie	10
Fantom dálnic	13
Autobusová láska	25
Ach, ty motory!	37
Zpátky do Evropy	47
Když byl Jarda klukem	58
Sladká svazarmovská léta	64
Přátelé a spolujezdci	66
Potměšilý myšák	70
Honba za titulem	72
Soupeři i kamarádi	75
Ing. Stanislav Landa	75
Petr Bartoš	76
Alois Havel	78
Petr Turek	79
Karel Havel	81
Konečně v cíli	84
Výsledky	86
Jmenný rejstřík	88

Před startem

Pojďte a poslyšte pověsti dávných časů o tom, jak vznikal autokros, jak se vyvíjel a kam až v současném domácím i evropském dění dospěl. Průvodcem touto napínavou a dramatickou historií vám bude ikona tohoto sportu, Jaroslav Hošek. Povolanejšího člověka nenajdete, vždyť v době, kdy tato publikace vychází, absolvuje Jarda svou osmatřicátou sezónu za volantem buggy! A protože ho po celou tuto dlouhou dobu znám a obdivuji, s velkým potěšením píšu knížku, která bude věnována právě jemu. Jeho životu, úspěchům i nezdárům, obdivuhodné životní filozofii a neutuchající vitalitě, kterou mu závidím nejenom já, ale i spousta jeho soupeřů.

Vraťme se ale na chvíli k těm dávným časům, kdy jsem měl jsem to štěstí, že jsem stál u samého počátku autokrosu, kouzelného, tvrdého a zatraceně rychlého sportu. Když řeknu, že začátek se odehrál v roce 1969, pochopíte, proč se zmiňuji o dávných časech. Dva novinářští kolegové, Karel Hrubec a Tonda Bahenský, se tehdy vrátili z Rakouska celí nadšení, že viděli nádherné automobilové závody, které se jely v terénu. Na hlíně, na blátě, po trávě. Jejich nadšené vyprávění pár lidí nakazilo a najednou byl na světě první československý autokrosový závod. Jelo se nedaleko Přerova v Údolí mamutů.

Byl jsem tehdy ve věku, kdy se beze mne neobešel žádný závod, a tak jsem s dvoudobou osmsetpadesátkou Saabem stál na startu rovněž. Krásné vzpomínky mám dosud, prožil jsem tam chvíle krásného a dramatického boje, chvíle, pro které stojí za to žít život závod-



Historicky první televizní autokros v Československu. Saaba řídí autor, buggy ještě neexistovaly.

níka. Okamžiky, které vám vynahradí čas strávený v dílně v umazaných montérkách a s olejem kapajícím za krk. Když se začalo stmívat, bylo Údolí mamutů náležitě rozryté a plejáda rakouských jezdců, kteří nás to vlastně přijeli učit, odjížděla s vědomím, že česká kůže není snadno k mání. A já se od té doby můžu chlubit, že jsem prvním Čechoslovákem, který vystoupil na stupně vítězů v autokrosu.

Čertovská bylina zapustila kořínky, zalíbila se jezdcům, novinářům i sportovním funkcionářům. Repríza na sebe nenechala dlouho čekat, o rok později se jel další závod, tentokrát na pardubickém závodišti. Auta vystřídala koně, přijel jsem na místo a panenská tráva slibovala nádherné svezení. Zazávodil jsem si s továrním jezdcem škodovky, Milanem Židem, a bylo to drama tělo na tělo, spíše tedy karoserie na karoserii. Žádný z blatníků, ba ani dveře neměly v cíli svůj původní tvar, bylo vidět, že škodovka i Saab dělaly, co mohly. Největší kouzlo ovšem bylo v tom, že závod vysílala v přímém přenosu televize. Statisíce diváků se dozvědělo o novém sportu a někteří z nich dokonce po něm zatoužili jako jezdci i jako konstruktéři. Správně vytyšili, že zlaté české ruce právě našly kámen zvláště vhodný k tesání.

Následovala úplná lavina, lépe se snad překotný vývoj autokrosu u nás nazvat nedá.

Vznikly poměrně volné technické předpisy, takže jezdci se stali nejenom závodníky ale i konstruktéry a staviteli svých bugin, u některých bylo jen těžko k rozeznání, zdali je baví víc závodění nebo vymýšlení strojů. Některí lépe jezdili, jiní lépe konstruovali, těm nejlepším šlo obé. Na tratích se objevily nejenom vynikající a zajímavé konstrukce, ale i vynikající jezdci – Jaroslav Povondra, Bohouš Křestřan, Standa Landa, Jindra Kottek, Karel Trojan, Milan Maťátko, celá tovární ekipa a rok po této první generaci už hrdina našeho vyprávění – Jaroslav Hošek, který jako mnozí jeho soupeři přesedlal z terénního motocyklu do auta vhodného do terénu.

A proč se začátek jmenuje „Před startem“? Ke knížce plné závodění se slovo Úvod snad ani nehodí. Jsme před startem a napjatě čekáme, kdy zhasnou červená světla, motor zařve, spojka zaúpí, kola prohrábnou a katapultují nás do startovní rovinky. Věřím, že nás čekají samé mimořádné zážitky, vždyť pojedeme s opravdovou autokrosovou legendou, Jaroslavem Hoškem!

Jak se narodil?

Kdo? No přece autokros. Téměř každý, kdo si koupí a bude číst knížku o Jaroslavu Hoškovi, už o autokrosu něco ví. Jenom opravdu málokdo ale ví, nebo alespoň tuší, jak tenhle dramatický sport vznikl. Který závod a kdy byl nazván autokrosem, už asi nikdo nezjistí. Nepochybné je, že ve chvíli, kdy existovaly alespoň dva automobily, schopné spolu soutěžit, tak se závodilo. Už v roce 1905 závodil Henry Ford se svým vyzývatelem, to je historicky doloženo. Z našeho pohledu je zajímavé, že za místo svého souboje zvolili dostihovou dráhu. Tedy stejné prostředí, ve kterém se u nás jel první autokros vysílaný televizí. Od nepaměti se závodilo se vším, co mělo kola, a nezávodilo se pouze na silnicích či autodromech, lákavě působil i volný terén. Krajinou křížem krážem, tedy cross, tak jsme tedy získali základ pro název autokros.

Postupným vývojem procházely tratě i stroje, které na nich závodily. Od slavného závodu Baja 1000, ve kterém se startující potýkali s pískem, kaktusy, kamením a stržemi, až k variantě krátkých tratí, přiměřeně obtížných, kde jediným kritériem je dosažený čas, respektive pořadí v cíli. Jejich výhodou je atraktivita a přehlednost pro diváky. Až do poměrně nedávné doby nebyly ale pro podobné závody k dispozici vhodné stroje. Speciální terénní automobily sice nároky tratí vydržely, byly ale těžké a pomalé. Upravené cestovní nebo soutěžní automobily jezdily mnohem rychleji, trpěly ale mimořádným zatížením v terénu, byly poruchové a svými problémy vlastně do značné míry i limitovaly pořadatele při volbě tratí.

Do obtížnějších terénů se startující mohli vydat po druhé světové válce, v tomto období vzniklo mnoho automobilů typu jeep, které byly obratné, měly potřebnou výdrž, stále ale nebyly tak rychlé, aby se jejich závody staly atrakcí. Za tímto účelem musely přijít vozy v úpravě pro rallye, které byly opravdu rychlé. Měly ovšem jednu nevýhodu – byly dost drahé a jejich nákup i provoz byl pro soukromé jezdce příliš náročný. Řešení přišlo z Ameriky, kde začaly vznikat vozy pro radost nebo pro volný čas. První dune buggy startovala v náročné Baja 1000 v roce 1966. A souběžně s jejím narozením vznikl i autokros, od vzniku buggy jej nelze oddělit. Během tří let od prvního startu v Americe ovládly stroje typu buggy autokros po celém světě.

Československo nebylo příliš pozadu, první buggy startovala hned v prvním autokrosu na našem území, v legendárním závodě v Údolí mamutů u Přerova. Jejím jezdce byl známý rakouský jezdec Glavitza, který po poměrně tvrdém boji zvítězil nad našimi jezdci v soutěžních automobilech. Glavitzova buggy VW byla silnou inspirací, už o rok později se na autokrosovém závodě v Pardubicích objevila první česká varianta MTX – Škoda – buggy. A ráno 4. dubna 1971 se na Radouči u Mladé Boleslavi sjela celá dvacítko speciálních nových strojů buggy. Jak se v průběhu let autokrosu u nás dařilo, dozvíte se nejlépe z vyprávění J. H.

Sladká Itálie

Úterní zářijový podvečer roku 2010. Rodinné domky a vilky v kladenských Kročehlavech dýchají pohodou. Sousedé už jsou doma z práce, hrabou listí ze zahrádek, trhají jablka, ženské chystají večeři. Jenom soused Hošek má docela jiné spády. Spolu s mechaniky kmitá kolem modrého autobusu, za chvíli zavrčí čtyři sta devadesát šest koní osmiválcového motoru Audi, Jarda jen tak objedne blok a zkusí, zdali jedna, dva, tři, čtyři jdou zařadit dopředu i zase zpátky a když je spokojen, vjede dovnitř do autobusu, který je přepravníkem špičkového stroje. A nejenom přepravníkem buginy, ale také útulným bydlením pro posádku na cestách. Bydlením včetně kuchyně, sprchy, záchodu. Jarda usedá za volant a vyráží do světa. Na závody – tak jak koná už vlastně celý svůj život. Co ho čeká, jaké bitvy, jaký výsledek to bude, zatím netuší a tak ještě neví, že to bude opět jednou nevídaná bomba, jméno Hošek zase zazáří na evropském autokrosovém nebi.

Ale vraťme se zatím do autobusu, do cíle je ještě daleko. Konkrétně asi tak 1050 kilometrů do francouzského St. Igny, kde se jede první závod. Pokračování je o týden později v italské Maggioře a tak vracet se domů nemá cenu. Je to zkrátka výlet na dva týdny, však také Jardova manželka Míla řádně naplnila autobusovou lednici, jistě také něco sladkého upekla. Za téměř pětáctýřicet let manželství je manželovu kočování dokonale uvyklá a hned tak ji něco nepřekvapí. Na dvojzávod je dobré se řádně připravit, to věděla nejenom Míla, ale hlavně také Jarda. A protože měl v tu dobu dokonce dvě buginy, rozhodl se, že sebou vezme obě. Nejenom vyzkoušenou, ale trochu už olítanou audinu, ale také čerstvě připravované Mitsubishi, myšáka. Pro jistotu. Do Audi rezervní motor neměl a opravy osmiválce byly vždycky zdlouhavé a hlavně také hrozně drahé. Za autobus zapřáhl vlek a na něj kluci naložili myšáka.

Francouzská trať je – Jarda říká – kudrnatá, spíše vhodná pro malá auta. I když tam už jednou vyhrál, není to jeho oblíbená trať, uznává ovšem, že je pro všechny stejná. Každopádně zvolil ke startu buginu s motorem Audi, vyzkoušenou, stroj, se kterým je srostlý a umí to s ním. Myšák byl zatím stále ve stadiu zkoušek a vývoje, navíc ještě neměl ani funkční startovací program. Nicméně i on dostal na francouzské trati jistou šanci. Jarda v rámci zkoušení auta požádal tamní pořadatele, zdali by se nemohl se svou druhou buginou ještě v neděli před závody pár kol svézt.

„Oni mi to povolili, ale chtěli, abych jel v osm hodin ráno. To je pro mne noc, tak jsem je ukecal alespoň na půl devátou. Jenomže večer před závody jsme se sešli s několika kamarády, popili nějaké víno a šel jsem spát dost pozdě. Ani bych netvrdil, že jsem byl stoprocentně střízlivý, i když jsem toho moc nevypil. Ráno jsem si připadal jako vyoraná myš a také jsem tak asi vypadal. Mechanici se rozhodli, že mně ujetá tréninková kola nebudou ani měřit, mému výkonu prostě nevěřili. Svezl jsem se pár kol a zdálo se mi to dobré, padesát kilo, o které je Mitsubishi lehčí nežli audina, bylo znát. Pak přišli kluci ze Slovenska a hlásili, že mě měřili a že to bylo naozaj rychlé. Příjemné zjištění, že vývoj nového auta jde správným směrem. Ve Francii jsem ovšem startoval s Audi a myslím, že jsem skončil asi sedmý.“