

SCUDERIA u CROATIA

Dlouho jsem přemýšlel, zda tyto noviny napsat. Nebyly to závody, kde by náš tým bojoval o nějaké body, závody, kde by naše jména nebo název týmu figurovaly ve startovní listině. Jel jsem, jako v uplynulém desetiletí už mnohokrát, jako mechanik. O tom, že toto zvláštní vydání vzniklo, tedy nakonec rozhodly 2 věci. S autem startoval za SG Mareček na sklonku loňského roku v Sedlišti a naše logo zatím na autě zůstalo. Měli jsme tedy, i když jen graficky, v Chorvatsku zastoupení. Když o tom tak přemýšlím, byla to první týmová prezentace v zahraničí. Druhým důvodem je fakt, že někteří z vás, kterým noviny posílám, je opravdu čtou, líbí se jim a ptají se mě, kdy bude další číslo. Takže Jeníku, Kačenko, Martino a Petře, toto zvláštní vydání je věnováno hlavně vám.

O tom, že se v Chorvatsku jede mistrovství Evropy v rallye a o tom, že bych se ho měl jako mehaničar účastnit, jsem se dozvěděl asi týden předem. Neváhal jsem ani vteřinu a okamžitě začal rušit všechny akce, které jsem měl na tento víkend naplánované. Na autě se provedla běžná kontrola a údržba, doladilo se pár detailů a ve středu večer jsme s Ducatem a vlekem vyrazili na jihovýchod. Z cesty jsem měl trochu obavy, ale zbytečně. Sice jsme cestou přejížděli čtyřmi hranice, ale čekala nás vzdálenost menší, než do Košic a většina cesty po dálnici. Zácpy na cestách do Chorvatska také bývají jen když se v létě mění turnusy, nás zastihl jen více či méně hustý provoz a ve čtvrtek brzy ráno jsme dorazili na předměstí Zagrebu. Jediné, co nás trochu zaskočilo, byla zima, která trvala celou cestu i celý Chorvatský pobyt a až cestou domů se začalo trochu oteplovat.

Letošní ročník Ina Croatia Delta Rallye se jel v kopcích v okolí Zagrebu již podvaatřicáté. Mezi vítězi předchozích ročníků bychom našli známá jména jako Baumschlager, Bertone, Kuzaj nebo Pech na Ačkových čtyřkolkách, F2 a WéeRCéčkách. Letos, po zavedení nových pravidel pro mistrovství Evropy bylo složení vozového parku jiné a souboj měly mezi sebou svádět produkční vozy a speciály mladé kategorie Super 1600, přičemž eNka byla v přesile. Mezi jezdci, kteří mohli zasáhnout do bojů o přední příčky byli Slovák Béreš se Subaru, loňský vítěz Mitropa cupu DeCecco se stejným vozem, místní miláček a loňský vítěz Šebalj s kitovým citoěnem C2 v barvách sponzora rallye INA a celý zástup Čechů. Peták, Arazim, Votava i náš vozač Tuček.

Od samého začátku nás trápily technické problémy. Při prvním pokusu o start jsme zjistili, že po naložení auta zůstala zapnutá elektrika a vybila baterii. Zatím bylo na všechno dost času, takže vedle mytí, leštění, přezouvání a polepování jsme dali navíc nabíjet baterii. Další závada se objevila cestou na technickou přejímku. Nezdařil se mi rozjezd, zezadu se ozvala rána a auto se nechtělo jet. Příčinou byla prasklá poloosa. Marcel na Chorvatské rallye startoval už dvakrát. Posledně ho krátce po startu 1. rychlostky zradila právě prasklá poloosa. Řekli jsme si tedy, že na něj i letos byla nachystána stejná závada a s myšlenkou, že lepší teď, než při závodech, jsme se pustili do výměny. Auto jsme znovu vyzkoušeli, zajeli brzdy a čtvrtek se začal pomalu nachylovat ke konci a ke slavnostnímu startu na Zagrebském náměstí. O tom, jakou důležitost místní své soutěži přikládají svědčí i fakt, že ji za velkého zájmu diváků slavnostně zahájil Chorvatský prezident.

Skutečný, už daleko méně okázalý start do soutěže proběhl v pátek dopoledne ze servisní zóny v prostorách Zagrebského výstaviště, kde bylo centrum celé soutěže. Odtud přejížděly posádky ulicemi města do kopců v těsném okolí města, kde na ně čekaly rychlostní zkoušky. V Zagrebu, stejně jako v jiných částech Chorvatska, kterými jsme projížděli, se buduje a opravuje. Projížděli jsme vilové čtvrtě, složení vozového parku je podobné jako u nás. Je až k neuvěření, jak rychle se rozvíjí země, kde se ještě před několika lety válčilo.

Vlastní rychlostní zkoušky jsou doslova namotány na kopce v okolí. Délka se pohybuje mezi 13 a 24 kilometry a na každé je tolik zatáček, kolik jich má celé České mistrovství dohromady. 10 kilometrů po úzké silnici do kopce, 10 kilometrů s kopce. Vlášenska stíhá vlášenska, ale mezi nimi je ještě několik vinglů nebo protahovaček, desítky listů rozpisu pro každou eRZetu. Silnice místy úzká, místy ještě užší a místy ještě užší. Většinou však s pěkným asfaltovým povrchem.

Jako 1. vyráží na trať Béreš. 1. RZ vyhrává. 2. Šebalj na něj ztrácí necelé 2 sekundy. 8 sekund Arazim. Sedím u monitoru, sleduji další posádky přibývající ve výsledcích a čekám na Marcelovu sedmičku. Marně. Naskakují vyšší a vyšší čísla a začíná být jasné, že se něco děje. Ani při třetím Chorvatském startu Marcel nespátřil cíl 1. RZ. Na vině byla opět technika, konkrétně, jak napsal pořadatel, kvar na mjenjaču. Naložili jsme auto zpátky na vlek, podívali se na jeden průjezd zbytku startovního pole a po 36 hodinách strávených v Chorvatsku vyrazili zpátky k domovu. Další vývoj soutěže tak známe už jen z doslechu a z médií. O vedení sváděli boj Béreš a Šebalj a zbytek startovního pole nechávali daleko za svými zády až do závěru soutěže, kdy porucha převodovky postihla i Béreše, Šebalj mu o minutu poodskočil a zopakoval své loňské vítězství. Ze 3. na 4. pak posunul Arazima Votava. To už jsme my však seděli doma....

Dalším závodem, na kterém se objevíme, tentokrát už na trati, je tuto sobotu (18.6.) klubová akce RKHA „Vítání Léta“ v okolí letiště u Tchofovic. Pokud vás to zajímá, najdete o ní pár informací na klubových stránkách <http://rkha.wz.cz>, můžete se přijet podívat, nebo si počkat na další číslo týmových novin, které snad po závodech vznikne.

Hezký den.

Honza

