

BB SCUDERIA GIANNI

TEAMOVÉ NOVINY 4/2006

Zrezné vzpomínky

Psal se rok 1994. Bylo mi 17 let a už třetím rokem jsem se motal kolem automobilových soutěží. Začali jsme pohárovým favoritem a pokračovali přes Áčkového favorita k exGassnerovu mitsubishi Galant.

Psal se rok 1994. V Mariánskolázeňském Autospektru zhodnotila skupina lidí kolem Oty Zenkla své zkušenosti ze stavby pohárových favoritů pro rallye a přišla s nápadem uspořádat podobný pohár na okruzích. Jako vozidlo byl vybrán pro nižší hmotnost PICK-UP. Pro další snížení hmotnosti byla odstraněna přepážka mezi řidičem a nákladovým prostorem, Skla bočních oken nahrazena plexisklem, odstraněna původní palubní deska a nahrazena zjednodušenou verzí s kapličkou přístrojů z Avie. Kapotáž nákladového prostoru obstarali laminátaři z AirDesignu. Vzniklo levné závodní autíčko, které přilákalo řadu jezdců začínajících, ale i zvučná jména, jako Kvizar nebo Adámek, a které si na dlouhá léta vytvořilo své místo na poli okruhových závodů.

Psal se rok 1994. V noci po rallye Český Krumlov, kdy galant udělal na 4. RZ 2 kotrmlce, jsme vyrazili na okruh do Mostu, kde se naše cesty prvně setkaly. Na start prvního pohárového závodu se tehdy postavilo, myslím, 8 pick-upů. Víc jich tehdy vyrobeno nebylo. Tedy až na jednoho. Byl světle modrý a od ostatních se trochu lišil. Měl sériový interiér, nebyl vyrámovaný a měl čísla. Tehdy ještě platná eFka, která opravňovala řidiče nedodržovat maximální povolené rychlosti.

Na příští závod do Brna už jsme jeli právě tímto světlemodrým krasavcem. Vše na něm bylo tenkrát nové. Motor byl oproti ostrým sourozencům trochu přeškrcený, takže disponoval „jen“ devadesáti koňmi, jejichž sílu přenášela na čtrnáctipalcové Borbety šestistupňová převodovka s pětkou a šestkou se zubovými spojkami a tím pádem možností řazení bez spojky. Enkový podvozek od Hušky držel kola pevně na silnici. Za cestu do Brna nás předjelo jediné BMW, ale nemělo to s námi lehké. Kdekoli jsme zastavili, okamžitě začalo auto okukovat několik zvědavců. I mně se tenkrát poštěstilo se s autem kousek projet a byl jsem z toho tenkrát unesený. Bylo to v podstatě první auto, se kterým jsem kdy jel, pomínu – li nějaké popojždění někde na jedničku.

Závody běžely, končila jedna sezóna za druhou a okruhové pickupy nahradily octavie. Za několik dalších let jsme se i my vytratili z okruhových tratí a světlemodrý pick-up mi zmizel z očí i z mysli.

Až do tohoto týdne. Už od jara jsme diskutovali o možnosti prezentace Autospektra na srazech Škodovek v Běšinech a měl jsem příslibeno, že se v tamních dílnách najde auto, s nímž bych mohl v Běšinech startovat. Do poslední chvíle jsem neměl ani tušení, jaké auto to bude. Zda sériové, či ostré, stará stovka, roomster, či WRC. Až do tohoto týdne, kdy jsem se po posledním telefonátu dozvěděl, že mým náhradím bude pick-up. Ten pick-up. Či spíš to, co z něj po čtrnácti letech zbylo. Na kapotě přibily nejen samolepky stavební firmy, která s ním posledních několik let jezdila, ale kolem dokola i pár obroušených míst, kde se někdo snažil zachránit hlodající korozi. Po otevření kapoty a kufru jsem zjistil, že tam se nikdo ani nesnažil. Šestikvart byl už dávno potřeba do jiného vozu a ani motor už po stošedesáti tisících kilometrech nemá tu sílu, co tenkrát. Usedal jsem do něj trošku s nedůvěrou a začal ukrajovat první kilometry zašlých vzpomínek. Vše je stejné, jako tenkrát, jen jsme o dvanáct let zestárli. Na autě, o něž se léta nikdo nestaral, je stámutí vidět strašně. Říkám si, jaký pohled asi musí být po těch letech na mě. Ukrajuji další kilometry, pomalu si s autem na sebe začínáme zvykat. Pick up pomalu chápe, že najednou po něm nikdo nechce převézt 2 pytle cementu z místa A do místa B a já také zjišťuji, jak jet, abych mu co nejvíc vyhověl.

Do Běšin tentokrát nejezdu s ambicemi na stupně vítězů, ale spíš pro oživení dalších starých vzpomínek na ty zlaté časy. Nebyly ani horší, ani lepší, než jsou ty dnešní, ale byly jiné. Doufám, že my, co jsme v nich žili, ještě nepatříme do starého železa.

Za SG J.Š.



Auto
spektrum 2000 s.r.o.

