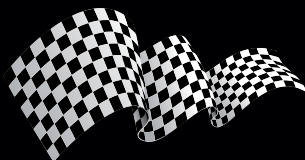


Legendy naší silnice




# VLASTIMIL TOMÁŠEK

\*13. března 1949

---

- titul v Poháru míru a přátelství (1978, 1979, 1982, 1984, 1985, 1986)
- republikový titul na okruzích (1979, 1980, 1981, 1982, 1984, 1990)
- republikový titul v závodech do vrchu (1976, 1977, 1979)
- druhé místo v Andrestopu v ME cestovních automobilů (1987)
- Zlatý volant (1987)
- Zasloužilý mistr sportu

An aerial, high-angle photograph of a long, straight road that stretches from the foreground into the distance, vanishing into a hazy horizon. The road is flanked by dark, flat terrain, possibly a desert or a dry lake bed. The perspective is from directly above, looking down the length of the road.

*Vlastimil Tomášek byl za volantem nepřehlédnutelný, díky své rychlosti i vysoké postavě.*





V sedmdesátých a osmdesátých letech se českoslovenští závodní piloti dělili na dvě skupiny. Jedna část hleděla směrem na západ k Mistrovství Evropy cestovních automobilů a ta druhá sbírala vavříny na východní straně železné opony v Poháru míru a přátelství, který byl vyhledávaným cílem jezdců socialistických zemí. Vlastimil Tomášek se objevil na obou březích evropského motorsportu, přičemž ten východní si na dlouhá léta podmanil.

„To najdete, hned druhý výjezd za tunelem u benzinky,“ říkal mi do telefonu Vlastimil Tomášek, když jsem se blížil po dálnici k Liberci. Po několika minutách jízdy jsem správně zaparkoval před lehce omšelým autoservisem U Bambase, který v městské části Růžodol stojí společně s benzinkou od počátku devadesátých let. Proč U Bambase? Protože Tomáškoví skoro nikdo jinak neřekne.

„Přezdívku jsem dostal v učení na automechanika. Jednou jsme šli s klukama do kina a já si na sebe vzal asi o dvě čísla větší džíny. Když mě uviděli, okamžitě mi začali říkat Bambas po nějakém herci z filmu. Tenkrát jsem se na ně hodně zlobil, ovšem přezdívka mi zůstala a zvykl jsem si na ni,“ vysvětloval Vlastimil „Bambas“ Tomášek, jemuž servis a benzínová pumpa už sice nepatří, ale kdokoliv ho hledá, největší šanci má právě v dílně u druhého výjezdu za tunelem.

Posadili jsme se do křesel v kanceláři, kde se nad našimi hlavami zrcadlil Tomáškův jezdecký talent. Na naši výpravu do minulosti totiž z police mlčky dohlížely poháry z republikového mistrovství, Poháru míru a evropského šampionátu ETCC.

„A tady mám dvě ceny přímo od BMW. Za to, že jsme byli mezi nejlepšími patnácti jezdci v ETCC, jsme dva roky po sobě obdrželi pozvánku na slavnostní vyhlášení BMW v Mnichově,“ podotkl Tomášek pohledem na zaplněnou polici, reflektující jen zlomek toho, co za svou kariéru nasbíral.

V sedmdesátých a osmdesátých letech vyhrával víc závodů, než měl doma teplých večerů. Stal se nejúspěšnějším jezdcem Poháru míru, a zatímco někteří jeho kolegové a bývalí soupeři kroužili po západoevropských okruzích, Tomášek drtil konkurenci na Východě. Jakkoliv byla závodní auta poplatná možnostem socialistického automobilového průmyslu, jezdecká špička východního bloku měla stejně ostré drápy jako na Západě.

Tomášek získal v Poháru míru šest titulů, dalších šest nasbíral v okruhovém mistrovství Československa a ve třech případech přidal i republikový titul v závodech do vrchu. Také je mistrem Slovenska, získal ocenění Zlatý volant, titul Zasloužilého mistra sportu a na svém kontě má ještě neoficiální pojezdové rekordy s rozvozem masných výrobků.

„Za totality jsem dělal pro masnu a rozvázal maso, párky, uzeniny a všechno možné. Tahal jsem šedesátikilové bedny a ve spěchu i osmdesátikilové. S masňáckým autem jsem trhal meziměstské rekordy, a pokud za mě někdo zaskakoval, jezdil ještě druhý den,“ žertoval Tomášek, jenž býval na závodech nejvyšším a nejtěžším pilotem.

V průběhu našeho setkání jsme si povídali téměř o všem – o současném motorsportu, o jeho zdařilém podnikání a následném strmém pádu do spletité sítě lstí a podrazů. „Stačily dva hloupé podpisy a přišel jsem o všechno,“ několikrát opakoval. Co se ale týče závodění, tam získal všechno, co mohl.

### RYCHLÝ VZESTUP

Vlastimil Tomášek se narodil v roce 1949 v Liberci, v kraji zasněžených kopců a významných osobností zimních sportů. Ale narodil se zde i Ferdinand Porsche a slavná generace



Vlastimil Tomášek ve společnosti Václava Bervida (vlevo) a Zdeňka Vojtěcha (vpravo).

automobilových závodníků, která se stala synonymem rychlosti a vavřínových věnců. Dobří přátelé a nadaní závodníci Vlastimil Tomášek, Břetislav Enge, Zděnek Vojtěch a Ladislav Bareš se zasadili o to, že severočeský kraj byl líhni nejen lyžařů nebo hokejistů, ale také epicentrem československého motorsportu.

*„V sedmnácti letech jsem si udělal papíry na motorku a krátce potom na auto. Kamarád měl amerického jeepa a pořád jsme někde courali. Občas nás naháněli i policajti. Pak šli kluci na vojnu a já zůstal doma s modrou knížkou. Jakmile se vrátili, začali jsme s Břetou Engem závodit. S tchánem jsem vyměnil svého fiata za emběčko a společně jsme na něm s Břetou pracovali. Jeho tátu náš závodnický úmysl nenadchl a si mě kvůli tomu neměl moc rád.“*

Se Škodou 1100 MB se v roce 1972 postavili na start v sedmi oblastních soutěžích, přičemž Tomášek seděl za volantem čtyřikrát a ve třech případech navigoval Engeho.

*„Tímto způsobem jsme fungovali celou sezonu, dokud to Břeta další rok nehodil na střechu. Většinou jsme totiž jezdili takzvaně na oči bez navigování. Když před námi diváci utíkali, říkali jsme si, že jedeme asi hodně dobře a rychle.“*

Automobilové soutěže pak liberecká dvojice nahradila závoděním do vrchu. Ambice nejvyšších příček je rozdělila do vlastních aut a Tomáškovu mladistvá troufalost ho občas zahнала až do příkopu.

*„V Hronově v roce 1973 jsem před oficiálním tréninkem zlákal Vojtěcha, ať si přisedne, že mu ukážu, jak mi auto pěkně jede. Čím víc mi ho chválil, tím víc jsem přidával. Až jsme se přičinili do ostré pravé zatáčky, kde zrovna myli silnici. Vodu jsem opravdu nečekal a skončili jsme v příkopu s autem na boku. Pár dní jsem musel chodit na obřátky ramene. Ale musím říct, že vrchy mi nikdy nedělaly problém na zapamatování. Ostatní si dráhu pěšky procházeli a psali poznámky, zatímco mně stačil trénink a měl jsem trať v hlavě.“*

Prosadit se v konkurenci republikového mistrovství závodů do vrchu netrvalo Tomáškovu dlouho. V polovině sedmdesátých let se ve třídě do 1150 ccm pro takřka sériové automobily zformovala trojice Tomášek, Enge a Petr Martinovský, která k nelibosti soupeřů obsazovala první tři místa v cíli. V roce 1975 vyhrál Martinovský, po něm převzal hlavní slovo Tomášek a dva roky nenašel přemohitele. Třetí titul v závodech do vrchu přidal v roce 1979.



**Přesun na start závodu do vrchu ve Vyškeři roku 1976. Tehdy dojel Tomášek se zelenou Škodou 110 na třetím místě, ale na konci sezony slavil první titul.**



**Počátky Engeho kariéry. Společně s Vlastimilem Tomáškem připravili Škodu 1100 a v roce 1972 debutovali na rallye Hradec Králové. Závodil Enge a Tomášek navigoval, na dalším závodě si role prohodili.**

*„Během sezony mého prvním titulu na kopcích mi bratři Veselí dali auto na vlek a já s nimi jel na svůj první okruh. Hned v tom roce 1976 jsem tam mohl mít titul, jenže v kvalifikaci na Havířov jsem prorazil pneumatiku a nepostoupil do hlavního závodu. Ani nejrychlejší tréninkový čas nic neznamenal, protože národák jezdilo třeba pět desítek aut a všichni museli projít sítím kvalifikací. Propustnost tehdejších okruhů byla kolem*



*dvaceti aut a nebylo možné poslat všechny přihlášené do první zatáčky. Nejvíc nás bývalo v Brně, kde měli desetikilometrovou trať a mohli startovat všichni. Každopádně defektem pneumatiky jsem neprošel přes kvalifikaci a titul vyhrál Martinovský.“*

Tou dobou kraloval okruhům okřídlený šíp jménem Škoda 130 RS a tuto vyhledávanou techniku si pro sezonu 1977 pořídil i Tomášek, lépe řečeno postavil.

*„Stavěl jsem si ji s přispěním několika kamarádů doma v Liberci. Hodně mi pomáhal skvělý motorář a mechanik Ilja Šercl a také Petr Výboch s Frantem Kuklou. Na kopcích jsem se škodovkou udělal druhý titul a na okruzích jsem spíš bojoval o to, kdo z nás soukromníků skončí hned za továrním týmem s Milanem Židem, Oldřichem Horsákem a Oldřichem Brunclíkem. Rozhodně ale nebyli neporazitelní. Dokud jsem v Ostravě neprožil jednu z nejneštějnějších havárií v kariéře, jezdil jsem tam před nimi. Jenže jsem dostal smyk a pozadu jsem narazil do svodidel. Hlava mi úplně ulítla a já pak dlouho léčil bolavý krk, bylo to hodně špatný.*

*Ten rok jsme jezdili i za hranice a hodně se mě dotkla smrt Vládi Ondřejíka na Sachsenringu. Hustě přšelo a z první řady startovali Vojtěch a Enge, já s Ondřejíkem jsme stáli za nimi. Po startu jsem na něj mávl, ať jde přede mě, protože jsem měl tak blbý gumy, že mi auto klouzalo a do kopce se mu vůbec nechtělo. Všichni tři mi ujeli a potom jsem uviděl tu scénu. Tři*

*rozsekané škodovky a ta Ondřejíkova zapasovaná do sloupu. Rám auta mu nevydržel a zemřel. Od té doby jsem na Sachsenringu nebyl,“* vzpomínal Tomášek na tragickou událost ve východním Německu.

Tehdejší Sachsenring měřil skoro devět kilometrů a vedl po místních komunikacích i přilehlým městem. Adekvátní bezpečnostní opatření nebylo v očích pořadatelů nutné, takže každá ukrojená sekunda z výsledného času byla na takových tratích hlavně dílem posouvání hranice pudu sebezáchovy. Slovo strach nikdo ze závodníků neznal.

*„Kdybych se bál, nemělo by cenu jezdit. Míval jsem jen strach, aby vydrželo auto. O mě vůbec nešlo. Když jsem byl v pohárové reprezentaci, jezdili s námi doktoři a dělali nám zdravotní prohlídku. Vždycky nám všem naměřili vysoký tlak. Někdo sebou nosil potvrzení, že je to u něj normální a někdy jsme si lupli prášek na snížení. Před sezonou jsme ještě chodili ke cvokaři. Pokaždé se ptal, jestli se bojím, a já mu pokaždé odpovídal to stejné, že ne. A to mě nejvíc bavily právě přírodní okruhy jako Schleiz, Rijeka nebo Albena, kde se jezdilo kolem příkopů a obrubníků.*

*Jednou po sezoně jsem se na nějakém předváděcím závodu v Maďarsku naháněl s někým z místních. Trať neměla svodidla, jen v některých místech ležely balíky slámy, ke kterým jsem se v jedné chvíli natolik přiblížil, že se mi sláma dostala*



*Tomášek poprvé usedl do legendární Škody 130 RS v roce 1977. V úvodu sezony na městském okruhu v Mostě dojel třetí za továrními škodovkami Oldřicha Brunclíka a Milana Žida.*



*Škodu 130 RS si Tomášek postavil s přispěním několika kamarádů doma v Liberci. Kromě okruhů dál startoval na závodech do vrchu, kde v roce 1977 dosáhl na druhý republikový titul.*



Tomášek doslova v plném nasazení za volantem lady během závodu Poháru míru a přátelství v Kyjevě roku 1979.

pod kola. To už jsem závodil se žigulim. Letěl jsem pana orel, kastle rozbitá a já celý modrý.

Tak či onak jsem preferoval přírodní okruhy a nejvíc ty na levou stranu. Tím, že jsem byl těžší a seděl vlevo, totiž auto líp drželo v levých zatáčkách. Celou kariéru mě provázel handicap mé váhy. Ted' to na mně všechno visí, ale tehdy jsem vážil přes metrák," vyprávěl Tomášek, jenž se definitivně zařadil mezi československou špičku v sezoně 1979, kdy v daném roce vyhrál třetí titul v závodech do vrchu, první v republikovém okruhovém mistrovství a druhý titul v Poháru míru a přátelství.

Zrovna s pohárem socialistických zemí je spjata nejúspěšnější část Tomáškovy kariéry. V letech 1978 až 1986 nasbíral rekordních šest titulů. Ten první vybojoval ještě se Škodou 130 RS, ale na sezonu 1979 vstoupily v platnost nové předpisy, které prakticky vyštípaly dominantní škodovky ze hry. Tomášek se proto musel poohlédnout po novém autě.

„Mohl jsem si vybrat buď Škodu 120, nebo Ladu 21011 v úpravě od Metalexu. Tak jsem si vybral žiguli a dál vyhrával. Někdy dominantním způsobem, někdy s trochou štěstí. Například v Polsku jsem měl velký náskok, ale v polovině závodu se mi utrhla vlajka a já ho táhl za sebou. Chtěli mě odmávnout černou vlajkou, naštěstí mechanici přesvědčili vedoucího závodu, že vlajka vydrží, a já dojel první.

Žiguli bylo naprosto perfektní auto. Dokonce, a to mě udivilo, jsem s ním byl na Schleizu rychlejší než rok předtím škodovky. Absolutně si nejsem schopný vysvětlit, čím to bylo, výkon jsme měli srovnatelný. Já měl teda asi o dvacet koní víc, ale taky jsem byl o hodně těžší. Úplně jsem na ty časy čuměl, rozdíl sice minimální, ale žiguli jezdilo rychleji. Každopádně nejlepším autem byla vždy Škoda 130 RS."

## NADVLÁDA V POHÁRU MÍRU POKRAČUJE

„Po osmdesátém roce jsem pomalu dával sbohem vrchům, kde jsem začínal na škodovkách a končil s žiguli. Přestaly mě bavit. Přijeli jsme na místo, byli jsme tam dva dny, odjeli dvakrát dvě minuty a mezitím deset hodin čekali. Mnohem víc jsem si užíval okruhy, kde si člověk zajezdil."

Doba jednovrstvých nehořlavých kombinéz a od oleje umaštěných montérek byla Tomáškovi nesmírně nakloněna. Například v roce 1985 vyhrál pět ze šesti závodů Poháru míru a své soupeře uváděl v zoufalství.

Ve svém vyprávění Tomášek mnohokrát zmiňuje jméno Petra Krejbicha, vynikajícího závodníka i specialistu na ruské motory. S Tomáškem, který byl v úpravách pohonných jednotek stejně pečlivý a důsledný jako Krejbich, dokázali z hlučných třináctistovek vykouzlit každou sezonu pár koní navíc. Když v roce 1979 vyhrál s ladou první titul v Poháru míru,





*Na sklonku sedmdesátých let vyměnil Tomášek mladoboleslavskou škodovku za ruskou ladu, kterou připravoval doma v Liberci. Při Grand Prix Brna 1980 ale řídil ladu Václava Bervida, s nímž se v 3,5hodinovém závodě střídal.*



*Jasná převaha. Dominantní vítězství na promáčeném Schleizu ve východním Německu roku 1984 bylo důležitým krokem ke čtvrtému titulu v Poháru míru a přátelství.*

dupala mu pod kapotou stovka koní, o tři roky později jich bylo dalších dvacet. Taková suverenita nad soupeři měla jeden vedlejší efekt v podobě nebývalého zájmu technických komisařů.

*„Pořád mě kontrolovali, jenže pokud byl člověk šikovný, poradil si i s tím málem, co měl k dispozici. Například se nesměly měnit klapky na přívod vzduchu do motoru, resp. se mohl ubírat materiál, ale nesměl se přidávat. Můj mechanik Šerol vzal na Schleizu klapku, velký kladivo, několikrát do ní třískl a ona se rozšířila. Závod jsem vyhrál a hned za mnou přišli komisaři na kontrolu a řekli, že mám velké klapky a diskvalifikují mě. Tak jsme před komisaři vzali originální klapku a názorně jim kladivem ukázali, jak ji zvětšit. Všichni se zasmáli a nechali mě být. Takové figly běžně dělal každý, komu to myslelo.“*

S Petrem Krejbicem byl Tomášek za dobře pod kapotou i na dráze. Ti dva spolu svedli řadu ostrých soubojů, a přitom si celou tu dobu za volantem jako jedni z mála důvěřovali.

*„Stalo se to v Mostě v roce 1982. S Krejbicem jsme se naháněli o první místo. Trať měla retardér s místem jen pro jedno auto, takže jednou jsem tam najížděl první já, podruhé on. A pak jsme tam najeli oba zároveň. Ani jeden z nás neustoupil. Oba jsme havarovali a závod vyhrál Petr Samohýl. Stálo nás to cenné body, ale nepohádali jsme se, byli jsme kamarádi.“*

Se Zdeňkem Vojtěchem to bylo trochu jiné, pokud se mi ho náhodou podařilo porazit, hned se oháněl, že mám lepší gumy a podobně. Zdeněk nerad prohrával. Dobře, přiznávám, moc často jsem ho neporazil. Byl nedostižný a měl kvalitní zázemí. I Rusové na tom byli velice dobře. Penězi nešetřili a pořizovali si to nejlepší vybavení. Největší zadostiučinění jsem prožil v roce 1985, kdy jsem porazil Rusáky v Rize s autem jejich výroby a tehdy vlastně na jejich domácí půdě. Od Pirelli jsem koupil pneumatiky a jejich technici mi poradili s nastavením správné geometrie kol. Najednou jsem byl v Rize nejrychlejší a s žiguli tam trhl rekord okruhu. Závod jsem vedl a jeden Rus na mě počkal, že mě sestřelí. Dojel jsem ho o kolo a blížili jsme se do rychlé pravé zatáčky. Já jel vlevo nalepený hned za ním a v posledním momentu jsem zabočil vpravo a podjel jsem ho. Už nestihl zareagovat a zblokovat mě. Já na něj ještě zahrozil pěstí a zmizel mu z očí. Rusáci za mnou po závodech chodili a byli z mé rychlosti úplně hotoví, samozřejmě mou

geometrii začali všichni kopírovat. Mimochodem Lotyšů byli nadšení, že někdo porazil Rusáky, i nějaká babička za mnou přišla, prý ty mladěc, ty porazil Rusy.“

Rok 1985 byl zároveň posledním nedostižného Tomáška v nedostižném žiguli. Pro nadcházející sezonu si pořídil Škodu 130 L, vyhrál svůj šestý titul v Poháru míru a v československém mistrovství skončil na druhém místě.

„Atmosféra v obou seriálech byla uvolněná a přátelská. Republiku jsem bral spíš jako doplněk k poháru. Přijeli jsme na závody, vybalili si a šli do baru. Naproti tomu někteří jezdci už od středy nervózně přeshlapovali v kombinézách a čekali na kvalifikaci, z které spousta z nich stejně nakonec vypadla. V poháru se mimochodem jezdilo na devadesát kilometrů, zatímco v republice jen na šedesát. Tam se člověk ani pořádně nezařhl. Naproti tomu v poháru jsme třeba na Schleizu nebo v Albeně dojížděli obyčejně bez brzd, což není zrovna příjemné, když ze 180 km/h brzdíte na 50 km/h do ostrého vinglu.“

## VZHŮRU NA ZÁPAD

Vlastimil Tomášek závodil v Poháru míru od roku 1977, ale v roce 1987 se konečně ocitl na západní straně barikády a v osmatřiceti letech mohl poměřit síly se světovou špičkou.

„Sčuchli jsme se s Oldřichem Vaníčkem, který se na Západě vyznal, pořídil nové BMW M3 a sehnal nějaké sponzory. Já

k nám přivedl Strojimport, a hlavně jsem zajišťoval výrobu některých dílů. Motor nám dělal Miloš Vodsedálek v Mníchovské Hradišti a na autě se pracovalo v Praze,“ popsal Tomášek zrod závodního týmu ÚAMK ČSSR pro evropské mistrovství.

Jak bývalo v případě československých stájí v ETCC velmi často zvykem, bezproblémový průběh závodů a s tím spojenou konkurenceschopnost mařil nedostačující finanční rozpočet. Co mohli, to Tomášek s Vaníčkem okopírovali a vyrobili si sami. Nakupování náhradních dílů od BMW nepřicházelo vzhledem k ceně v úvahu, proto BMW M3 stavěli doslova na koleně. Motor obdrželi až na začátku roku 1987 a pro dvojici začal závod s časem, jež sice vyhráli, ale po příjezdu na první závod je BMW poslalo domů.

„Dorazili jsme na Donington Park a přišli za námi z BMW, že nám dali špatnou kastli a jsme moc lehcí. Kdyby nás vážili, přišlo by se na to a BMW asi mělo obavy, aby se pozornost komisařů nestočila ke zbývajícím autům. Takže jak jsme přijeli, tak jsme mohli zase hned odjet. Doma jsme se na auto znovu vrhli a na příštích závodech bylo všechno v pořádku. V Estorilu jsme skončili na čtvrtém místě ve třídě a v Anderstopu jsme brali stříbro. A to jsme mohli mít ještě lepší výsledek, nebyť defektu pneumatiky, kvůli kterému jsem přišel o třetí místo v celkovém pořadí. Druhá pozice ve třídě nám naštěstí zůstala. Právě na Švédsko vzpomínám nejvíc kvůli výsledku. A taky mi utkvěla v paměti ta spousta pylu. Normálně bývá na okruzích



V roce 1987 se Tomášek vydal s Oldřichem Vaníčkem (za volantem) na ME cestovních automobilů. S BMW M3 se představili i domácímu publiku na novém Automotodromu Brno, kde v mezinárodní konkurenci obsadili desáté místo.



*zaprášeno, ale v Anderstopu bylo všechno pokryté pylem. Jo, a ty krásné holky, co tam byly..."*

Druhé stupně vítězů vybojovali Tomášek s Vaníčkem ještě v Zolderu, dalším potížím navzdory. Po kontaktním souboji s jiným vozem na trati nešly otevřít levé dveře a Tomášek musel při střídání vystupovat druhou stranou.

Na papíře vypadaly jejich výsledky v mezinárodní konkurenci více než slibně, nicméně za statistikami se skrýval zdrcující fakt, že československá dvojice na továrnou podporované týmy a jejich špičkové jezdce ztrácela propastné sekundy. Těžkou realitu jim ukázal Winni Voght, který v Zeltwegu usedl do českého BMW a okamžitě zajížděl rychlejší časy. Zároveň jim solidárně poradil, co na autě upravit a kde zrychlit. Výrazně se zlepšili, ale finanční strašák jim nedovoloval sešlápnout plyn až k podlaze. Zbytečná havárie nebo závažný technický problém by mohl mít pro jejich sezonu fatální důsledek. Než se pokoušet o co nejlepší výsledek, raději zvolili strategii dojíždět a sbírat body.

*„Věděli jsme, že špičku nemůžeme ohrozit. Nehonili jsme se za ní, protože by to nemělo cenu a naše auto by nápor nevydrželo. Jakákoliv oprava by byla značně nákladná. Vsadili jsme na jistotu a jeli na výsledky. Nebyli jsme ani nejrychlejší, ani nejpomalejší, ostatní prostě vypadávali a my dojížděli, to bylo důležité. Vlastně jsme po závodech jezdili jako takoví šupáci. Ve dvou autobusech jsme vozili auta a vercajk a šetřili jsme, kde se dalo. Co tovární týmy nepotřebovaly, my jsme brali.*

*Na auto jsme třeba montovali brzdové destičky, které oni použili jen na rozježdění. Nebo třeba vyhodili kvalifikační gummy, takže jsme je od nich za pakatel koupili a najednou jsme měli mnohem rychlejší časy. To mi hlava nebrala, jak rychle se najednou jelo."*

Rychlost BMW byla pro Tomáška dosud nepoznaným elementem. Po téměř dvou dekádách se škodovkami a žiguli si zvykal na novou techniku, která ho po dráze vodila v daleko vyšších rychlostech a mnohem déle než kdy předtím. Najednou se ocitl v šampionátu, kde jeden závod vydal na délku celého československého mistrovství.

*„Zjistil jsem, že na sobě musím zapracovat, jinak bych to vypětí nevydržel. Poprvé jsem objel tři nebo čtyři kola a už jsem se opíral o volant, jak mě jízda vyčerpávala. Opravdu na dno svých sil jsem si sáhl při posledním závodě roku 1987 v Nogaru, kde bylo snad čtyřicet stupňů ve stínu. V autě bylo jak v sauně a vařil se nám benzín, který pumpa nedokázala nasávat. V tom vedru auto zkrátka nefungovalo a těsně před cílem jsme odstoupili."*

I přes všechny nástrahy a technický nedostatek se dá jejich působení v ETCC roku 1987 považovat za úspěšné. Vzhledem k tomu, že Oldřich Vaníček zaplatil za tým ÚAMK registrační poplatek 6000 dolarů, což některé stáje neudělaly a nemohly být počítány do konečného hodnocení šampionátu, skončila dvojice Tomášek-Vaníček na celkovém osmém místě a ÚAMK obsadil čtvrtou pozici v hodnocení týmů.



*V roce 1988 se dvojice Vaníček-Tomášek (s čepicí) na mistrovství Evropy vrátila. Na Donington Parku dojeli na celkovém šestém místě.*

V roce 1988 se Tomášek s Vaníčkem do ETCC vrátili, ale na čelo pořád hleděli s odstupem. Na úvod sezony v Monze to naopak vypadalo, že se po zimní přestávce rozdíl ještě natáhl. Po prvních trénincích totiž ztráceli na nejrychlejší BMW prospastných devět vteřin. Pokud se ale jelo na mokru, mohl Tomášek excelovat.

*„V Doningtonu se jel první trénink na mokru a já tam dal asi čtvrtý nejrychlejší čas. Za mnou zůstaly všechny ty hvězdy. Na suchu se ovšem vrátilo pořadí do normálu. Rychlostně jsme s Oldou bývali na stejno, jednou byl rychlejší on, podruhé já. Samozřejmě jsme oba byli ctizádostiví a chtěli být první, ale on měl výhodu ve váze. Ideální rozměry závodníka jsou výška do 180 cm a váha do 70 kg, a já ani jedno z toho neměl. Každopádně značku BMW jsme hájili dobře a na konci obou sezon nás pozvali na slavnostní banket v Mnichově. Tenkrát jsem docela koukal, kolik různých funkcí u BMW zastávají čeští rodáci.“*

V průběhu sezony podávala dvojice srovnatelné výkony s rokem 1987. Další pomocná ruka od Winniho Voghta a další stupně vítězů znamenaly, že Tomášek s Vaníčkem skončili jen o jednu příčku níž než v předchozí sezoně.

Jelikož Tomáškovu chuť po rychlosti nedokázal vyčerpávající program ETCC nasytit, v obou sezonách, pokud mu čas dovolil, startoval v republikovém mistrovství a pokaždé obsadil čtvrtou pozici.

*„V Evropě šlo hlavně o obchod, republika a Pohár míru byly takovou společenskou událostí. Navzájem jsme se tam znali, respektovali se a večer si dávali do nosu. Třeba na Schleizu se chlastalo vždy a všude, mezi diváky i v depu. Skončil denní program a začaly diskotéky a zábava. Na druhý den ráno se všude, i na dráze, válelo rozbité sklo, a to už na trati vrčely motorky.“*

V roce 1989 se Tomášek na západoevropské okruhy nevrátil, ani neměl kam. Provozní náklady na účast v evropském i světovém šampionátu cestovních automobilů se vyšplhaly do astronomických výšek a o plíživou degradaci skrz vysokou cenu přihlášek v obou šampionátech se postaral i tehdejší supremo formule 1 Bernie Ecclestone. Na závody cestovních automobilů tak dolehl několikaletý útlum. Na východní straně hranic nebyla situace o nic lepší. S rozpadající se železnou oponou se vytratil i Pohár míru a Tomášek, stejně jako jeho kolegové, spatřili nové možnosti v otevírající se náruči podnikatelského života.



**Tomášek (vpravo) se po dvouleté etapě v mistrovství Evropy vrátil na domácí scénu a kromě Škody 130L ho fanoušci mohli vidět i za volantem Škody Favorit. V roce 1990 přidal do sbírky poslední, šestý republikový titul na okruzích.**

Se světem motorsportu zůstal Tomášek spjat skrz domácí scénu. Přípravoval závodního favorita, s nímž v roce 1990 dosáhl na poslední, šestý republikový titul. Mezitím už nějaký čas mentoroval nastupující generaci závodních pilotů.

*„Učil jsem jezdit nové kluky, policajty i hasiče. Hodně lidí mělo problém udržet ideální stopu. Nejvíce práce jim dělalo široké Brno. Tam si správnou stopou můžete výrazně zkrátit dráhu, nebo špatnou hodně prodloužit. Jednou jsem tam učil hasiče s tatrovkami a do vysílačky jsme dostali zprávu, ať jedeme pomalu, protože někdo před námi hodil taturu na střešku...“*

Vlastimil Tomášek s oblibou vzpomíná na staré časy a je rád, že závodil právě v sedmdesátých a osmdesátých letech. Uvědomuje si, že jeho vzpomínky na pohodové časy by střetnutí se současnou realitou okruhového motorsportu nepřezily.

*„Dnes jsou závody jen o penězích. Jasně, v našich dobách také hrály roli, ale dalo se vyjít i s tím málem, co člověk měl. To se nikdy nevrátí. Závody jsem si užíval tak, jak bych si je dnes už neužil. Hlavně v Poháru míru, kde jsem vyhrával a bavilo mě to. Však co si budu namlouvat, závodění nejvíce baví, když se vyhrává,“* smál se Vlastimil Tomášek, republikový šampion v závodech do vrchu, na okruzích, mistr Slovenska na okruzích, držitel titulů v Poháru míru a přátelství, vítěz ankety Zlatý volant a Zasloužilý mistr sportu.