

HISTORIE

Střípky ze
švýcarského veletrhuV Kalendáriu Šťastný,
Klimek a další

Ze švýcarského motosalonu

Vzácné kousky i významní lidé byli k vidění na hlavní švýcarské motocyklové výstavě.

Švýcarský zpravodaj Jiří Pollak
foto: autor

Swiss Moto Show (18. – 21. 2. 2010) je nesporně Mekkou motorkářů, a to nejen švýcarských. Za poslední léta se původně malá výstava razantně rozrostla a zabírá celý veletržní palác. Několik tisíc nových motorek nebo stuntriding na silných strojích, kterým vyrážel dech publiku několikanásobný mistr světa Chris Pfeifer, kontrastovaly s výstavkou Klubu přátel historických motorek a Klubu přátel závodních motorek (FAM a FHRM), která byla důvodem mé návštěvy této akce. Navzdory chladnému počasí jsem vyrazil na červeno-bílé Čezetě. Zaparkoval jsem ji před vchodem vedle nejmodernějšího dálníku a krásné BMW se sajdkou a o úspěch měla postarano.

FAM a FHRM

Klub přátel starých a závodních motorek spojuje přes 2700 členů, kteří se starají o 12 000 motorek ve Švýcarsku. Klub se rozděluje na čtyři sekce: závodní, veterány, malé motorky a historická kola. Odhadem je ještě dalších nejméně 15 000 strojů, které čekají na renovaci a lepší dny, v garážích nebo dílnách.

Na společné výstavce těchto spřátelených klubů bylo kolem stovek závodních a civilních motorek se sajdkami a bez nich. Historické filmy, dokumenty ze závodů, trofeje a dobová mechanická dílna dokreslovaly atmosféru slavné minulosti. Návštěvníky nadchly unikáty jako Harley, Motosacoche, Rudge a Seeley, Condor, Aermacchi – samozřejmě bez řetězů a bariér. Některé stroje zůstaly zvláště dobře v paměti, jako například Motosacoche (1930) s inovativním nožním řazením místo ručního na nádrži a samozřej-

mě Harley-Davidson švýcarského mistra roku 1929 Clauda Cresola. S tímto strojem teď jezdí, kromě jiného, i Klausenpass

A. Luchsinger s půlmetrovým copánkem.

Jednou z největších rarit byl závodní Rudge Ulster. Tato pě-

tistovka je snad pouze čtvrtým známým strojem tohoto typu vůbec. Zbývá jen dodat, že úpravy např. na mazání jsou na závodních motorkách běžné, a tak zůstaneme velkorysí... Kdo maže, ten jede. V květnu je v alsaském Barru mistrovství FHRM klubu a tam půjde do tuhého. Jednou z nejrychlejších je Sarah Wegmanová, a to nejen na trati se sajdkou Condor Grand Sport 500 z roku 1929, ale i v dílně, kde motorky sama opravuje.



Fritz Egli rozhovor neodmítl nikomu. Na malém snímku jeho konstrukce rámu s centrální nosnou rourou



Sajda Motosacoche z roku 1930, se kterou M. Walti ustavil rychlostní rekord 178 km/h



Motocykly Rudge Ulster Grand Prix (1929) se vyráběly pouze rok

Taveri a Egli

Dva motocykloví závodníci jsou s výstavou neodmyslitelně spojeni a patří takřka k mobiliáři. Je to Luigi Taveri, který jezdí ostré závody dodnes, i když mu nedávno bylo osmdesát. Luigi je skromný, malý chlapík a setkání s ním je vždy zajímavé. Patnáctinásobný mistr Švýcarska a trojnásobný mistr světa se nešetří. Jezdí od jedné akce k druhé.

Fritz W. Egli není o moc mladší. Zakončil závodnickou kariéru na vzácném a takřka neporazitelném Vincentovi (byl též vystaven) dříve než Taveri a věnuje se už desetiletí zlepšování jízdních vlastností motorek a výkonu motorů. Jeho stánek zdobí různé typy Royal Enfieldů a „vyšperkované“ motorky z dob jeho největší slávy v čele s „Eglishoudou“. Egli je držitelem světového rychlostního rekordu se sajdkou (332 km/h). Celé dny se na výstavě věnuje návštěvníkům a má na stole nejen svou knihu k podpisu, ale spoustu skic, výkresů a plánů do budoucna. Předal jsem mu článek o Tatře, jako doklad, že jeho rám s centrální rourou je osvědčená věc, s čímž Egli bez reptání souhlasil a dodal: „Škoda, že se už nevyrobí.“

Na Swiss Moto Show letos přišlo 62 500 návštěvníků, většina z nich věnovala svou pozornost stejně tak novým, jako historickým motocyklům. Pokud chcete být příští rok mezi nimi, zapište si datum 17. – 20. února 2010, kdy se uskuteční další ročník. ■

► KALENDÁRIUM

8. 4. - 14. 4. BERAN

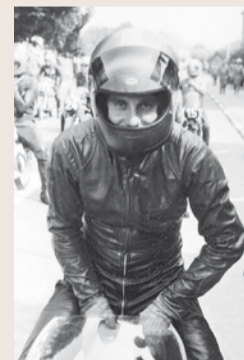
Dnes na tom místě stojí Tesco. V roce 1970 tam v Ostravě ještě býval stadion Odborářů. Jmenovitě v říjnu na podzim toho roku posloužil při závodech motocyklů za parkoviště jezdců. Z aktuálních mistrů Československa tehdy chyběl leda Zbyněk Havrda, který si o týden dříve ve Velkém Meziříčí ulomil klíční kost. Naopak chybět nemohl František Šťastný. Sotva dorazil na místo, svolával kamarády, ať prý se jdou podívat na jeho nové panoptikum prasečinek. K popukání se bavil tím, kterak mohli kolegové oči nechat na tehdy u nás zapovězeném zboží, jímž byly porno časopisy. Všichni tehdy řvali jako Lenin v říji. Dnes není proč rvát. Naopak se sluší tiše připomenout, že 8. dubna před deseti lety nás nezapomenutelný František Šťastný opustil.



V belgickém Haine Saint Pierre býval doma Rene Delaby (9. 4. 1957). Třebaže jsme se už nějaký ten pátek neseťkali, nevidím důvod, aby tomu tak nebylo dodnes. Bylo až k nevíře, jak jen takový, doslova plachým dojmem působící člověk, může závodit. A přece tomu tak bylo. V mistrovství světa bodoval v letech 1980-81, kdy jel u nás ještě klasické Brno. Později se k nám vrátil do Mostu a jel i na tehdy nově dobudovaném automotodromu v Brně.

Znám jej od malého chlapce, když jej na závody bral s sebou jeho táta Eda Klimek. Aniž by se mi však chtělo tomu uvěřit, tomu klukovi z Moravan dnes táhne na padesátku! Eduard Klimek jr. (10. 4. 1967), třebaže na domácí titul mistra Československa v letech 1985-1992 nedosáhl, patřil v malých třídách vždy k nejlepším. Sluší se dodat, že v současnosti to o něm aktuálně platí dvojnásob. K úspěchům mezi klasiky doma si totiž Eda junior vymyslel novou zábavu – zamotává hlavy soupeřům po celé Evropě.

Rakušané patřili k našim nejčastějším soupeřům v minulosti a jinak tomu není ani dnes, kdy se s nimi setkáváme na podnicích Alpe Adria Cupu. Mezi ty výsledkové výraznější určitě patří Christian Zaiser (11. 4. 1973) ze St. Leonhardu. V sezoně 2007 patřil k pevně nominovaným pro mistrovství světa superbiků. Pro německy píšící periodika byl vítaným objektem zájmu. Jak už to tak ale chodí, jen do chvíle, kdy začalo být jasné, že MV Agusta současnosti není potencionálně tam, kde byla MV za častů Giacoma Agostiniho.



Chlap z konce abecedy. Zdaleka však ne z konce, pokud šlo o závody. Řeč je totiž o Zdeňku Židlíkovi (12. 4. 1938) z Kroměříže, mistru Československa i ČR, vítězi čtyř mistrovských závodů, ale hlavně o člověku, který povýšil motocykly na svou životní filosofii. Svě by k tomu mohla jistě říct nejen manželka paní Irena, ale také syn Zdeněk, jemuž táta při stavbě replik závodáků MZ a Morbidelli nedopřeje oddech. „Tož ti, Juro, povím, být mi jenom o dvacet roků mluví, ještě bych to těm mladochům ukázal!“ Samá směla, Zdeňku, let neubývá

nikomu, ale povídat si o tom můžeme do sytosti, beztréstně a dokonce bez hrozby placení DPH.

Podobně jak jsme si připomněli Františka Šťastného, nemohu nezapomenout ani mezi pořadatelé závodů jednu z nejoblíbenějších figur ze zahraničí, totiž Jannese Ebelinga († 13. 4. 1999) z holandského Assenu, sportovce a kamaráda, jakých nikdy není dost. Jannes k nám jezdil dlouho a hlavně rád. Nic na tom nezměnila ani jeho zkušenost s bolševickými celníky i následným odmítáním vydání sportovních víz. Vše později interpretoval jako slabý odvar korupce, s nímž se setkal při své cestě do estonského Tallinu. Jannes byl vždy jako pytlík smíchu. Takový jako on snad už dnes ani nezávodí...

Z pohledu na startovní listinu do mistrovství světa nově implantované třídy Moto2 je zřejmé, že si sem své startovní číslo 14 z dvěstěpadesátek vzal Thajec Rattapark Wilairot (14. 4. 1988) z týmu Thai Honda. Když se před čtyřmi roky poprvé objevil v Evropě, nosil ještě na zubech rovnátka, zato francouzskou týmovou infrastrukturu mu mohl závidět kde kdo. Na Rattym však je sympatický nejen výkonností a výsledkový vztup, ale také poznání, že zůstal sám sebou. I o něm platí, že si ještě budeme muset chvíli počkat, co s ním přechod na čtyřdoby motocykl Suter MMX s agregátem Honda 600 udělá.



připravil Jiří Franek, foto autor