

1983

vojtěch-enge



MARTIN STRAKA

1983

vojtěch-enge

MARTIN STRAKA

Copyright © Nakladatelství Slovart, Praha 2022

Text © Martin Straka 2022

Photographs © Martin Straka, Jiří Maršíček, Václav Novák,
Václav Bervid, archiv Vojtěch–Enge, archiv Automotodrom Brno,
archiv Martin Straka, archiv Ivan Smíšek

Design, layout and cover © Kevin V. Ton 2022

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této knihy nesmí být reprodukována
v knižní, elektronické ani jiné podobě, ukládána do databází či rozmnožována
bez předchozího písemného souhlasu vydavatele.

1983

vojtěch-enge



MARTIN STRAKA

Startovní rošt

Možná zvláštní název knihy, říkáte si. Po rocích přemýšlení nad psaním tohoto příběhu se mi stále vracel holý letopočet doplněný příjmením hrdinů onoho roku i těchto stránek. Byla to také jejich jakási poznávací značka na dveřích tehdejšího BMW 635 CSi Hartge, jak uvidíte na dobových fotografiích.

Mistr Orwell nebyl vodítkem, jakkoli jsem na něj pomyslel, mimo jiné pro souvislost doby. Motivem knihy je skutečnost, že závodníci Zdeněk Vojtěch a Břetislav Enge se právě v sezoně 1983 stali hvězdami mistrovství Evropy cestovních automobilů. Jejich sportovní i soukromé životy se změnily. Pro oba liberecké piloty to byl první krok k angažmá v továrním týmu BMW. Zdeněk byl vždy o něco napřed, a platilo to i tentokrát. Nikomu jinému se předtím něco takového nepovedlo. A to nejen z Československa, ale i z celého tehdejšího východního bloku.

Oba měli v továrních bavorských barvách za kolegy jezdce formule 1. Zdeněk se v roce 1984 střídal například se Stefanem Johanssonem či s Marcem Surerem, Břetislav o dva roky později s Christianem Dannerem. Jejich závodnický um navázal na jedinečnou Elišku Junkovou, která v meziválečném období za volanty automobilů Bugatti okouzila svět. Rozdíl je v tom, že zatímco tato drobná dáma dosáhla svých úspěchů v čase svobodné první republiky a za podpory svého bohatého muže Čeňka, liberecká dvojice si musela poradit se železnou oponou obepínající ČSSR a okolí.

Fanoušci byli v roce 1983 u vytržení. Liberecká dvojka byla tenkrát stejně populární jako nejlepší fotbalisté či hokejisté. Podél původního Masarykova okruhu v Brně, jediného domácího „hřiště“, bylo přes 100 000 diváků. Kulisa se skandujícím obecenstvím strhující. Aby ne. „Naši“ jedou absolutní špičku a bojují o vítězství, zatímco dřív se škodovkami patřili do nejslabší divize evropského mistrovství.

Jejich výjimečný příběh sleduju od svého fanouškovského dětství po novinářskou dospělost. Kniha je tedy také osobní, protože se Zdeňkem a s Břetislavem jsme vedli dlouhé rozhovory a leccos spolu prožili. Velkým zdrojem informací byl manažer Václav Bervid, kterému v týmu říkali dědečku, šéfmechanik a proslulý motorář Ivan Smíšek, či dvorní týmový designer Vlastimil Furmánek zvaný Vláža. Synové obou pilotů, Štěpán a Tomáš Vojtěchovi, stejně jako Tomáš Enge, byli tenkrát prckové, ale i jejich postřehy tu zazní, spolu se vzpomínkami Radky a Lucie Engových. K tomu jsem čerpal ze spousty dobových časopisů, programů, knih a televizních záznamů z celého světa.

Ve světě se setkávám s řadou závodníků oné éry, a vždy je z toho dialog na téma Vojtěch–Enge. Všichni tito pánové, například multišampion cestovních automobilů Roberto Ravaglia, vítězové 24h Spa Francorchamps Hans Heyer či Pierre Dieudonné, byli se mnou vždy ve shodě, že Zdeněk s Břetislavem a celou českou stájí byli průkopníky, jakýmsi kouzelníky, kteří prošli „železnou oponou“ dělící západní svobodu a východní šed, aby prožili nejdůležitější sezonu svých životů.

Kniha přináší dosud nepublikované fotografie a také dosud neznámé informace a fakta. Třeba skutečnost, že za úspěšnou známou německou značkou Hartge byla šikovnost obyčejných chlápků z Prahy a Liberce. Dočtete se také o německých exekutorech na startu Grand Prix Brno 1983, a když jsme u domácí Velké ceny, po bezmála čtyřiceti letech se dozvíte, jak to bylo s bouračkou Zdeňka Vojtěcha v Bosonohách, který jel na fantastickém druhém místě za Jaguarem XJS jako suverénně nejlepší pilot bavorské značky. Nechybí podrobné výsledky onoho jedinečného roku stejně jako detaily o odmítnuté nabídce století, kterou Zdeňkovi dal Tom Walkinshaw.





*Zdeněk Vojtěch a Břetislav Enge v začátcích
slavné škodovské éry. Tady v Zeltwegu 1978
Archiv Vojtěch–Enge*

PŘED ROKEM
1983

Odlišní chlapi

Celé Československo ozařují rudé hvězdy a slogany plné prázdných slov, lidé proudí v přecpaných autobusech do továren a jiných podniků v rytmu vtipných pětiletetek. Listopad 1989 v nedohlednu. Na libereckém severu ovšem sílí jiná zář. Inženýr Zdeněk Vojtěch a automechanik Břetislav Enge už dávno nepatří jen mezi domácí okruhovou špičku, dobře o nich ví elita mistrovství Evropy cestovních automobilů.

Jak se jim to mohlo v té době povést? Tak pojďme pěkně popořádku. Jakkoli celoživotní kategorií obou závodníků byly okruhy, oba s motorsportem začínali v automobilových soutěžích a na kopcích. Vztah s rallye ale dlouho netrval, vrchy byly spíš jen doplňkem, uzavřená závodiště jim seděla víc. Zdeněk s Břetislavem se v 70. letech minulého století rychle stávají představiteli takzvané „liberecké závodnické školy“. S Ladislavem Barešem a Vlastimilem Tomáškem dostávají přízvisko „liberečtí mušketýři“. Zakládají stáj, které dávají světácký název RTL čili Racing Team Liberec.

Začínají s různými škodovkami a jeden ze zlomů jejich kariéry nastává v roce 1975, kdy AZNP Mladá Boleslav přichází na scénu s modelem Škoda 130 RS. Automobil, nad kterým žasli i odborníci ze západní Evropy. V soutěžní verzi mu říkali Lancia Stratos z Východu, v okruhové pak ko-

munistické Porsche. Výsadu závodit se „stotřicítkami“ měli zprvu jen tovární piloti z Mladé Boleslavi, tehdejší stálci jako Milan Žid, Oldřich Brunclík, Jaroslav Bobek, později Josef Michl, Petr Samohýl či Milan Zapadlo.

Jakmile si Zdeněk s Břetislavem postavili privátní stroje, hned patřili k nejlepším. Proháněli značkové jezdecke Škodovky zvané „fabrikanti“, zářili v domácím šampionátu i v tehdejším Poháru míru a přátelství. Dneska se nad tímto názvem usmějeme, a vlastně i tenkrát jsme se chlámali, nicméně motorsport to byl vynikající. Závodilo se na tratích za železnou oponou, v ČSSR hlavně v Mostě na městské trati a od roku 1983 na tamním au-



Tak kam až to dotáhneme, kámo?

Liberec 1974

Archiv Vojtěch–Enge





Dramatické pruhy, dramatický výraz Břetislavův roku 1973
Archiv Vojtěch–Enge

toodromu. Atraktivní a drsné souboje formulí a cestovních aut s politickým stínem doby se odehrály i na dráze Havířov–Šenov. Diváků bylo vždy na desetitisíce. Kromě sportovní zábavy měli fanoušci jasný motiv být u toho: „Naši to Rusákům a spol. musejí nandat!“ Havířovskou řez jsem zažil. Bylo mi třináct a nikdy nezapomenu, jak ti drsní chlapi z Ostravska řvali jak tygři, když kdokoli z domácích pilotů

předjel soupeře ze SSSR nebo NDR. Před sezonou 1978 přichází Zdenda za Břetislavem a prohlásí svým jedinečným způsobem: „Kamaráde, pojď se mnou jezdit Evropu!“ Slávek, jak mu blízcí říkali, z podstaty své osobnosti spíš ten druhý vzadu, řekl ano. „Jasně, že jsem nevěděl, oč přesně půjde, ale souhlasil jsem hned. Zdeněk byl vždycky napřed, věřil jsem mu,“ měl jasno Enge.



Dramatický lak, dramatický výraz Zdeňkův na počátku 70. let
Archiv Vojtěch–Enge

Vedle startu v Grand Prix Brno tak Vojtěch–Enge poprvé poznávají záhyby autodromů v západní Evropě. Jsou absolutní amatéři a také zcela odlišné typy: Zdeněk Vojtěch je playboy, kterému patří svět. Když se rozdávalo charisma, dárci zkrátka upadl kýbl. Tvář herecké hvězdy, perfektní figura, životospráva. Lidé z jeho okolí vzpomínají, jak si vždycky hlídal perfektně upravenou pěšinku. Myšleno v dob-

rém. Byl také vizionář a renesanční bytost s mnoha zájmy, z nichž ční létání. Vědom si své výjimečnosti, nikdy nechtěl sáhnout na práci. Na tu obyčejnou. Ať závodil s čímkoli, montérky si neoblékl a ruku k dílu při přípravách nebo opravách nepřidal. Snad jen v úplných začátcích. Chtěl se jen bavit a zářit. Za volantem, kniple, kdekoli a pořád. Václav Bervid, jeden ze zakladatelů sportovního manažerství



*Slávek s mechaniky a svou první Škodou 130 RS
pro sezonu 1976
Archiv Vojtěch-Enge*





Břetislav Enge boural výjimečně. Hlavně v začátcích. Jako v Semilech 1974
Archiv Vojtěch–Enge

v Československu, který dobře znal Vojtěchovu velikost, k tomu poznamenává: „Jednou z chyb Zdeňka byla určitá neukázněnost, za kterou zůstala zbytečně rozbitá auta. A také za ni zaplatil svým životem. Ale to k takovým osobnostem asi už patří. Zdeněk a Eliška Junková, to byli naši nejlepší závodníci.“

Břetislav Enge byl naopak na první pohled takzvaně tuctový chlápek: menší, většinou s nějakým kilem navíc. Tváře od šmíru, dlaně drsné od dřiny v garáži či dílně. Jeho ctí byla jedinečná zručnost snoubená s precizností, skromností a poctivostí při utahování první matičky a posledního šroubu-

ku. A to se projevovalo i za volantem: na rozdíl od často okázalého (a ovšem vždy rychlého) Zdeňka to Břetislav valí jemně, chytře, spolehlivě. Téměř nebourá. A rychlostí je partákovi nablízku, jsou vyrovnaní, jen každý dosahuje výsledného času jiným stylem. Jeho velikost se naplno projevila v roce 1984, kdy se posádka Vojtěch–Enge rozpadla. Břetislav odsunul Zdeňka do stínu. Rozpoznali to i fanoušci, kteří svými hlasy přisoudili tenkrát prestižní cenu Zlatý volant právě jemu.

Přes tohle všechno byli oba celoživotními kamarády. A vždy platili za výjimečné závodní řidiče. Byli hlavními strůjci titulu značky Škoda v mistrovství Evropy cestovních automobilů 1981 a později se dostali do nejvybranější společnosti továrních pilotů automobilky BMW. Zdeněk v roce 1984, Břetislav pro sezonu 1986, čili oba v době, kdy rozhodoval závodnický talent, nikoli cifra napsaná na vstupním šeku do týmu, jak je tomu dneska. Symbolickou tečkou za odlišností obou chlapů byla i jejich smrt. Zdeněk, rozvlátý a energický, umírá rychle. Ve Vratislavicích, kde za volantem auta spoléhá na znalost domácího prostředí. Přehlédne tramvaj, která mu 30. listopadu 1998 nedá šanci.

Břetislavova smrt byla pro veřejnost stejně nečekaná a šokující, ale jeho nejbližší věděli, že může přijít. Zdravotní potíže trvající roky totiž zesílily s příchodem „korodoby“. Slávek se novodobého viru zalekl a zavřel se



*Další Slávkova ojedinělost,
kotrmelce v Záskalí 1979*
Archiv Vojtěch–Enge



*Slávek v plném tempu
v Rychnově nad Kněžnou 1973*
Archiv Vojtěch–Enge





*Proslulé Všechnobusy první generace.
ŠKODY RTO na Salzburgringu 1978
Archiv Vojtěch-Enge*



*Mladý a odhodlaný.
Břetislav v roce 1974
Archiv Vojtěch–Enge*



*Břetislav Enge a Jiří Moskal
v roce 1976
Archiv Vojtěch–Enge*

doma. A to doslova. Ve svých sedmdesáti letech odcházel pomalu a ve strachu, až se jeho srdce ráno 14. září 2020 zastavilo. Pro tvorbu této knihy jsem měl od obou rodin půjčená závodnická fotoalba, která také ilustrovala rozdílnost Zdeňka a Břetislava. Za Vojtou zůstalo jediné album, v němž jsou fotografie seřazené halabala a bez popisek, Slávkův odkaz čítá čtyři bichle poskládané chronologicky a přesně. Jako náradí v rodinné garáži.

Všemocný Všechnobus

Pro konkurenci ze západní Evropy byli naši průkopníci zjevením. Zahraniční stáje už tenkrát fungovaly profesionálně, nablýskaně. Závodní auta se vezla v naleštěných kamionech, jejich řidiči přespávali ve voňavých hotelech. Zdeněk s Břetislavem naproti tomu auto i sebe přepravují ve starém autobuse Škoda 706 RTO, upraveném pro všechny potřebné účely včetně kuchyně a ložnice. „Všichni, bez řeči všichni se museli střídat u toho obřího volantu. Takže i já, jakkoli jsem řidičák na autobus neměl. Až na naprosté výjimky jsme nezastavovali, abychom neztráceli čas. Jelo se durch a naše rychlost nepřesáhla osmdesátku,“ líčí Vladimír Dolejš, který byl pro Zdeňka s Břetislavem v jejich evropských začátcích něco jako týmový manažer.

Sezona 1978 přináší stříbro v nizozemském Zandvoortu a páté místo

v Brně. Vše samozřejmě v nejslabší I. divizi, v níž bojovala auta s motory do 1300 ccm. Závodníci kamarádi, kteří spolu s mechaniky tvoří vše stále amatérským a zároveň odhodlaným způsobem, věří v nový rok 1979. Jejich škodovka, v typickém temném, dramatickém laku s křiklavě oranžovým předním spojlerem a se samolepkami Investa nebo GLASSEXPORT, už byla známější a také vytrvalejší. Přichází první vítězství, děje se tak na rakouském Österreichringu poblíž městečka Zeltweg. Zatímco všichni v týmu Bohemia Crystal Liberec slaví, továrna je poprvé na kolenou: posádka AZNP Mladá Boleslav Josef Michl – Petr Samohýl totiž nedojela pro rozbitý motor. Byly to okamžiky, jež mnohé předznamenal. Především nabídku československé tovární stáje. Z Mladé Boleslavi zaznělo: „My vám dáme na sezonu 1980 auta i s mechaniky a vy se postaráte o zbytek.“ V překladu hlavně o peníze.

Liberečtí mušketýři, kteří za český sever v evropských bitvách šermovali už sami dva, vše zvládli. S penězi pomohly podniky, které své výrobky exportovaly. Třeba sklárny Glassexport nebo textilka Elitex. Velká pomoc brzy přichází i ze zahraničí. Konkrétně rakouské zastoupení olejářské společnosti Castrol se v libereckých pilotech doslova zhlédlo.

„Rakouský Castrol, to bylo ter-
no. S jeho šéfem Hannešem Meisen-
bichlerem jsme se rychle skamarádi-



*Roční Tomáš Enge s tátou na vraku Škody 130 RS rozbité na Sachsenringu 1977
Archiv Vojtěch–Enge*

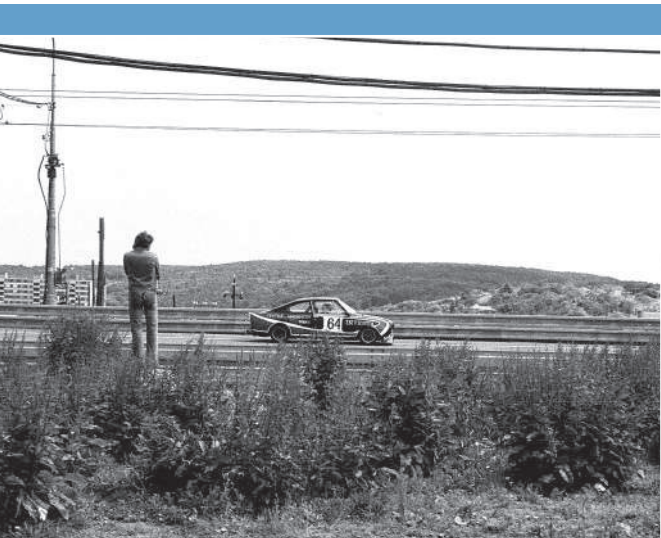


*Jedno z prvních týmových fotografování.
1978
Archiv Vojtěch–Enge*





*Břetislav to valí Cenou Slovenska 1977
na letištním okruhu v Piešťanech
Archiv Vojtěch-Enge*



*Evropské začátky.
Zdeněk se stotřicítkou v Brně 1978*
© Václav Novák



*Severočeská kulisa.
Slávek uhání Mostem 1976*
Archiv Vojtěch–Enge

li, bylo to, myslím, na Salzburgringu 1978. Platil za nás startovné, měli jsme zadarmo palivo i mazivo, zkrátka obrovská podpora,“ vzpomíná Dolejš, ve své době televizní hvězda díky moderování Auto Moto Revue a komentování přímých přenosů a dnes jednasedmdesátiletý stále akční novinář. S Vojtěchem a Engem takto úzce spolupracoval v letech 1978/79, tedy před nástupem pilotů k tovární sestavě Škoda. „Byl jsem od vejšky zdatný němčinář, takže přihlášky na závody, komunikace s pořadateli, zkrátka všechno, bylo na mně. K tomu jsem všude tahal kameru a točil. Na víkend jsem míval deset filmů s třiminutovou stopáží a pravidelně jsem dělal reportáže do Auto Moto Revue. Televizním vrcholem té doby byl půlhodinový film „Do Evropy na zkušenou“, vypráví Dolejš.

Týmový Všechnobus měl speciální nádrž, do které se vešlo až tisíc litrů nafty, to aby se v zahraničí nemuselo tankovat drahé palivo. Mýto bylo nejvíc zakázané slovo, takže výpravy dvojky Vojtěch–Enge a spol. se kroutily výhradně po vedlejších cestách. Tehdejší kalendář zaplnily destinace Monza, Vallelunga, Brands Hatch, Salzburgring, Brno, Enna Pergusa, Nürburgring, Silverstone, Zolder.

Původní soupiska tovární sestavy pro sezonu 1980 zněla: Josef Michl – Jan Šenkýř a Zdeněk Vojtěch – Břetislav Enge. Lidé znali věci ovšem tušili, že dvě silné a zároveň tolik rozdílné



Něco jako přírodní úkaz, Břetislav Enge ve formuli.

Záskalí 1975

Archiv Vojtěch–Enge

osobnosti v podání Michla a Vojtěcha jen sotva vydrží na jedné škodovácké palubě. Dva inženýři plní ambicí. Nelad se rozjel už v Monze na severu Itálie, kde sezona tradičně začínala, a vyvrcholil na anglické dráze Brands Hatch. Od následujícího závodu u Salcburku už Michl ve startovní listině chyběl. „Zdenda si před lidmi z továrny pořádně dupnul, a bylo jasno. Vzali jsme k sobě Honzu Šenkýře a ve třech

jsme se točili ve dvou autech,“ líčí Břetislav Enge.

Tenkrát takový jezdecký „řetízák“ regule umožňovaly. Nejen v ME cestovních vozů, ale také ve 24h Le Mans a v celém světovém mistrovství sportovních prototypů. Nové trio ovládlo pět z šesti zbývajících závodů. Značka Škoda skončila v evropském šampionátu druhá, když získala stejný počet bodů jako vítězné Audi a třetí



*Slávek se svou láskou jménem Škoda 130 RS
v roce 1977*
Archiv Vojtěch-Enge





Pierre Dieudonné v Le Mans 2016
© Martin Straka

Východní průkopníci

Rodák z Bruselu Pierre Dieudonné je jednou z výrazných postav historie cestovních a sportovních automobilů. Původem žurnalista, od začátku sedmdesátých do kraje devadesátých let úspěšný závodník, dodnes vyhledávaný poradce světových týmů scény Sports Cars. Aktuálně ve stáji WRT krajana Vincenta Vosseho. Ve čtyřiasedmdesáti je tedy stále v plném tempu. Řadu sezon se na evropských tratích potkával i s našimi hrdiny.

„Muselo to být v roce 1978, kdy jsem Zdeňka s Břetislavem poprvé zaregistroval. Oni začátečníci se škodovkou, já úřadující mistr Evropy se silným BMW týmu Luigi,“ spouští pramen vzpomínek. „Mít závodní tým s českými řidiči a autem na druhé straně železné opony bylo neobvyklé a průkopnické, ale z mého pohledu to byla také známka změn, které měly přijít jak v Československu, tak v dalších východních zemích.“

Jako zamlada tak i dneska vždy elegantní a šarmantní Belgičan okouzleně vzpomíná na původní Masarykův okruh. Na jeho poslední variantě, která zdobila evropskou scénu automobilů v letech 1975 až 1986, dvakrát zvítězil. Poprvé to bylo v sezoně 1976, když se o řízení BMW 3,0 CSL Luigi Racing dělil s Italem Umbertem Granem a krajanem Jeanem Xhencevalem.

„Byla to moje první zkušenost s překročením železné opony, a tím se vstupem do jiného světa. Vzpomínám si na šok, jak jsem vnímal dopad sovětského útlaku na vaši nádhernou zemi. Na druhé straně závody v Brně byly po všech stránkách úžasné. Pořád vidím ty nekonečné



Pierre Dieudonné v Brně 1983

© Martin Straka

fronty autobusů, které k trati přivezly snad dvě stě tisíc diváků,” vypráví jedna z belgických závodnických legend.

K jeho největším úspěchům patří vedle evropského titulu v cestácích tři výhry ve slavném maratónu 24h Spa Francorchamps. V největším závodě světa, ve čtyřadvacetihodinovce v La Sarthe, čtyřikrát ovládl kategorii IMSA, respektive GTP.

Příběh Zdendy se Slávkem jej provázely dlouhé roky a je až s milým podivem, jak jej i dneska dokáže přesně popisovat. Zkrátka novinářská duše vnímající silné věci okolo sebe a závodník bez marné ješitnosti.

„Přesně si vybavuju, jak se poprvé objevili s BMW. Všichni jsme jen koukali, jak kluci rostou. Škodovky byly určitě fajn, navíc Zdeněk s Břetislavem a dalšími jezdci pro značku vybojovali evropský titul, ale BMW, to už bylo dospělé auto, zkrátka první liga,” vypráví Pierre. „Po premiéře s modelem 528i přešli k legendárnímu Coupé 635 CSi a rázem byli mezi nejlepšími. To byl rok 1983, což byla pro oba zlomová sezona. Já tenkrát jezdil v týmu Tom Walkinshaw Racing s Jaguarem XJS, takže jsme byli přímými soupeři v každém evropském závodě. Byli obrovsky rychlí a zároveň féroví. Nikdy neprovedli nic křivého, a že to tenkrát byly nějaké souboje! Jejich toskánské stříbro a bronz z Tourist Trophy z tohoto roku jsou potvrzením jejich umu. Zcela logicky pak následovalo pro oba tovární angažmá, jakkoli to populární posádku na čas rozdělilo.“

Diedonné má za to, že Vojtěch–Enge svým průkopnickým tažením Evropou vytvořili výjimečný trend. Nejen že skvěle reprezentovali

československý motorsport, ale zároveň byli inspirací pro ostatní závodníky a stáje, aby se vydali stejnou nebo podobnou cestou. O závodění synů Zdeňka, Tomáše a Štěpána, nevěděl, s Engem juniorem to bylo podle očekávání jinak. „Vedle historického zápisu v podobě prvního českého i východoevropského pilota formule 1 udělal Tomáš Enge brilantní kariéru ve vytrvalostních závodech. Vždy se s ním rád setkávám a bavím. A přitom vždy vzpomínám na jeho tátu Břetislava a jeho slavnou éru v osmdesátých letech minulého století,“ dodává Pierre Dieudonné.

A ještě jednou v brněnských boxech 1983
© Martin Straka



BMW. Obrovský sukces, který byl ovšem stále jen začátkem cesty ke skutečné slávě.

Okřídlený titul

O rok později přichází jeden z velkých československých úspěchů na scéně motorsportu. Škoda má v sezoně 1981 titul mistra Evropy v hodnocení značek! Až za ní jsou, pro pořádek dáme úplně pořadí: BMW, Ford, Audi, Mazda, Opel, VW, Chevrolet. Body se tenkrát rozdávaly v jednotlivých třídách, takže rozhodovala divizní vítězství. Tovární posádka Vojtěch, Enge, Šenkýř, k níž zraje sezony patřil i Václav Bervid, jenž se svižně přetavil v obratného manažera, vyhrála v šesti z osmi závodů roku 1981. K evropskému zlatu Okřídleného šípů z Mladé Boleslavi pomohla triumfem na Salzburgringu soukromá trojice Josef Michl, Petr Martinovský a Oldřich Vaníček, a několika důležitými body přispěli i další privátní piloti Adolf Fešárek a Josef Sivík.

Výsledkovou perlu sezony přinesla Vallelunga u Říma, druhý evropský podnik kalendáře. Zdeněk, Břetislav a Jan nejen že vyhráli svou kubaturu, oni byli navíc celkově druhí. Stalo se tak díky diskvalifikaci pěti silnějších vozů BMW, které skončily před škodovkou. Šlo o modely 635 CSi a 320i, které podle jury měly nepovolené závěsy kol. K nejsladším chvílím roku 1981 patřila domácí Grand Prix Brno,





*Řež v Ostravě 1977. Slávek na čele, Zdeněk čtvrtý.
Archív Vojtěch-Enge*



Zdeněk Vojtěch
Archiv Vojtěch–Enge

v níž skvěle sehraná a bezvadně se doplňující trojice už zase ovládla svou třídu. „Nejen Masarykův okruh, ale celá sezona byla obrovským úspěchem, protože tehdejší evropský seriál byl sportovně největším šampionátem cestovních automobilů na světě. Navíc se jim to povedlo s ryze českým výrobkem. Bylo to v době bolševického režimu, který bránil svobodně cestovat, takže ne všichni mohli na všechny závody. Přesto přese všechno získali značce Škoda titul,“ vypráví Robert Šenkýř, syn Janův. Sám úspěšný závodník i šéf rodinné stáje a firmy Šenkýř Motorsport.

Ale co teď? Co teď, když s koncem sezony 1981 legendárnímu automobilu Škoda 130 RS skončila v mistrovství Evropy homologace? „Na Svazarmu, který do listopadu 1989 řídil celý motoristický sport, nám řekli, že když jsme škodovce získali titul, můžeme si najít angažmá venku. Za odměnu. V době plného komunismu to kupodivu šlo. Ale zadarmo to nebylo, museli jsme státu platit nemalé prachy. Samozřejmě ve valutách,“ vzpomíná Václav Bervid, v té době už plnohodnotný manažer dvojice Vojtěch–Enge. Dneska osmdesátník, co má za sebou řadu operací a jiných zdravotních strastí, ovšem stále čilý muž s čirou myslí.

„Už během poslední sezony se Škodovkou jsme na to mysleli a vymýšleli, co bude dál. Měl jsem různé konexe, bohatší známé emigranty a další spřízněné duše na Západě, tak se nám

podařilo sehnat kolem sta tisíc západoněmeckých marek a rozhodli jsme se jít bavorskou cestou, i když jsme docela silně přemýšleli o Fordu Capri, ale tuhle možnost jsme naštěstí rychle opustili. Podařilo se nám dostat se k továrnímu týmu BMW Motorsport a ke stáji Švýcara Rudiho Eggenbergera, která tenkrát patřila k výsadním sestavám německé značky.“ Manažer s úsměvem vzpomíná na větu Zdeňka Vojtěcha z oné doby konce proslulé stotřicítky: „Dědečku, sežeň něco, sežeň cokoli, protože já nechci, já nebudu nikdy pracovat jako ostatní.“

Bavorský začátek

Až do poslední chvíle před úvodním závodem ME 1982 v Monze doufali, že Eggenberger auto pro ně postaví. Ve dvaosmdesátém začala v evropském mistrovství platit nová pravidla, takzvaná Skupina A. Mezinárodní federace automobilového sportu FIA tenkrát přišla s řadou dalších novinek, které změnily, velmi výrazně posunuly motorsport. Vedle okruhových „Áček“ v rallye vznikla Skupina B a ve sportovních automobilech s vrcholem ve 24h Le Mans to byla Skupina C. Ale zpátky k „cestákům“ a k našim: bavorská značka nasadila vůz BMW 528i, který si objednala také liberecko-pražská sestava, jenže jinak, než by čekali. Bervid a spol. dostali od BMW prostřednictvím Eggenbergera něco jako merkura či lego,



Břetislav Enge
Archiv Vojtěch-Enge