

BB SCUDERIA GIANNI

TEAMOVÉ NOVINY 3/2005

Vítání léta 2005, klubová akce RKHA

Klubové akce Rallyklubu historických automobilů se těšívají velké oblibě. Tedy pokud se je podaří naplnit. Většinou v den uzávěrky koukáme na hromádku přihlášek, na jejichž spočtení by nám prsty na ruku pohodlně vystačily a rozhodujeme se, zda to risknout nebo celou akci odvolat, nechat propadnout všechna obtížně vyběhaná povolení a zrušit všechny externí subjekty. Nejinak tomu bylo i letos při Vítání léta. Tentokrát jsme to však riskli a vyplatilo se. I když to byly nervy, startovní listina se nakonec naplnila přibližně padesátkou soudobých i historických aut. Při tomto závodě jsme se vrátili do okolí Tchořovické záložní plochy, kdy jsme před lety pořádali první klubová setkání.

Tchořovickou klubovku jsme využili ke svezení i my jako příležitost k provětrání mégane, kterému už neřekneme jinak, než Žluťásek. Přípravy začaly už na podzim, kdy jsme se rozhodli snížit předek. Po zazimování auta jsem v garáži vymontoval 1 z předních federbeinů, doma ho rozebral, začal měřit a vymýšlet, jaké potřebujeme pružiny, aby bylo auto správně posazené a podvozkově dobře fungovalo. A výsledek? Celou zimu mi doma, chvíli v chodbě, chvíli v kuchyni stál rozebraný tlumič s několika pružinami. 3 týdny před závody jsem rozhodl, že už by bylo na čase s tím něco dělat a konečně jsem vyrazil do Plzně nechat nové pružiny vyrobit. Ukázalo se, že časový předstih není dostatečný a pružiny do závodů nebudou. Poskládal jsem tedy podvozek postaru a jak to u slušných závodních týmů bývá, v noci před závody doladil geometrii a vyrazil na Nepomuk.

Celé dění začínalo v sobotu od časných ranních hodin přejímkami. Pro nás, předjezdce, byla tato spíše formalitou, ale přesto bylo potřeba, abych byl na Tchořovickém letišti už kolem šesté hodiny ranní a pomohl s přípravou tratě. Obloha byla zatažená, bylo chladno a dokonce spadlo i pár kapek, ale než jsme začali jezdit, vyčistila se a slunce začalo pálit. Čekalo nás 5 jízd, každá čítala 3 okruhy kolem západní části letiště a výjezd k obci Tchořovice, kde byl cíl. 1. jízda. Jedu vlažně, seznamuji se s tratí. Po 1. kole dojíždím a předjíždím Jirku Vrba, startujícího se Škodou 100 přede mnou. Naopak Krýsl s fabii předjíždí zhruba ve stejném místě mě. Když opět přijíždím k retardéru na křížení letištní dráhy, bleskne mi hlavou, že už jsem toto místo viděl nějak mockrát. A skutečně. Místo 3 kol jedu 4. Sice jsem se hezky svezl, ale na čase je to znát spíš negativně. To ale u předjezdců nehraje až takovou roli.

2. jízda. Pouštím se do toho trochu ostřeji. V 1. pravé už mám Vrba na dohled, ale při odbočování jsou z nápravy slyšet podivné zvuky, jako by odcházelo ložisko. Dávám si na to pozor, zvolňuji a do pravých zatáček vjíždím volněji. S přibývajícimi koly zvuky zesilují. Už to klepe i v levých zatáčkách, na rovině, při brzdění. Pravé musím projíždět krokem. Vrba už se mi dávno vzdálil a ostatní předjezdci se ostupně přehnali kolem mě. Jízdu dokončuji opět s obrovskou časovou ztrátou a hledám zvuadu. Nacházím ji velmi rychle. Loni už jsme se Žluťáskem něco najeli i nazávodili, ale na kolech, na nichž jsem závodil ve Tchořovicích, jsem zatím jezdil jen výletním tempem. Když jsem pak v 1. jízdě zrychlil, ohřály se od brzd, změkl na nich lak a kola se povolila. Dotáhl jsem tedy všechny šrouby a vyrazil do dalších jízd. Ty už probíhaly bez problémů. Snažil jsem se jet svižně, ale plynule. Brzdit včas s mírnou rezervou a zatáčky projíždět stopou jako po kolejích, abych co možná nejvíce šetřil techniku a přitom se pěkně svezl.

A jak dopadly závody pro ty, kteří si takovýto styl jízdy nemohli dovolit, protože jim stopky nemilosrdně počítaly čas? Nejrychlejší časy zajížděl Šelmát s kitovou třistašestkou, ale do závodu vstoupil, podobně jako já, tím, že v 1. jízdě zajel o kolo víc, čímž se z boje o stupně vítězů vyřadil a vítězství přenechal Hendrichovi se Subaru. Historiky vyhrál Jirka Hrubý s BMW před Tomášem Denkem se Škodou 120S a Michalem Návarou s Fiatem.

Za SG

Jan Šustr

