

Návraty

Před osmdesáti lety se na Klausenu proslavila Eliška Junková, od té doby se nikdo z našich na tomto závodě neobjevil, až letos ...



Alfa Romeo



Mercedes Benz SSK



Harley Davidson



Bugatti

Klausen – Veni, vidi, vici...

Kdo by si myslel, že dodržet průměrnou rychlost 49,9 kmh v kategorii pravidelnosti je maličkost, ten se mýlí. Předjet pomalejší konkurenty není vždy okamžitě možné i když pořadatelé s vlajkami předjetí signalizují. Některé členité pasáže jsou tak náročné, že průměr spadne lehce pod 30 kmh. A konečně na rovině Urnerboden byla zřízena šikána, která se též jen těžko dohání. Auta z třicátých let bojují na trati s náročným převýšením s rovnováhou mezi výkonem a přehřátím motoru v silné závislosti od ubývajících tlaku vzduchu a množství kyslíku s razantně přibývajícím výškou. Výhodu mají samozřejmě silnější auta. Ne každý účastník se držel limitů a užívali si štreku po svém. Již v první zatáčce po startu mě bylo jasné s kým mám tu čest. Rutinovaný pilot Stephan Kestenholz již záhy „zapoměl“ že má jet na průměr a vychutnával si sílu svého čistokrevného závodáku Riley Six v prvotřídním stavu (vzácný motor). Obligátní vyklánění se z auta v zatáčkách, hřmění motoru, vůně benzínu, oleje a konečný čas, za který by jsme se nemuseli stydět ani v závodní licenční skupině... prostě nezapomenutelný zážitek.

Alpští velikáni, modré nebe, strmé skály, sytě zelené louky a šťastné krávy se zvonci, přesně tak známe tuto krajinu z obalů švýcarských čokolád a bonboniér. Před touto scénérií se odehrál 4. memoriál závodu do vrchu – Klausenpassrennen.

Snad nikde na světě se nesejde tolik autentických závodních aut a motorek z předválečné doby a tolik z nich má příomnavaznost na tento náročný a slavný závod. Přes 350 závodních strojů, rozdělených do 30ti kategorií se měřilo na 21,5 kilometrů dlouhé horské silnici a 130ti zatáčkách, které vedly k cíli na průsmyku. Většina kategorií jela na předepsanou pravidelnost 49,9 kmh. Licencovaní závodníci na motorkách, trojkolkách a závodních autech jeli na čas a výsledek. Ideální povětrnostní podmínky slibovaly zvláště hodnotnou podívanou a konečně si několik žhavých favoritů brousilo zuby na pokoření tratového rekordu.

Kvalitní rámec vytvořily i sponzoři v čele s Audi a Alfou Romeo. Jejich expozice i zúčastněné stroje daly závodu přezdívku „jedoucí muzeum“. Šestnáctiválcový stříbrný šíp s 520 PS a špičkou 340 kmh a právě dokončený stříbrný Wanderer zazářili ve věru teplém podzimním slunci. Vzácné Alfy P3, poslední původní exemplář pilotován Robertem Finkem, dále 8C 2900 Le Mans, Alfa 2600 Monza v rukách Carlo Vögeleho a Wakefieldův Maserati 4 CL, který tehdy musel změnit barvu na british racing green, aby směl startovat v cizině – dnes ve vlastnictví G. Kaufmanna. Zase oslňuje původní červenou barvou a pekelným rámušem.

Listina účastníků se čte jako kompletní inventární seznam muzea závodních automobilů a motocyklů. Vedle Bentleyů, Aston Martinů a Lagond jsou na startu i „hejna“ Amilcarů, bohužel ne zvláště spolehlivých, za to se blýskla celá plejáda MG „bez“ kompresoru i s ním.



Tři, dva jedna ... start



Alfa 8C Le Mans a Wanderer



Alfa Monopost Typ B, známý jako P3 Caracciola



Bugatti 13 Brescia, pilotka: Claudia Marbach



Morgan pohodáři



Kestenholz-Pollak na Riley Racing Six



Bugatti – podlaha 1,5 cm plná oleje



Riley Racing Six 1935



S. Kestenholz mírně unaven, ale šťasten za cílem



Morgan se vyklání

Před osmdesáti lety se na Klausenu proslavila Eliška Junková a od té doby se už žádný český závodník na Klausenu neobjevil. Tento rok se připravovala senzace, pomalu a skromně. V Česku již známý tým Hlavsa-Snop na sidecaru Rudge Ulster byl vybrán do pole závodníků a skupiny, která jela na výsledek. Po prvním tréninku připouštěli oba, že něco podobného ještě nejeli, ale optimizmus jim nechyběl, chybělo jen plzeňské. Po dobrém čase v tréninku přišla ale studená sprcha.. Zadní kolo utrpělo a uložení ložiska prasklo. Kolegiální pomoc šéfa garáže Bugatti pana Rolfa Heussiho zachránila českou posádku před předčasným návratem domů. Citlivé místo bravurně a zdarma svařil a ještě horké kolo se montovalo, aby Jirkové Hlavsa

a Snop položili solidní základ k perspektivnímu úspěchu. První jízda byla ve znamení boje s pomalejšími a zdržujícími konkurenty na Kondoru. Další rivalové na silnějším stroji Motosacoche měli výhodu na rovinkách, ale díky bravurní jízdě byly zatáčky čistě českou doménou. Konečně technický problém stál švýcarskou posádku drahocenný čas.

Nedělní závod se stal značně nervozní záležitostí. Protichůdné informace o startovním sledu a modu počítání času nám způsobil kruté okamžiky. V závodě se ale ukázala konstantnost české posádky a vedla konečně k zaslouženému vítězství, které dopadlo ještě jasněji, než se dalo očekávat.

I mezi motocykly byly samozřejmě stroje, které na Klausenu před válkou

závodily. Vítězný Harley Davidson z roku 1929 pilotoval známý švýcarský originál s více než půlmetrovým copánkem Alex Lüchinger. Další vítěznou mašinu na Klausenu z roku 1929 WR 750 BMW jel Němec Schwarzmann. Tato jediná pojízdná 750ka na světě s kompresorem držela s 216,75 KMH ve stejném roce absolutní světový rychlostní rekord. Dalšího půltuctu vítězných strojů si nic nedarovalo a bojovalo s 80ti konkurenty i když se u některých závodníků projevovalo stáří a nedostatečná rutina. Už před válkou byly neúspěšnější značky Motosacoche, Norton, Moto Guzzi, BMW a Zenith. Cérésrole proslavil v roce 1929 Harley, když na Twin Camu, navzdor pádu a krvácejícího zranění zlepšil rekord o 26 sekund.



Hlavsa Snop 1. zatáčka tréning



Wildbolz vítěz na ERA



Bentley 4 1/2 Le Mans



Alfa RLSS Targa Florio Raphael Weibel (2. místo)



S. Kestenholz – J. W. Pollak, Riley Racing Six



Vyšperkovaný Aston Martin

Kapitolkou samou pro sebe jsou tříkolky – vesmě Morgany. Byly už před válkou neodmyslitelnou součástí závodu do vrchu a tak se jich zase sjelo více než tučet. Ti skalní účastníci přijeli z Velké Británie a v depu závodníků byli okamžitě poznat: pozdě do noci své stroje rozebírali a zase skládali, aby příští den ukázali co v nich vězí. Rozhodně diváky nezklamali a jejich nadmotorizovaná vozítka, odvážný styl, zatáčky v powerslidu vyvolávaly zaslužené salvy potlesku. Angličan Bill Tuer vyhrál na 1250 ccm Morganu v pohádkovém čase, třetí byl známý Gary Caroline a jedna angličanka jela dokonce s berlou. Apropos dámy za volantem...

Pokaždé obdivují drobné ženy v závodnické montuře a tentorát jich bylo opravdu hodně. Hraběnky de Balanza z Anglie, Nina von Steuben z USA, Claudia Marbach, Daniele Raess všechny čtyři na Bugatti, dále Jolanda Rolli, Eliane Künzle na Hudsonu, najednom z nejstarších vozů v poli a Angela Ott na Alfě 6C. Dámy vybrané jen namátkou, dosvědčují, že se tato soutěž těší oblíbenosti i u žen. Zvláště pilotky na Bugatkách si z limitu nic nedělali a předváděli bravurní jízdu v plném tempu. Ani motorky nebyly jen čistě mužskou záležitostí.

Kdo se těšil na šestnáctiválcový Audi ten ho mohl shlédnout z největší blízkosti, spolu s Wandererem další replikou ze

slavné předválečné éry. Obě auta nesou oficiálně směšné označení „původní replika“. Zklamáním naopak bylo, že se 520 PS silný Audi neukázal na trati a Wanderer by dopadl určitě lépe, kdyby jeho karoserii nechal audi udělat u Stauchů... jsem za mnou zaslechl ze zasvěceného hrdla.

Na Klausenu bylo na startu vždy hodně bugatek, ale že jich přijede ke čtyřicítce bylo nad očekávání. Z řady tancovaly jen ERA, Sunbeam a team Alfa Romeo s raritami Le Mans, Monza a vítěznou P3 Rudolfa Caraccioly. Další alfou RLSS Targa Florio se blýskl R. Weibel a nejkrásnějšího Jaguára 100 SS přivezl Ch. Jenny.

Na okraji tohoto velkolepého podniku se nezapomělo ani na naše životní prostředí. Je známo, že závody samy o sobě zamoří ovzduší jen 5% vyprodukovaného CO₂, zatím co zbytek jde v normálním případě na účet návštěvníků. Na Klausenu je tomu jinak díky logistické ofenzivě, kterou startují organizátoři ve všech dostupných médiích s velkým předstihem a přesun diváků je zajištěn veřejnou hromadnou dopravou, která používá BIO-GAZ. Frank Rinderknecht předvedl své avantgardní auto se senzory zajišťující jízdu odpovídající zodpovědnému přístupu k životnímu prostředí.

Pořadatelé nepřenechali nic náhodě a tak se průběh závodu odvíjel „jako“ podle švýcarských hodin. Bezpečnost-

ní opatření dosahují téměř nepředstavitelných rozměrů. 30 kilometrů vysokých kovových plotů se instalovalo týdně předem, aby se zamezilo nekontrolovatelné migraci diváků. 90 minut před tréninkovou jízdou všech účastníků se průsmyk hermeticky uzavíral. Vysoké tribuny na strategických místech Bürgli a Urnerboden byly k dosažení kyvadlovou dopravou a zbytek tratě se nabízel těm zdatnějším divákům, kteří se rozhodli pro pěší přístup. Jedno z nejlepších míst bylo poblíž cíle. Vorfrutt skýtá přehled nad několika zatáčkami a pohled do údolí jakož i dohled k cíli.

Kdo se chce zase pokochat závodem na Klausenu, musí mít teď trochu trpělivost a počkat do roku 2010.

Největší deník východního Švýcarska SüdostSchweiz věnuje závodě na Klausenu několik stran a tu největší fotku, přes půl strany vítězům z Česka. Píší: „Hlavsa a Snop z Česka na krásné Rudge Ulster z roku 1937 zvedali diváky na tribunách ze sedadel... a na stránkách skandovalo nadšené publikum Hopp Hopp“ (pozn. red. do toho! do toho!).

autor: Jiří. W. Pollak
foto: Frank, Křemeček, Kupka a Pollak

Celý závod s českou účastí k dostání na DVD: www.klausenrennen.com/shop



Dar'Mat Peugeot Le Mans



Audi Typ C 520 PS a Wanderer repl.