



Reportér italské televize u nás strávil nejdelší dobu...

Tatra opět na Targa Florio

Slavné jméno závodu působí svou přitažlivostí tak silně, že jsme neodolali, a sotva bylo způsobilé auto dokončeno, poslali jsme přihlášku. Naše tatra byla vybrána, a tak nás čekalo cestování 2400 kilometrů na jih a náročný program na místě. Jak náročné čtyři dny to na Targa Florio budou, jsme ale vůbec netušili.

Brzy se ukázalo, že i organizace závodu probíhá trochu jinak, než by se dalo očekávat z křídového papíru programu. Informace účastníků neobsahovaly jedinou zmínku o doporučené výbavě, která byla základní podmínkou a šancí obstát. Tím chci říct, že ambice na vítězství, alespoň v naší kategorii, jsme definitivně opustili a věnovali se čestnému přežití.

Obdrželi jsme perfektně připravený roadbook odpovídající nejvyšší kategorii

propozic, a byl tudíž pro nás bez technických pomůcek nepoužitelný. Samá zatáčka, často úzké silnice a převýšení až tisíc metrů. Trasa měřila celkem zhruba 900 km a vedla množstvím vlásenkových zatáček, jak je známe třeba z Tour de France při výjezdu na Alpe d'Huez. Již první den se nešťastně zabili dva účastníci, z nichž jeden byl novinář, o několik dní později zemřel na zranění třetí. Byli jsme tedy varováni, že se nejedná o žádnou rekreační vyjížďku.



Strmé vinice se střídaly s náročnými sjezdy

Naše neodzkoušená tatrička, původem z roku 1925/7, potřebovala přitom ještě doléčit drobné dětské bolístky, navíc neměla startér ani dynamo, a tak jsme nemohli připojit žádný instrument. Dlouhé přejezdy (až 250 km) jsme řešili jejím převezemím na přívěsu. Na technické přejímce (v italském duchu) se komisaři zajímali hlavně o auto a historii, přitom si nevšimli, že nemáme osvětlení. Bezpočet tunelů jsme tak projížděli mávajíc zapnutým mobilem nad hlavou. Většina aut byla, až na výjimky, perfektně vybavena a v průměru tak o polovinu mladší než naše. Označení Targa Florio Historic tak svým způsobem bylo dost zavádějící. Ani se bohužel nejede po původní trati, protože ta již z velké části neexistuje. Všechny etapy byly ale stejně náročné, vedly vesměs nádhernou



Krátká zastávka pro fotografy a oddech kolem antické Segesty. Vlevo Pavel Zábran, majitel tatra



Rovných úseků bylo pomálo



Startovní pole čítalo početné alfy, abarth, , fiaty a lancie, ale i speciály jako Ermini, Bandini a Ockelbo

krajinou v horách, kde jedna zatáčka následovala druhou, byly ale i delší úseky přejezdů po dálnicích. Mezi účastníky vládla dobrá nálada i kolegialita.

Roadbook o velikosti telefonního seznamu byl precizní, grafická úprava na jedničku s hvězdičkou, umožňoval tedy naprosto přesnou orientaci, za podmínky již zmíněného technického vybavení soutěžících vozů. Na účastníky čekaly rozmanité zkoušky jako časovky na vzdálenost, vzdálenosti za daný čas, variace hadicového měření, maskovaná časomíra, ve městech cíhaly krátké měřené úseky – až pět za sebou s různými parametry – a hlavně velké vzdálenosti, kolem 300 km denně. Po dohodě s ostatními účastníky uděláme na příště všechno pro to, aby předválečná auta měla alespoň jednu vlastní kategorii a odpovídající propozice jen pro sebe.

Samotná účast tak pro nás byla důležitější než umístění, v duchu známého olympijského hesla. Ale s náležitou nadsázkou jsme odhodláni příště už bojovat o vítězství. Alespoň v naší kategorii, tak jako se to před více než 90 lety podařilo Hückelovi a Spoonerovi na srovnatelných vozech.

Při vši skromnosti dodávám, že sympatická tatážka všude budila pozornost a obdiv. Jen málo diváků ale značku znalo



Výstup přímo od moře serpentínami k časové kontrole na původním místě Targa Florio v Caltavuturo

a dokonce ji připisovali Rusům. Proto jsme přesvědčeni, že i náš výstup v italské televizi přispěl k zviditelnění české značky a naše úsilí bude příště náležitě podpořeno. Pro publikum jsme připravili letáky (ve čtyřech jazycích) o historii a technických parametrech Tatry T11 Targa Florio: 2 válce, 3 ventily, 4 svíčky – nad tím kroutili všichni hlavou. Pekelný řev motoru o 1100 ccm ze dvou rour bez tlumičů dokreslil jedinečnost

tohoto atraktivního vozu v české dobové závodní barvě. Že mi naprasklé benzínové vedení rozpouštělo boty, jsme ale nikde neroztrubovali...

Z dalších historických aut stojí za zmínku staříčká bugatka, nádherný sporťák OM, vzácná, zákaznická Alfa 6C 1750 od Brianca/Milano, Fiat Zanussi a také fiátek s ploutví na zádi. Některé vozy doprovázeli dokonce soukromí nebo firemní



Dobře vybavená předválečná OM: tripmaster, stopky, kalkulačka a GPS. Vpravo od ní Alfa Romeo 1750, Carosseria Brianca



Čtyřlístek nejstarších vozů čeká na start v antické Taormině

mechanici. Mezi poválečnými auty byla nápadná skupina abarthů, závodní speciality jako Bandini, Ermini, několik kreseb od Zagata, Lancia a Alf Romeo prověřené

na rallye Peking–Paříž a sponzorované firemním muzeem. Pod tímto dojmem slibujeme, že i Tatra-Trucs a Promet-Group se budou jednou též takto angažovat. Vlastní

kategorii – Tribute to Ferrari – jela skupina nových ferrari, mezi nimi i dvě z naší „česko-slovenské“ domoviny. Chování této kategorie připomínalo ale spíš asfaltové rodeo než závod pravidelnosti. Demonstrací kvilejících motorů, pachem gumy, riskantními manévry a nedisciplinovaným chováním na startech si tito „ferraristé“ zrovna sympatie nezískali. A vulgárnost těch, kteří si mysleli, že jim nikdo nerozumí, přesahoval hranici naší tolerance...

Až na tuto drobnost akce zanechala pozitivní vzpomínky a byla jedinečným zážitkem. Naše poděkování proto patří archivu Muzea Tatra za dokumentaci, Radimu Sýkorovi za logistickou podporu, a hlavně Ing Erichu. Preissovi, který se velkou měrou podílel na oživení Targy. A také početné skupině českých fanoušků, kteří neúnavně pojížděli, sledovali a fotografovali po celé trase.

Jiří W. Pollak

Foto: autor, Pavel Zábran, Ettore Grechi a Tom Havlásek



Pomalů jsme si zvykali na napětí před startem...



V malebných lokalitách číhali reportéři nejen veteránských magazínů



Na návštěvy nádherných antických památek bylo jen málo času