

Další Běšiny

Můj nový článek nemůže začít nikde jinde, než tam, kde ten poslední, před pár minutami dopsaný a před pár měsíci datovaný, skončil. Jak jsem psal, účast na jarních Běšinách jsem neměl v plánu a ještě dlouho po uzávěrce mé jméno ve startovní listině chybělo. Se Žábou už jsme na stále zrychlující špičku nestačili a účast pro mě připadala v úvahu jen s modernějším výkonnějším vozem, který však nebyl na dosah.

Až ze spolupráce s Láďou Kopelentem vyplynulo, že by nebyl proti, abychom startovali s některou z jeho rychlých škodovek. Už jsem se viděl za volantem kitové felicie, či áčkového favorita, ale výčet závod na těchto autech mě nasměroval zpátky na zem. Jediná provozuschopná škodovka nakonec byla jen tréninková felicie. Už před lety jsem měl ambice startovat v Běšinech s tímto autem, ale tehdy jsme se nedohodli na podmínkách. Tentokrát jsem mířil výš, a tak mé prvotní myšlenky byly smíšené. Nakonec ale převážily ty pozitivní. Jedná se o relativně sériové auto, takže veškerá doprava proběhne po ose a odpadne tahání vleku a skládání a nakládání.

Felicii jsem si vyzvedl v Chodově, kde byla dočasně zaparkovaná a vyrazil s ní na seznamovací jízdu, při níž jsem měl objevit skryté potenciál. Nějaký tam byl, ale ukrytý hodně hluboko a rozhodně se nedalo mluvit, že by auto bylo připravené k závodní jízdě.

Několik posledních večerů před startem jsme tak strávili v dílně, kde jsme měnili poloosy, čepy a ložiska. Když se nám během rozebírání rozpadla jedna brzdová destička, byli jsme rádi, že jsme se přípravě takto věnovali. Nebyla to jen jistota, že auto zastaví, ale i jízdní vlastnosti se rapidně zlepšily. I tak bylo na autě znát, že už má svá nejlepší léta za sebou. A že to byla slavná léta. Jednalo se totiž o jeden ze dvou továrních tréninkových vozů. Tento konkrétně byl po Emilu Trinerovi a v posledním roce, kdy fabrika nasazovaly felicie před nástupem octavií, s ní projel a odtrénoval evropské soutěže mistrovství světa.

Tím, jak jsem se dodatečně přihlásil, jsem vzbudil mezi špičkou pozdvižení. Nikdo totiž pořádně nevěděl, s čím pojedou a Roman záměrně pouštěl do světa mylné informace o tom, s jakou že pojedou příšerou. A tak konkurence ladila, zatímco my měnili destičky a poloosy.

Po sérii průjezdy strážovskou rychlostkou všemi myslitelnými směry na posledních srazech Roman připravil tratě, na kterých se ještě nejelo. Jedna rychlostka byla částí té která se jela letos při Šumavě, začínala před obcí Rovná a končila na začátku Strážova, druhá pak byla částí té, která se jezdila na Šumavě před lety, ze Strážova směrem na Klenovou. Jen námi všemi milovaný slalom zůstal s tím, že první průjezd byl volný, aby se všichni měli šanci seznámit s tratí a až ve druhém se měřil a počítal čas. Ještě jednu novinku přineslo jaro vedle nových tratí, a sice započítávání trestných bodů z časových a průjezdových kontrol. Na to doplatilo několik posádek, které se přes dobré časy propadlo výsledkovou listinou hodně hluboko. I my jsme mohli být mezi nimi, když jsme hned první časovou kontrolu našli jen s velkými obtížemi a jen nějakým personálním zázrakem jsme vyvázli bez trestných bodů.

Po rozsvičce v podobě seznámení se se slalomem následovala první ostrá rychlostka – Rovná. Před startem jsme dlouho stáli, protože byly problémy s časomírou. Vyrazili jsme po hladkém asfaltu rychlými zatáčkami k Rovné, abychom zjistili, že jsme jaksi pozapomněli na vjezdu do ní napsat do rozpisu retardér. Při náletu do P2 přes horizont mě tak barely nasměrovaly proti vysoké mezi. Sice jsem na to vybouřil oči, na rukou si udělal uzel a na silnici černé čáry, ale neztratili jsme žádnou součástku a asi ani vteřinu. Po průjezdu Rovnou následovalo ještě pár zatáček na srdce a cíl. To je při Běšinách obvyklé. Při délce rychlostní zkoušky kolem 2km přijde cíl dřív, než se člověk vůbec dostane do tempa.

O následující rychlostce, která vedla z druhého konce Strážova přes Lehom, jsem před startem prohlašoval, že po tak technické trati jsem ještě nikdy nezavodil. Úzká uskákávaná cestička mezi křovinami doplněná technickým průjezdem mezi domy a několika retardéry. Při samotném závodě se ale ukázala jako relativně nezáludná. Když jsem měl silnici sám pro sebe a nemusel se vyhýbat protijedoucím autům, jevila se najednou pořád naplno až do vsi, tu nějak projet, na výjezdu těsně liznout sodolu, přeskočit půlkou auta louku a zas naplno až do cíle. V prvním průjezdu jsem si to tak osahal a ve druhém chtěl zatáhnout. Před slalomem jsme měli trochu času, tak jsem v helmě doběhl k mlíku, abych viděl, jak se největšímu favoritovi závodu Chcovi po pár metrech ukroutila poloosa. My ho prokroužili pomalu. Auto se hodně hrmulo přes předeek a ztráceli jsme. Rovnou jsme projeli již s vědomím, kde je který retardér, abychom se posléze dozvěděli, že problémy s časomírou přerostly do takových rozměrů, že byly výsledky z této zkoušky anulovány a už jsme zas stáli na startu Lehoma s úmyslem zatáhnout. Rozjel jsem se proti kopci, vytočil jedničku, dvojku a.... a trojku už jsem tam nedostal. Na několikátý pokus, když už jsme se proti kopci skoro zastavili, jsem tam dostal jedničku. Auto se skoro postavilo na čumák. Čtyřku. Jen tak tak jsme se šourali proti kopci, zatímco vteřiny neúprosně utíkaly. A tam někde jsem prohrál boj o třetí místo..... Poté, co jsme se přehouppli přes horizont, zkoušel jsem opatrně řídit to, co jsem tam zrovna potřeboval. Vyšší kvalty šly bez problémů. Retardéry téměř bez ubrání, z Lehoma jsme opět letěli přes louku vzduchem, v sérii pravých jsem držel plný s tím, že ze silnice je pozvolný přechod na louku, tak kdyby to uklouzlo, jen se svezem po trávě. Cílem naplno a hned brzdit do zatáčky, která následovala za ním. I Honzovi se to líbilo.

Jaro vyhrál Hübner, který měl před dalšími podobný propastný náskok, jaký mívá Choc před ním. Následoval Horn, Šuba a my. Bernatík neměl před startem připravené auto, takže nakonec Běšiny vynechal. Vypadá to, že jsme odsouzeni k bramborové medaili. Uvidíme na podzim.

Za SG Jan Šustr

