



Rally na pětníku

Pětník, to bývala droboučká mince, která kdysi měla svoji hodnotu. Když se v těch časech mluvilo o „rally na pětníku“, byla řeč o kompaktní soutěži, která se točila kolem svého centra. A bývala to slova uznání.

Po nastolení existence servisních zón to už byla nutnost. Stavitelé tratí měli rázem ruce svázanější než kdykoliv dříve. Vedle rostoucích požadavků obcí a majitelů či správců komunikací je v rozletu omezovaly i tlaky na zkrácení přejezdů mezi rychlostními zkouškami a na stálou blízkost servisní zóny.

Přes tyto těžkosti prožívala česká rally časy zvýšeného zájmu o pořádání jednotlivých podniků.

Aby ne, vždyť za vozy kategorie WRC, které lákaly diváky i média, startovalo hejno produkčních aut, rychlých „dvoukolek“ i vozů nižších objemových tříd.

Už v roce 2000 se tak české mistrovství opět vrátilo ke dvojstupňovému systému. Mezinárodní šampionát byl tvořen především tradičními dvoudenními podniky na Šumavě, v Českém Krumlově, v Mladé Boleslavi, ve Zlíně a v Příbrami. Zprvu se jelo také v Liberci, ale tato soutěž byla záhy nahrazena Valašskou rally. Do kalendáře brzy přibyla i Horácká rally v Třebíči a také rakouská Jänner rally, která nabídla českým posádkám krásnou trať, skvělou organizaci a většinou i zimní charakter. Jenom její nešikovný termín, pevně daný na první lednový víkend, nebudil sympatie. O české body se čtyřikrát jelo i v okolí slovenského



Pavel Valoušek junior útočil s vozem kategorie Super 1600 na úspěchy nejen na domácí půdě, ale i ve světovém juniorském šampionátu.

HISTORIE ČESKÉ RALLY

Púchova, kde se kupodivu kdysi konala Rallye Tatry.

Časově i nákladově úspornější variantou se měly stát jednodenní sprintrally. Kalendář jejich šampionátu se léty měnil, nicméně jeho pilíře byly postaveny už během prvního ročníku. Největší oblibu mezi jezdci i diváky si získala Kopná anebo tradiční Pačejov či rychlé Blovice; stabilní místo v kalendáři měl dříve Vyškov; po dlouhé pauze se

vrátila rally do oblasti Lužických hor i Nížkého Jeseníku; nový pořadatel začal působit ve Vsetíně; hodně se jezdilo na Vysočině a proběhl také pokus o organizaci rally přímo v moravské metropoli Brně.

V roce 2006 byl český šampionát dokonce rozšířen na třístupňový. Dvoudenní soutěže takzvané Rally Super Serie skýtal možnost účasti i majitelům vozů, které nemohly podle platných



Pech s Uhlem by zajeli výsledek snad i na vratech od stodoly. Rychlí a spolehliví byli vždy – ve zlatých časech soutěžních speciálů i v éře produkčních vozů.



předpisů startovat v mezinárodním šampionátu. Ale existence tohoto seriálu byla jen jednoletou záležitostí. Na poměry českého rallysportu bylo tříступňové mistrovství zkrátka moc.

Svoji životaschopnost naopak prokázaly rozličné volné podniky. Některé, především slavně i neslavně proslulý Pražský rallysprint, šly svou cestou, jiné se začaly sdružovat do pohárových seriálů. Existence těchto klání začala

hrát významnou roli, neboť podmínky účasti v pohárových podnicích byly tradičně podstatně volnější než v mistrovských seriálech a ský-taly možnost vstoupit do rally širokého okruhu jezdců.

Své místo ve startovních listinách podniků všech tří úrovní si časem vydobily i historické vozy, které si už od devadesátých let získávaly své příznivce jak mezi jezdci, tak i mezi diváky.



Posádka Kopecký – Dresler dokázala s vozem Škoda Fabia Super 2000 zvítězit v českém, evropském i asijsko-pacifickém šampionátu.

Těsné mantinely

Zákaz startu vozů kategorie WRC a Kit Car v kontinentálních a volných národních šampionátech byl nejrazantnějším zásahem do technických předpisů od dob zrušení skupiny B. V České republice se o něm začalo mluvit na základě vývoje mezinárodních předpisů v roce 2003, kdy u nás byla éra těchto speciálů na vrcholu. Jejich piloti tehdy tvrdě bojovali o pozice v elitní desítce a diváci řvali nadšením. Nikdo nechtěl uvěřit tomu, co se nezadržitelně blížilo.

Vzhledem k existenci mezinárodního šampionátu se česká Federace automobilového sportu coby jeho řídicí orgán zavázala respektovat mezinárodní předpisy a zákaz WRC akceptovat. Tím spíše, že součástí domácího seriálu byly i soutěže zapsané v mezinárodním kalendáři. A zdaleka nešlo jen o Barum rally Zlín, jež měla Českou republiku reprezentovat v obrozeném evropském šampionátu, ale také o boleslavskou Bohemii či o Rallye Šumava, které směřovaly mezi soutěže Evropského poháru.

Mezi jezdci a majiteli výkonných «wéercčček» zavládla nevraživost i averze vůči řídicím orgánům motoristického sportu. Nějaký čas trvalo, než se situace ustálila, ale i poté se vývoj nesl v duchu nestability a postupné realizace dílčích změn směrem k budoucímu období. Nebylo výjimkou, že v rámci stejných klasifikací či tříd spolu «válčili» piloti vozů naprosto různých koncepcí.

V mezinárodním šampionátu měla budoucnost patřit vozům rozděleným do skupin R1 až R5. K nelibosti začínajících a méně movitých soutěžáků ale vyplavalo na povrch zjištění, že pořízení a provoz nejslabších vozů kategorie R1 nejspíš bude daleko náročnější, než tomu bylo jen o pár let dříve v případě rychlých «dvoukolek» tříd N3 či A5. Objemově slabších vozů citelně ubývalo





Martin Prokop se stal po roce 2005 pravidelným účastníkem podniků světového šampionátu.



Na vozy, které psaly historii rallysportu, je krásné podívání i ve žhavé současnosti. Zvláště, když za volantem sedí pilot formátu Miroslava Janoty – mistra Evropy z roku 2011.



a důsledky nižšího počtu startujících pociťovali zejména pořadatelé dvoudenních soutěží mezinárodního šampionátu.

Rallysport zkrátka zdražoval. Zvláště poté, kdy se pod záštitou bezpečnosti rozjel byznys s novými prvky jezdecké výbavy a zároveň se zkracovaly lhůty, zakotvené v řádech pro životnost těch stávajících.

Ale největší ránu zasadily domácí rally události, při nichž kolem tratí rychlostních zkoušek umírali lidé. Piloti i diváci. České a moravské automobilové soutěže byly přítom už v té době snad nejlépe

zabezpečenými podniky svého druhu na světě. Tragický osud a neuvěřitelně nešťastné sledy událostí si tehdy přesto vybraly svoji krutou daň.

Po roce 2012 tak český rallysport prožíval nelehké období, ale nepřestal psát další řádky své bohaté historie. Ocítl se v nelibosti a jezdci i pořadatelé nenacházeli sponzory, stavitelé tratí naráželi na odmítavá stanoviska obcí a diváci usedli k televizorům. Málokoho nepřestalo bavit chodit na rally, spoutanou místy až úzkostlivě pojatými bezpečnostními opatřeními. Volání po jejich zmírnění se už objevovalo i mezi samotnými jezdci, memento nedávných tragédií však bylo stále příliš silné.



Historické vozy mohou ve žhavé současnosti nabídnout nejenom nostalgické vzpomínky, ale také parádní show a atraktivní soutěžní sport.

Závěrem

Historie má budoucnost

Rally už nejspíš nikdy nebude taková, jako bývala ve dvacátém století – okouzující a tajemná. A ve srovnání s její moderní tváří také nespoutaná. Pohledy do její

historie jsou příjemně nostalgické, ale mohou být také inspirující. Vždyť i v těch nejujatějších časech zůstává člověk svobodný ve svých vzpomínkách a snech, které se pak stávají hnacím motorem jeho činů a motivací pro překonání stále těsnějších mantinelů...

