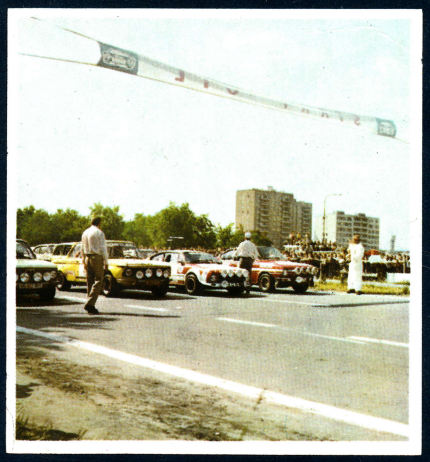
OD I. RALLYE ŠKODA '74 K MISTROVSTVÍ EVROPY JEZDCŮ





...TO JE RALLYE ŠKODA







MB



OD RALLYE ŠKODA '74 K MISTROVSTVÍ EVROPY JEZDCŮ V ROCE 1981

Vznik a význam automobilového soutěžního sportu v AZNP

VYDALA PROPAGACE RALLYE ŠKODA
MLADÁ BOLESLAV — LEDEN 1982

© Ing. Jaroslav Mansfeld

MEZINÁRODNÍ AUTOMOBILOVÁ

RALLYE ŠKODA

Podnět ke vzniku mezinárodní automobilové Rallye ŠKODA dal rok 1974, v němž Mladá Boleslav oslavila 1000 let od svého založení a zároveň si v tomto roce připomenul kulaté jubileum i závod na výrobu osobních automobilů Škoda, neboť právě před 80 lety se začala psát jeho bohatá historie.

Význam prvního ročníku Rallye ŠKODA '74 nebyl jen v jeho sportovní hodnotě, ale svou celkovou organizací přispíval k přátelství mezi národy světa. Dokladem toho byla hvězdicová jízda, která připomínala slavnou soutěž Rallye Monte Carlo. Místa stratů hvězdicové jízdy byla zvolena do měst čtyř socialistických zemí ve střední Evropě.

I. mezinárodní automobilová Rallye ŠKODA '74 se jela ve dnech 13. až 15. června 1974 u příležitosti 80. výročí založení automobilky a tisíciletí Mladé Boleslavi.

Posádky, které odstartovaly ve čtvrtek dne 13. června 1974 ve 20 hodin z Varšavy, Berlína, Budapešti, Prahy a Bratislavy dorazily po 500 km dlouhé pouti do místa startu vlastní třietapové soutěže do Mladé Boleslavi, 14. června 1974 mezi 7 až 10 hodinou ranní.

Všech 152 posádek z 9 zemí Evropy se mnoha divákům, kteří do Mladé Boleslavi dorazili, představilo v 15 hodin na úvodní zvláštní klasifikační zkoušce na okruhu, který byl zvolen na křižovatce dálničního obchvatu Mladé Boleslavi směrem na Jičín.

Již první jízdy ukázaly, kde hledat favority. Zasloužený obdiv diváků i soupeřů získaly nové vozy Škoda 200 RS, které při Rallye ŠKODA '74 slavily svoji první premiéru. Nové super sportovní kupé Škoda 200 RS bylo odvozeno z vozu 110 R. Vůz byl vybaven novým motorem o objemu válců 1997 cm^3. Velkou pozornost věnovali konstuktéři aerodynamice vozu a velmi zdařilá byla i nová konstrukce podvozkových orgánů. Nejlepšího času v úvodní rychlostní zkoušce dosáhli Oldřich Horsák s ing. Jiřím Motalem, za nimi následovali s odstupem 10 sekund Josef Srnský s ing. Jiřím Syrovátkou, oba na vozech Škoda 200 RS a třetí s odstupem 12 sekund skončili Vladimír Hubáček s ing. Stanislavem Minářikem na voze Renault Alpine A 110.

Přesně v 16 hodin vyjela na startovní rampu na Leninově náměstí se startovním č. 1 tovární posádka týmu Škoda František Udlínek — Jiří Pavlovský na voze Škoda 110 R, aby se jako první vydala na trať náročné třietapové soutěže. První etapa měřila 223, 5 km, druhá 439,2 km a třetí 664,1 km. Kořením soutěže bylo 22 rychlostních zkoušek o celkové délce 320 km, které plně prověřily jezdecké umění soutěžících.

Již od prvních rychlostních zkoušek bylo jasné ,že o vavřínový věnec vítěze svedou nelítostný boj Oldřich Horsák, Josef Srnský a Vladimír Hubáček. Poněkud v ústranní zájmu diváků však zůstal dobrý výkon neznámého norského jezdce Erika Aabyho na voze Opel Ascona 19 SR. Jeho dosažené časy v rychlostních zkouškách byly srovnatelné s touto trojicí

a tak jen technická závada jej vyřadila z dalšího boje. Dalším výrazným kandidátem na boj o čelné umístění byl norský jezdec John Haugland na voze Škoda 120 S, který se potom v sedmileté historii Rallye ŠKODA stal její živoucí legendou.

Orlické hory se staly pohřebištěm nadějí pro oba vedoucí vozy soutěže. Oldřich Horsák a poté i Josef Srnský v přemíře snahy o co nejlepší výsledek v soutěži , při prvním startu tohoto vynikajícího vozu Škoda 200 RS, lehce havarovali a tak usnadnili cestu k vítězství Vladimíru Hubáčkovi s ing. Stanislavem Minářikem na voze Renault Alpine. Ve druhé části soutěže se začalo dařit dalším členům továrního týmu Škoda Jaroslavu Jelínkovi se Svatoplukem Kvaizarem na voze ŠKODA 120 S a Karlu Šimkovi s Ottou Landeckým na voze ŠKODA 100 L. Předvedli divákům rasantní, ale čistou jízdu a dokázali, že umístění na významných evropských soutěžích nejsou dílem náhody a že právem patří mezi přední evropské jezdce. Druhé a třetí místo v absolutní klasifikaci Rallye ŠKODA '74 byly dostatečným důkazem jejich kvalit.

Ještě ani neskončily vzrušené debaty o úvodním ročníku mezinárodní automobilové Rallye ŠKODA, když se pořadatelé s novým elánem a nadšením pustili do přípravy dalšího ročníku.

RALLYE ŠKODA

II. mezinárodní automobilová Rallye ŠKODA '75 se jela ve dnech 2. až 3. července 1975 u příležitosti 30. výročí osvobození Československa. Nad soutěží převzal záštitu místopředseda vlády ing. Josef Šimon.

Posádky si pro úvodní část Rallye ŠKODA '75 opět mohly vybrat jednu z úvodních tras hvězdicové jízdy. Místa startů do této hvězdicové jízdy byla zvolena do Prahy, Bratislavy, Berlína, Varšavy, Budapešti, Brestu a Subotice. Všichni favorité soutěže se sjeli po absolvování 600 kilometrů předepsané tratě do Mladé Boleslavi, centra soutěže Rallye ŠKODA '75. Značné přívaly vody a hustá mlha způsobily, že úvodní hvězdicová jízda, více méně propagačního charakteru, nebyla žádnou procházkou, neboť vítězná posádka minulého ročníku soutěže, Vladimír Hubáček — ing. Stanislav Minářík, svoji alpinku u Českého Krumlova málem utopila.

Na 186 posádek z 10 zemí Evropy čekaly tři etapy vlastní soutěže, přičemž I. etapa měřila 434,2 km, II. etapa 694,2 km a poslední III. etapa 218,4 km. Na trati bylo 19 rychlostních zkoušek o celkové délce 229,3 km a navíc posádky absolvovaly tři zvláštní klasifikační zkoušky — dvě na okruhu v Mladé Boleslavi a jednu na okruhu v Mostě.

Tak, jak už se stalo tradicí, prolog k Rallye ŠKODA obstarávala rychlostní zkouška na okruhu. Zde měli možnost diváci vidět až 15 vozů najednou a mohli objektivně hodnotit jak umění jezdců tak i jízdní vlastnosti jednotlivých soutěžních vozů.

Hned první jízda, zvaná také jízdou králů, tj. největších favoritů soutěže ukázala, že nejvážnější kandidátem na absolutní vítězství je československá posádka Vladimír Hubáček — ing. Stanislav Minářík na voze Renault Alpine A 110. Vladimír Hubáček přijel na Rallye ŠKODA '75 vyzbrojen novým vozem, ve kterém měl nový motor o objemu válců 1800 cm^3. V úvodní rychlostní zkoušce dosáhl vítězného času 6 min 46 s. V těsném sledu za ním následovali Oldřich Horsák — ing. Jiří Motal na voze Škoda 200 RS časem 6 min 53 s a třetí byli Rakušané Franz Wittmann — Ossi Schurek na voze BMW 2002 s časem 6 min 59 s. Franz Wittmann patřil již v té době ke špičkovým evropským soutěžním jezdcům a jeho jméno figurovalo na mnoha výsledkových listinách evrop-

ských soutěží na čelních pozicích. Své kvality prokázal především v roce 1978, kdy si vybojoval titul „Vícemistra“ Evropy na voze Opel Kadett GT/E. Další,kdo sklízel zasloužený obdiv diváků byl John Haugland na voze Škoda 120 S. Se strojem výkonově mnohem slabším dokázal držet tempo a v rychlostních zkouškách, kde převládal prašný povrch, dokázal dokonce zvítězit.

Výkon Vladimíra Hubáčka při Rallye ŠKODA '75 byl skutečně precizní a nenechal nikoho na pochybách, že si jede pro druhé vítězství v absolutní klasifikaci. O to větší boj se však rozpoutal o další místa. První ze hry vypadl Franz Wittmann, když v rychlostní zkoušce v Kokořínském údolí opřel svůj BMW o skálu. Zbytky světle zelené barvy tam snad nalezneme ještě dnes a mezi soutěžními jezdci se tomu místu stále říká „Wittmannova skála“.

Velice vyrovnanou jízdu předvedl Oldřich Horsák, který přivedl vůz Škoda 200 RS do cíle soutěže na druhém místě. Pro třetí místo si dojel po výborném výkonu Nor John Haugland na voze Škoda 120 S. Uznání zaslouží i posádka Josef Sivík — Hana Kyjánková na voze Renault 17 Gordini, když proměnili svůj první start s tímto vozem v pěkné páté místo v absolutní klasifikaci.

RALLYE ŠKODA
MLADÁ BOLESLAV

III. mezinárodní automobilová Rallye ŠKODA '76 s jela ve dnech 2. až 4. července 1976 v roce XV. sjezdu KSČ, v rámci 25. výročí založení Svazarmu.

Úsporná opatření o šetření s pohonnými hmotami se odrazila i v organizaci a pořádání automobilového sportu. To byl jeden z hlavních důvodů, proč v roce 1976 nebyla Rallye ŠKODA zahájena hvězdicovou jízdou. Úroveň soutěže tím nebyla nijak snížena, ba naopak získala ještě více na sportovním charakteru.

Na startu soutěže Rallye ŠKODA '76, která byla součástí mistrovství republiky v automobilových soutěžích, jsme přivítali vysoký počet posádek 182 z 10 zemí Evropy. Trať soutěže doznala oproti předcházejícím dvěma ročníkům mnohých změn. Z tříetapové soutěže se stala dvouetapová, přičemž první etapa Rallye ŠKODA '76 měřila 773,4 km a druhá 1014,7 km. Divácky nejatraktivnější byla místa rychlostních zkoušek, kterých bylo na trati celkem 290,4 km.

Rallye ŠKODA '76 se do historie automobilového soutěžního sportu zapsala tím, že se na jejím startu poprvé objevily nové soutěžní vozy Škoda 130 RS, které svým technickým řešením navazovaly na úspěšné vozy Škoda 200 RS. Možnost startu s tímto vozem byla dána posádkám továrního týmu Škoda ve složení: John Haugland — Absjoern Floene, Václav Blahna — Lubislav Hlávka, Milan Zapadlo — ing. Pavel Hortek a ing. Jiří Šedivý — Jiří Janeček.

Hned od startu bylo zřejmé, že Rallye ŠKODA '76 se pojede ve znamení souboje stotřícítek s Renaultem Alpine Vladimíra Hubáčka s ing. Stanislavem Minářikem. Konkurence zahraničních jezdců a vozů, byť byla početná, nemohla do tohoto souboje promluvit. Tropické vedro, které panovalo po celý průběh soutěže a značně stěžovalo život soutěžním posádkám mělo za následek, že do cíle dojelo pouze 37 vozů a ani jeden z nich nedokončil soutěž bez trestných bodů.

Do cíle soutěže dojel pouze jeden vůz Škoda 130 RS, zato však vítězný. Václav Blahna s Lubislavem Hlávkou dosáhli vítězství v automobilové soutěži v absolutní klasifikaci. Velký výkon v soutěži odvedli Vlastimil Havel s Miroslavem Wohankou na voze Škoda 110 R, když se po několika rychlostních zkouškách před cílem probojovali na druhé místo v absolutní

klasifikaci. Porucha vozu, rychlá výměna převodové skříně, však znamenala časovou ztrátu a zatížení 3000 trestnými body v časové kontrole a tím i pád na 14. příčku. Na druhé místo postoupila posádka bratří Olssonů ze Švédska na voze Ford Escort RS 2000. Třetí skončili Tomáš Hank s Arnoštem Neubauerem na voze Škoda 110 Rallye. Pohled do výsledkové listiny Rallye ŠKODA '76 ukázal, že československí jezdci si přece jen zvykli na kratší automobilové soutěže sprintérského charakteru a tak jejich výkony v jednotlivých rychlostních zkouškách byly značně kolísavé.

RALLYE ŠKODA '77

Zájem soutěžních jezdců o automobilovou Rallye Škoda byl nejen doma, ale i v zahraničí. Touhou pořadatelů bylo povýšit tuto soutěž na mistrovský podnik, jehož výsledky by se započítávaly do seriálu soutěží Mistrovství Evropy jezdců. V roce 1977 byla snaha pořadatelů a organizátorů ještě marná.

IV. mezinárodní automobilová soutěž Rallye ŠKODA '77 se jela ve dnech 1. až 3. července 1977 v roce 60. výročí Velké říjnové socialistické revoluce.

Trať soutěže byla oproti předcházejícímu ročníku Rallye ŠKODA '76 kratší. Měřila 1625,5 km a byla rozdělena do tří etap. S ohledem na bezpečnost silničního provozu bylo v tomto ročníku soutěže upuštěno od tzv. sprint etap, tj. úseků mezi časovými kontrolami, v nichž byl stanoven vyšší rychlostní průměr. O výsledku soutěže se potom především rozhodovalo na technických úsecích rychlostních zkoušek, kterých bylo v Rallye ŠKODA '77 celkem 290,6 km. Oku diváka lahodil opět početný peloton našich i zahraničních vozů. Do vlastní automobilové soutěže Rallye ŠKODA '77 odstartovalo 176 vozů. K nim se potom ve druhé etapě přidaly další československé posádky, které byly přihlášeny do mistrovství republiky v automobilových soutěžích, do kterého se též Rallye ŠKODA započítávala.

Favorité soutěže tvořili čelo startovní listiny a byli jimi především tovární jezdci týmu Škoda na již známých a úspěšných vozech Škoda 130 RS. Se startovním číslem 1 se vydal na trať soutěže jako první vítěz minulého ročníku Rallye ŠKODA '76 Václav Blahna s Lubislavem Hlávkou Startovní číslo 3 měli Milan Zapadlo s ing. Jiřím Motalem. Startovní číslo 4 John Haugland s Bruno Berglundem, startovní číslo 5 Svatopluk Kvaizar s Jiřím Kotkem a startovní číslo 7 ing. Jiří Šedivý s Jiřím Janečkem. Naděje na vítězství se připisovaly i posádce Barum týmu Josefu Sivíkovi s ing. Ivanem Šťouračem na voze Renault 17 Gordini. Ze zahraničních posádek se připisovaly největší šance Rakušanům Walteru Öttlovi s Klausem Krammerem na voze Porsche Carrera.

Všechny předpovídané naděje favoritů se však ztratily nedlouho po zahájení soutěže. Posádka Milan Zapadlo — ing. Jiří Motal musela vzdát pro poruchu vozu již na úvodní zvláštní klasifikační zkoušce na okruhu. Lehká havárie již v první rychlostní zkoušce psychicky poznamenala jinak vynikajícího Svatopluka Kvaizara natolik, že o několik rychlostních zkoušek později, musela tato posádka soutěž definitivně ukončit. Technická závada vyřadila z dalšího boje i Václava Blahnu s Lubislavem Hlávkou. Čest tovární značky a vozu Škoda 130 RS nadále hájily posádky John Haugland — Bruno Berglund a ing. Jiří Šedivý — Jiří Janeček, které také v tomto pořadí obsadily prvá dvě místa v absolutní klasifikaci. Rakušané Walter Öttl s Klausem Krammerem odvedli velmi dobrý výkon a mezi diváky způsobilo jejich jezdecké umění i atraktivní vůz Porsche Carrera zasloužený obdiv. Opět velmi dobrý výkon odvedla vrchlabská posádka Vlastimil Havel — Miroslav Wohanka na voze Škoda 110 R a oba dokázali, že nový vůz Škoda

130 RS by jim příslušel. Pro diváky i odborníky bylo jistě překvapením 5. místo v absolutní klasifikaci Miroslava Lanka s Janem Teichmannem a 7. místo Jana Kapy s Pavlem Kolářem, oba na vozech VAZ 21011 MTX.

RALLYE ŠKODA '78

V. mezinárodní automobilová Rallye ŠKODA '78 se jela ve dnech 30. června až 2. července 1978 u příležitosti 30. výročí Vítězného února a 60. výročí vzniku republiky. Nad soutěží převzal záštitu předseda federální vlády Lubomír Štrougal. Výsledky této soutěže se poprvé v její historii započítávaly do seriálu soutěží Mistrovství Evropy jezdců s koeficientem 1.

Trať v celkové délce 1711,1 km byla rozdělena do dvou etap — 896,2 a 814,9 km. Schopnosti posádek dokonale prověřilo 47 rychlostních zkoušek o celkové délce 511,6 km.

V tomto ročníku vyjímečně nezačínala Rallye ŠKODA typickou zvláštní klasifikační zkouškou na okruhu, ale posádky po odstartování z Mladé Boleslavi zamířily na tak zvaný Valský okruh. Byla to jediná rychlostní zkouška v celé soutěži s letmým startem. Značné množství diváků sledovalo se zájmem všech 84 odstartovaných posádek, ale především uznale tleskalo všem uchazečům o přední umístění v soutěži, kterých bylo hned několik. Nejvážnějšími favority byla belgická posádka Gilbert Staepelaere — Ferry Franssen na továrním voze Ford Escort RS 1800. Již hned první rychlostní zkouška potvrdila, že svoji účast v Rallye ŠKODA '78 myslí vážně a že si chtějí připsat dalších 20 bodů na své konto. V roce 1978 jich nasbírali v celém seriálu soutěže Mistrovství Evropy jezdců 221 a v celkovém hodnocení se umístili v Evropě na 3. místě. Technická závada i tak věhlasného vozu jakým Ford Escort RS 1800 jistě je, je vyřadila z dalšího boje. Další vynikající a sympatickou posádkou byli Rakušané Wolfgang Šulc — Helmut Neverla na voze Porsche Carrera. I je však technická závada v deváté rychlostní zkoušce vyřadila ze soutěže. Se snahou o co nejlepší výkon k nám přijela známá bulharská posádka Ilja Čubrikov — Kiro Kirov na voze Renault 5 Alpine. Sympatický Bulhar se snažil seč mohl, ale na výkony továrních jezdců týmu Škoda na vozech Škoda 130 RS nestačil a tak zákonitě přišlo to, co již mnozí předvídali. V sedmnácté rychlostní zkoušce přecenění svých sil, kotrmelec přes střechu a tím i vyřazení ze soutěže.

Boj o prvenství, tak jak už se při Rallye ŠKODA stalo tradicí, se odehrál opět mezi jezdci továrního týmu Škoda. Ale i mezi nimi panovala nervozita a rivalita. Snad proto odpadli ze soutěže Václav Blahna, John Haugland, Milan Zapadlo i Svatopluk Kvaizar. Na konečný výsledek to však nemělo velký vliv, protože kamarádi z týmu za ně zaskočili a posádky ing. Jiří Šedivý — Jiří Janeček a Vlastimil Havel — Miroslav Wohanka obsadili první dvě místa v absolutní klasifikaci. Hegemonii úspěšných stotřicítek narušila pouze velmi dobrá švédská posádka Björn Sjunning — Hans Andersson na voze Opel Kadett GT/E, kteří se umístili na 3. místě v absolutní klasifikaci.

RALLYE ŠKODA '79

VI. mezinárodní automobilová Rallye ŠKODA '79 se jela ve dnech 29. června až 1. července 1979 u příležitosti 85. výročí založení automobilky v Mladé Boleslavi.

Do soutěže, která se opět započítávala do Mistrovství Evropy jezdců, se přihlásilo 131 posádek z osmi zemí Evropy. Převzato bylo 87 vozů, z toho 40 se zahraničními posádkami. Trať soutěže byla oproti předchozím ročníkům zkrácena na 1420 km a byla rozdělena do dvou etap. Jezdci si pochvalovali i volbu rychlost-

ních zkoušek, kterých bylo 44 o celkové délce 485, 6 km.

Prolog soutěže po roční odmlce opět obstarala zvláštní klasifikační zkouška na okruhu v Mladé Boleslavi. Zde se představily divákům všechny favorizované posádky. Ze zahraničních mezi ně patřila především maďarská posádka Attila Ferjancz — Dr. Tandari na voze Renault 5 Alpine. Attila Ferjancz dokázal, že patří mezi přední prioritní evropské jezdce, neboť v roce 1979 obsadil v celkovém hodnocení Mistrovství Evropy jezdců pěkné 10. místo.

Dalším vážným uchazečem o přední umístění byl dánský reprezentant Jens Ole Kristiansen na voze Opel Ascona. Tento jezdec se zúčastňuje mnoha soutěží v Evropě a na jeho kontě je již plno nejlepších umístění. Jeho kvality dokazovala ta skutečnost, že se stal v roce 1978 vítězem sportovního poháru firmy Opel a byl prohlášen nejlepším soukromým evropským jezdcem na voze Opel. Velmi dobrou posádkou byla i švédská dvojice Bengt Lundström — Gran Andersson na voze Toyota Corolla, která nalezla svůj původ v ladičské dílně Toyota-Euro-týmu, kterou vede bývalý vynikající soutěžní jezdec Ove Andersson. Z dalších zahraničních posádek, které určitě patří mezi dobrý evropský průměr, jsme na startu Rallye ŠKODA '79 přivítali Nory Jense Sögaarda s Per Odvarem Nyborgem na voze Opel Kadett GT/E. Velkými favority a kandidáty na absolutní prvenství byli Čechoslováci Leo Pavlík — Bořivoj Mottl na voze Renault 5 Alpine, kteří věnovali přípravě a tréninku na Rallye ŠKODA mnoho času. V neposlední řadě se za favority soutěže považovaly i posádky továrního týmu Škoda ve složení ing. Jiří Šedivý — Jiří Janeček, John Haugland — Jan Olof Bohlin, Vlastimil Havel — Jan Soukup a Václav Blahna — ing. Jiří Motal, všichni na vozech Škoda 130 RS.

Ihned po startu soutěže se v prvních rychlostních zkouškách nelítostně bojovalo o každou sekundu a tak se diváci, kteří přijeli na Rallye ŠKODA z dalekého okolí, měli na co dívat. Velký souboj se po celou dobu soutěže odehrával mezi Johnem Hauglandem a Leo Pavlíkem a dále mezi Vlastimilem Havlem a Attilou Ferjanczem. Nakonec se pořadí v cíli soutěže nezměnilo a šťastný norský jezdec John Haugland si dojel pro své druhé vítězství v Rallye ŠKODA. Kalich hořkosti v tomto ročníku museli vypít až do dna lonští vítězové ing. Jiří Šedivý s Jiřím Janečkem na voze Škoda 130 RS. Opět jeli ve velkém stylu a tak jen nezodpovědnost některých diváků, kteří si z cíle rychlostní zkoušky odnesli návěstní znamení, které upozorňuje jezdce na cíl rychlostní zkoušky, jako suvenýr, znamenala nepříjemnou havárii této posádky a tím i vyřazení ze soutěže.

Hodně se při přípravě Rallye ŠKODA '79 hovořilo o zvýšení koeficientu. Pan Mustaffa Tekdag z Turecka, který zde plnil úlohu pozorovatele FIA, řekl: „Musím všem pořadatelům a organizátorům poděkovat za skutečně pěkný motoristický zážitek. Trať soutěže a vše kolem ní bylo výborné. Kdyby záleželo jen na mně, okamžitě bych zvedl ruku proto, aby byl automobilové Rallye ŠKODA zvýšen koeficient. Bohužel, já však jen vypracuji hodnotící zprávu. Seznam všech mistrovských soutěží je bohatý a tak záleží víceméně na štěstí, když některá z nich vypadne a teprve potom se dostanou ke slovu zprávy pozorovatelů a podle nich sportovní komise FISA rozhodne, která ze soutěží nahradí tu,která z jakýchkoliv důvodů vypadne". Tolik tedy na vysvětlenou.



VII. mezinárodní automobilová soutěž Ral-

lye ŠKODA '80 se jela ve dnech 4. — 6. července 1980 u příležitosti 35. výročí osvobození Československa Sovětskou armádou a 75. výročí vyrobení prvního automobilu v Mladé Boleslavi.

Úsporná opatření o šetření s pohonnými hmotami a celkovými peněžními náklady na celou soutěž se odrazila i v organizaci automobilového sportu. Z toho důvodu vytvořili pořadatelé trať soutěže tak, aby splňovala požadavky náročnosti a rozmanitosti při co možná nejkratší délce vlastní trati. Na posádky čekalo 1132 náročných kilometrů trati, zpestřených 45 rychlostními zkouškami o celkové délce 382 km.

Do automobilové soutěže Rallye ŠKODA '80 se přihlásilo 144 posádek ze 12 zemí Evropy. Slavnostní startovní rampu opustilo v pátek 4. července v 19 hodin celkem 104 posádek, z toho 52 zahraničních. Přesto, že se na start soutěže nedostavil nejvážnější favorit, švédský prioritní jezdec Per Eklund s vozem Porsche 911 SC a na poslední chvíli se omluvil i Rakušan Franz Wittman na Audi 80, neztratila Rallye ŠKODA '80 nic na své dramatičnosti. Ze zahraničních posádek, které mohly promluvit do absolutního pořadí jsme uvítali na stratu smíšenou dánskou posádku Jens Ole Kristiansen a Ellen Sybergovou na voze Opel Ascona. Hned za nimi vyrazili na trať Lucemburčané Aly Kridel s Paulem Dunkelem na voze Ford Escort RS 1800. S nadějemi na vítězství nastupovala do soutěže maďarská posádka Attila Ferjancz — Dr. Janos Tandari na voze Renault 5 Alpine. Odborníci dávali naději i vynikajícímu norskému jezdci Eriku Aabymu, který byl po tři roky smluvním jezdcem Fordu. Na start Rallye ŠKODA se však dostavil s vozem Volvo 142 S, namísto původně ohlášeného vozu Ford Escort RS 1800. Hodně se očekávalo i od Švéda Björna Sjunninga na voze Opel Kadett GT/E, který je typickým představitelem severského stylu průjezdu zatáček. Záruku dobrého výkonu dávala i rakouská posádka Manfred Essig — Dieter Oberortner na voze Opel Kadett GT/E. K těmto jezdcům se přiřadili i naši českoslovenští jezdci Leo Pavlík — Bořivoj Mottl na Renaultu 5 Alpine a celý tovární tým Škoda na vozech Škoda 130 RS.

Ještě na úvodní klasifikační zkoušce na okruhu přišla Rallye ŠKODA '80 hned o dva favority soutěže najednou. Pro technické závady odstoupil Leo Pavlík a Erik Aaaby. Celá soutěž potom proběhla ve znamení vynikajícího souboje Nora Johna Hauglanda s Janem Olofem Bohlinem a Svatoplukem Kvaizarem s Jiřím Kotkem na vozech Škoda 130 RS. Výborně jim sekundovala i lucemburská posádka Aly Kridel — Paul Dunkel na voze Ford Escort RS 1800. O tom, jak velký boj to byl, svědčí například porovnání časů z rychlostní zkoušky číslo 22 Koberovy — Malá Skála, kde se na prvním místě se shodným časem 3 min 25 s umístili Aly Kridel, Svatopluk Kvaizar a ing. Jiří Šedivý a o dvě sekundy za nimi byl John Haugland. Věčný smolař Rallye ŠKODA a snad v životní formě jedoucí Svatopluk Kvaizar musel však z tohoto boje opět nedobrovolně odstoupit pro technickou poruchu vozu. Stejný osud potkal i Lucemburčana Alyho Kridela. V závěru soutěže, který byl provázen značným lijákem, s přehledem jedoucí norsko-švédská posádka John Haugland s J. O. Bohlinem na voze Škoda 130 RS uhájila své třetí absolutní vítězství v Rallye ŠKODA. Celá automobilová soutěž Rallye ŠKODA '80 skončila velkým úspěchem továrního týmu Škoda, jehož jezdci obsadili první, druhé, třetí a páté místo v absolutní klasifikaci.

RALLYE ŠKODA'81

MLADÁ BOLESLAV-ČSSR

Organizátoři i pořadatelé všech ročníků automobilové soutěže Rallye ŠKODA se vždy

snažili o co nejlepší uspořádání tohoto mistrovského podniku. Během celého období trvání Rallye ŠKODA nikdy nedošlo k vážné změně trati soutěže oproti trati stanovené intinerářem. Rychlostní zkoušky byly vždy pečlivě pořadatelsky zajištěny a to především z hlediska bezpečnosti jezdců, diváků, zdravotního zabezpečení sanitními vozy s odborným personálem a radiového a telefonního spojení.

Velkou pozornost věnovali pořadatelé radiovému a telefonnímu spojení se všemi kontrolními stanovišti na trati soutěže a řídícím centrem-dispečinkem v Mladé Boleslavi. Kladně byla všemi účastníky soutěže hodnocena operativnost při vydávání výsledků soutěže. Tyto výsledky byly zpracovány na počítači IBM a byly vyvěšovány na oficiální vývěsní tabuli.

Nikdy nebyly stížnosti a nebyly podány protesty na způsob a regulérnost provádění časoměření v rychlostních zkouškách.

Automobilové soutěži Rallye ŠKODA byla věnována značná pozornost v denním tisku a během soutěže byly vysílány pravidelné relace v rozhlase a šoty v televizním vysílání.

Jistě všechny tyto aspekty byly brány v úvahu, když se na podzimním zasedání sportovní komise FISA v roce 1980 rozhodovalo o přidělení vyššího koeficientu soutěži Rallye ŠKODA.

RALLYE ŠKODA

Dlouholetá poctivá práce pořadatelů a všech ostatních organizátorů přinesla své ovoce.

Ve dnech 10. — 12. 7. 1981 se jela v Mladé Boleslavi VIII. mezinárodní automobilová Rallye Škoda '81 u u příležitosti 60. výročí založení Komunistické strany Československa a na počest 30. výročí založení Svazarmu. Výsledky této automobilové soutěže se v tomto roce poprvé započítávaly do Mistrovství Evropy jezdců s koeficientem 2.

Trať soutěže byla oproti minulému ročníku na mnoha místech přepracována a lze říci, že právě ona velice ovlivnila dramatické boje o každou sekundu na jejich náročných rychlostních zkouškách. Na první, Mšenské etapě dlouhé 486,87 km, čekalo na jezdce 168,69 km rychlostních zkoušek a na druhé, Semilské, dlouhé 599,67 km, 207,63 km rychlostních zkoušek.

Do automobilové soutěže Rallye Škoda '81 se přihlásilo 108 posádek ze 12 zemí Evropy. Přestože počet posádek na startu soutěže byl oproti loňskému ročníku nižší, zcela nesporně vzrostla kvalita zúčastněných posádek.

Favoritem číslo jedna se stala belgická posádka Robert Droogmans — Alain Geron na voze Ford Escort BDA, jehož motor v tovární úpravě dával výkon 265 k a byl nejsilnějším vozem ve startovní listině. Tento mladý jezdec dosáhl v poslední době několika mimořádných výsledků, především v těžké Rallye Ypre (ME koeficient 4), a tak není tajemství, že o něho již projevily zájem i dva tovární týmy.

Pro diváky se v tomto roce staly magnetem pozornosti dva modré vozy Renault 5 Turbo, které pilotovali smluvní jezdci továrny Renault. Maďar Attila Ferjancz a Polák Blažej Krupa. Tyto vozy patří v současné době mezi špičku světového soutěžního sportu a do budoucnosti se jim připisují největší naděje na úspěch.

Dalšími kandidáty na přední umístění v soutěži byli belgičané Willy Plas — Edy Nijs na voze Fiat Ritmo 75 a západoněmecká posádka Peter Mattig — Hubert Stadler na voze Opel Ascona 400.

Velice poctivě se na soutěž připravoval tovární tým Škoda a především norský jezdec John Haugland, jehož skrytou touhou bylo dosáhnout třetího absolutního vítězství v řadě za sebou. S předsevzetím odčinit loňský neúspěch přistupoval k soutěži i mistr ČSSR Leo Pavlík s vozem Renault 5 Alpine.

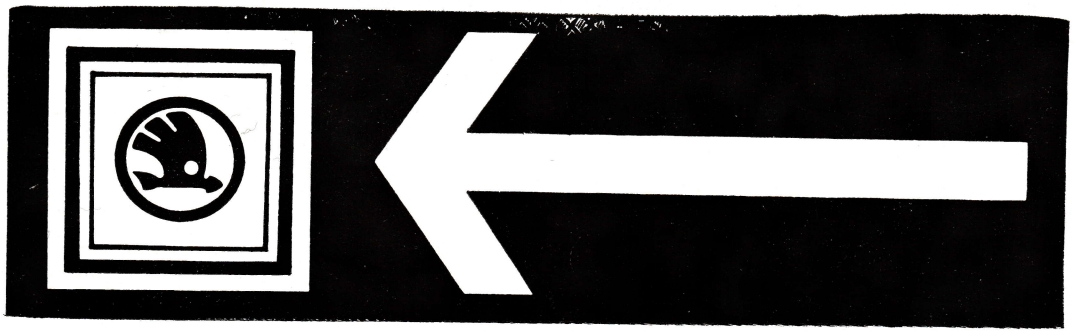
Prolog k Rallye Škoda '81 obstarala opět

zvláštní klasifikační zkouška na okruhu. Hned první jízda uvedla do varu nespočet diváků podél trati. Roli favorita potvrdil Belgičan Droogmas, který zajel tuto zkoušku v novém rekordním čase 6 min 24 s, což odpovídá průměrné rychlosti 104 km/h. Na dalších míistech následovali s minimálními odstupy Ferjancz, Krupa, Mattig, Haugland, Pavlík, Plas a za nimi celé 83 členné pole jezdců.

Hned po startu do vlastní soutěže se rozpoutal boj o každou sekundu a tak diváci, kterých se sešlo při Rallye Škoda neuvěřitelné množství rozhodně nelitovali. Až do 7. rychlostní zkoušky udával tón v soutěži vynikajícím způsobem jedoucí Maďar Attila Ferjancz, který mohl využít znalosti některých mšenských zkoušek z uplynulých ročníků. Poté se však do čela probojoval Belgičan Droogmans a své vedoucí postavení si s náskokem 24 s uhájil až do cíle soutěže. Dokladem jejich boje je i počet vítězství v rychlostních zkouškách. Droogmans zvítězil ve 26 RZ, Ferjancz ve 20 RZ a pouze dvakrát byl nejrychlejší Krupa a jednou Haugland. Výkon Johna Hauglanda, který se snažil silnějších vozech, byl impozantní. Při pohledu držet krok s vedoucí trojicí jezdců na mnohem silnějších vozech, byl impozantní. Při pohledu na jeho jízdu se zdálo, že jede mnohdy až na hranici svého výkonu a tak lehká havárie v 25. rychlostní zkoušce ho vyřadila z dalšího boje. Velmi dobrý výkon odvedl celý tovární tým Škoda a především potom nově sestavená posádka Svatopluk Kvaizar — Jan Soukup, která se stala nejúspěšnější Československou posádkou na Rallye Škoda '81.

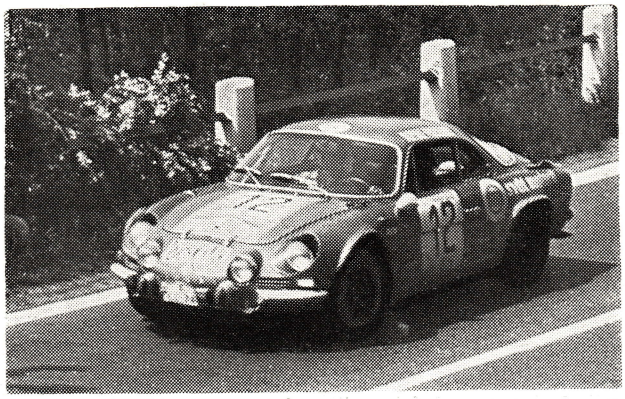
Úspěšný VIII. ročník mezinárodní automobilové Rallye Škoda '81 skončil. Byl charakterizován nebývalým zájmem diváků, kteří po celou dobu soutěže tvořili neopakovatelnou kulisu tohoto významného sportovního svátku v Československu.

Rallye Škoda si díky své dobré organizaci získává stále větší jméno u evropských soutěží a tak se můžeme již dnes těšit, že v příštích ročnících této soutěže uvidíme na startu další přední evropské a světové jezdce.



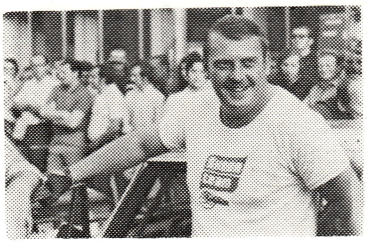
Rallye Škoda '74

Posádka Vladimír Hubáček — Ing. Stanislav Minářík na voze Renault Alpine A 110 si jede pro vítězství v absolutní klasifikaci Rallye Škoda '74 ▼





▲ První start Wolfganga Šulce s vozem BMW 2002 Tii v Československu při Rallye Škoda '74



◀ Muž, který se umístil na 3. místě v absolutní klasifikaci Rallye Škoda '74, věčně usměvavý Karel Šimek

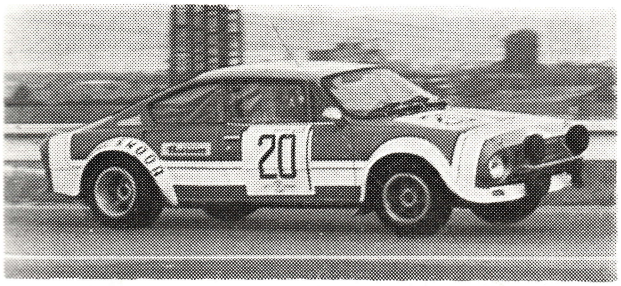
Vůz Škoda 120 S norského jedzce Johna Hauglanda při výměně pneumatik před startem zvláštní klasifikační zkoušky na okruhu v Mostě při Rallye Škoda '74 ▼



Posádka továrního týmu Škoda Kapras — Hršel na voze Škoda 110 L v časové kontrole v Mladé Boleslavi po absolvování úvodní hvězdicové jízdy Rallye Škoda '74 ▼



RALLYE ŠKODA '75



▲ Vůz Škoda 200 RS při své premiéře na Rallye Škoda '74. Na našem snímku je posádka Oldřich Horsák — Ing. Jiří Motal na trati zvláštní klasifikační zkoušky v Mladé Boleslavi

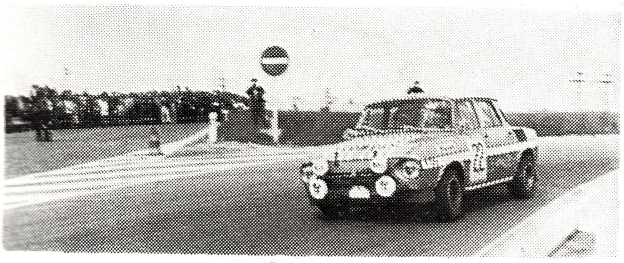


◀ Vynikající výkon při Rallye Škoda '74 podala vrchlabská posádka Josef — Ing. Jiří Syrovátka s vozem Škoda 200 RS

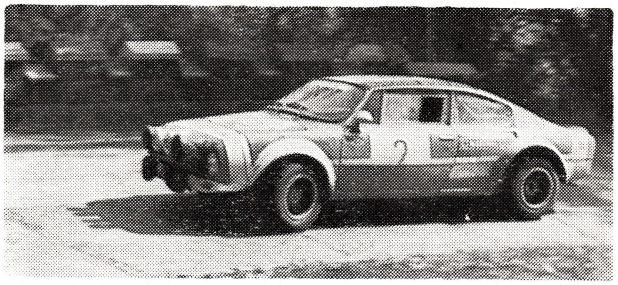


▲ Posádka, která obsadila 3. místo v absolutní klasifikaci Rallye Škoda '75, John Haugland s Arildem Antosenem s vozem Škoda 120 S

Posádka Jaroslav Jelínek — Svatopluk Kvaizar patřila na počátku sedmdesátých let mezi naše nejlepší; na našem snímku je vidíme v úspěšném ročníku soutěže Rallye Škoda '74, kde obsadili druhé místo v absolutní klasifikaci ▼



Kvasinská posádka Ing. Jiří Šedivý — Jiří Janeček na trati známé rychlostní zkoušky v okolí hradu Kokořína při Rallye Škoda '75 ▼





▲ Do časové kontroly v Mladé Boleslavi na Leninově náměstí přijíždí československá posádka Josef Sivík — Hana Kyjánková na voze Renault 17 Gordini při Rallye Škoda '75



▲ Znovu vítězní Vladimír Hubáček s Ing. Stanislavem Minaříkem na voze Renault Alpine na trati Rallye Škoda '75

Československá posádka Oldřich Horsák — Ing. Jiří Motal v časové kontrole v Mladé Boleslavi. Svůj poslední společný start v automobilové soutěži proměnili ve 2. místo v absolutní klasifikaci Rallye Škoda '75 ▼

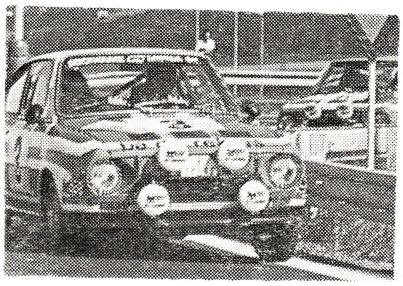


RALLYE ŠKODA
MLADÁ BOLESLAV

Rallye Škoda '76



▲ Rakušan Franz Wittman s vozem BMW 2002 Tii patřil mezi horké favority automobilové soutěže Rallye Škoda '75



▲ John Haugland sledovaný Václavem Blahnou na trati ZKZO při premiéře vozů Škoda 130 RS na Rallye Škoda '76

Velkým překvapením při Rallye Škoda '76 byl výkon švédské bratrské dvojice Anders Olsson — Magnus Olsson na voze Ford Escort RS 2000. Druhé místo v absolutní klasifikaci jistě nečekali ▼

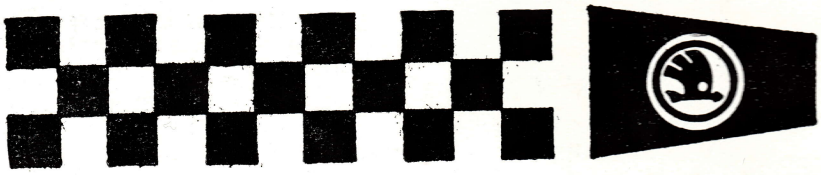




▲ Životního úspěchu při Rallye Škoda '76 dosáhli Tomáš Hank s Arnoštem Neubauerem; s vozem Škoda 110 L si dojeli pro třetí místo v absolutní klasifikaci

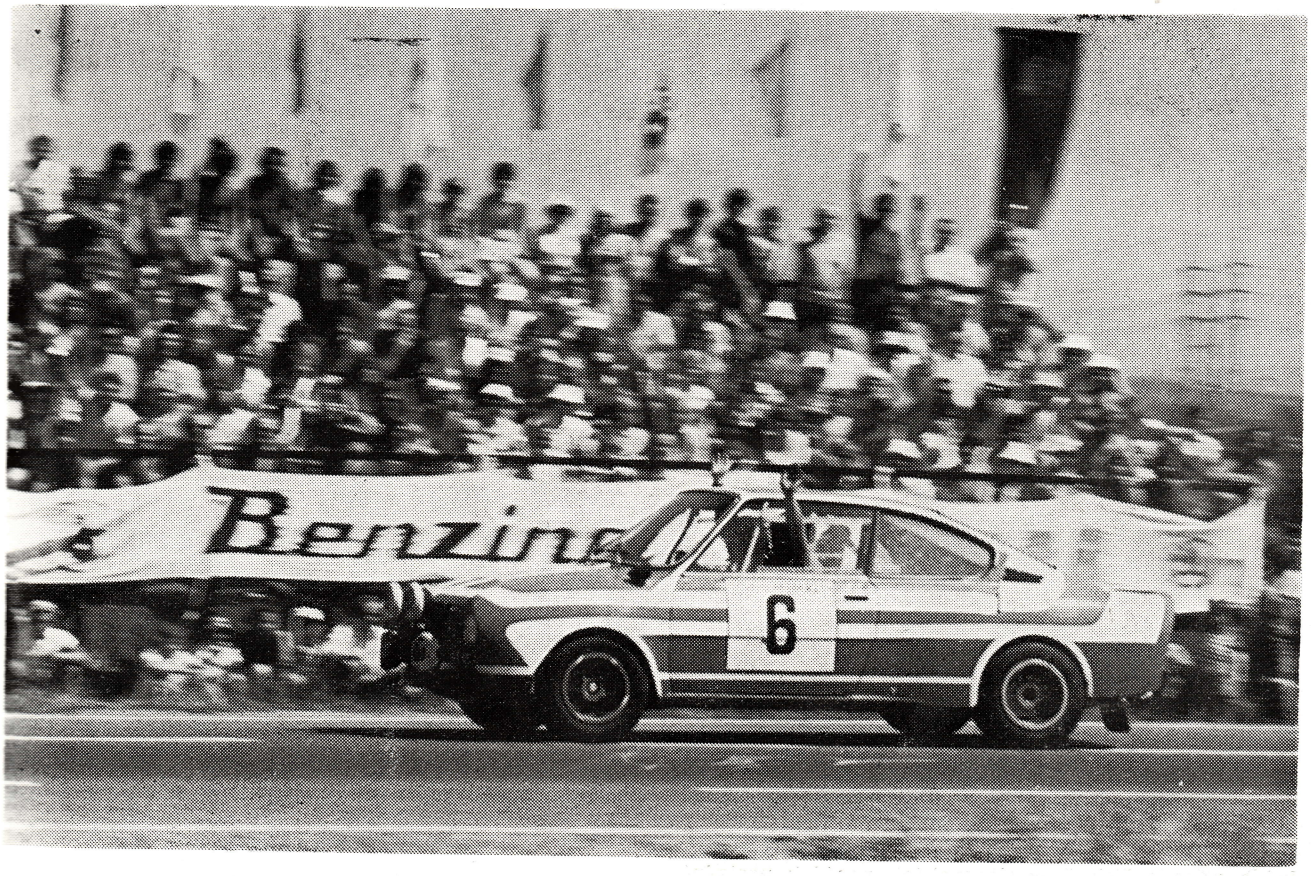


▲ Hodně se čekalo od rakouského mistra Viktora Dietmayera, který při Rallye Škoda '76 pilotoval vůz VW Golf GTI; technická závada jej však vyřadila ze soutěže již ve 4. rychlostní zkoušce



Velkými smolaři Rallye Škoda '76 byli Vlastimil Havel s Miroslavem Wohankou na voze Škoda 110 R; oba si však vše vynahradili v následujících ročnících soutěže ▼





První historické vítězství vozu Škoda RS v automobilové soutěži.
Václav Blahna s Lubislavem Hlávkou zdraví diváky po absolvování závěrečné klasifikační zkoušky Rallye Škoda '76 na okruhu v Mladé Boleslavi.



▲ Českoslovenští reprezentanti Ing. Jiří Šedivý — Jiří Janeček s vozem Škoda 130 RS před startem Rallye Škoda '77

Jedna z nejlepších československých posádek poslední doby před startem automobilové soutěže Rallye Škoda '77 Václav Blahna s Lubislavem Hlávkou ▼

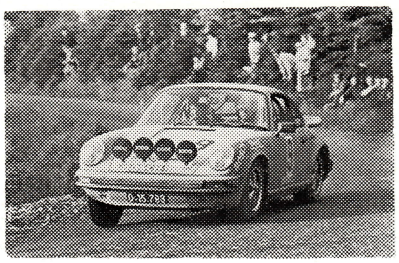




▲ Bez předního skla pokračovali Svatopluk Kvaizar s Jiřím Kotkem v plném tempu v soutěži Rallye Škoda '77

RALLYE ŠKODA
MLADÁ BOLESLAV

Zájem diváků se při Rallye Škoda '77 soustředil na rakouskou posádku Walter Öttl — Klaus Krammer na voze Porsche Carrera, kteří obsadili 3. místo v absolutní klasifikaci ▼





▲ Vítězná posádka Rallye Škoda '77 John Haugland a Bruno Berglung na voze Škoda 130 RS
Bruno Berglung patří v současné době mezi nejlepší evropské spolujezdce a naviguje výborného švédského jezdce Anderse Kullänga s vozem Opel Ascona 400



▲ Šotolinový povrch vždy vyhovoval všem severským jezdcům. Na našem snímku předvádí typický průjezd zatáčkou Björn Sjunning, který při Rallye Škoda '78 získal 3. místo v absolutní klasifikaci

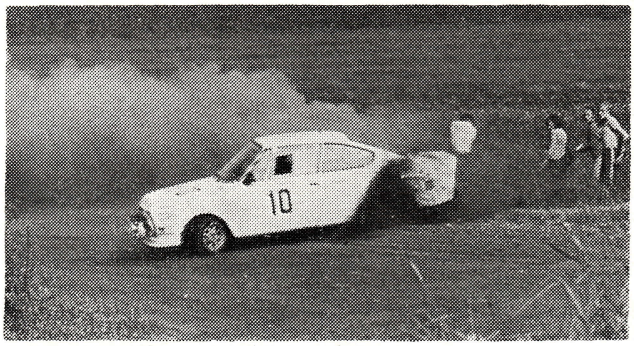
RALLYE ŠKODA '78

Startovní číslo 13 zřejmě přineslo smůlu Rakušanu Walteru Ostererovi, který pro technickou závadu v poslední rychlostní zkoušce musel odstoupit z 2. místa v absolutní klasifikaci Rallye Škoda '78 ▼





◀ Sympatický Vídeňák Wolfgang Šulc s vozem Porsche Carrera na startu své poslední Rallye Škoda v roce 1978. V roce 1979 zůstalo jeho startovní číslo 2 pietně neobsazeno. Dva týdny před naší soutěží tragicky zahynul na své dovolené při jízdě na motocyklu



▲ Nervozita při Rallye Škoda '78 byla znát i na Johnu Hauglandovi. „Hodiny" v zatáčce na Valském okruhu u něho nebývají zvykem

Bulharská posádka Ilja Čubrikov — Kiro Kirov na voze Renault 5 Alpine při průjezdu zatáčkou Valského okruhu při Rallye Škoda '78 ▼



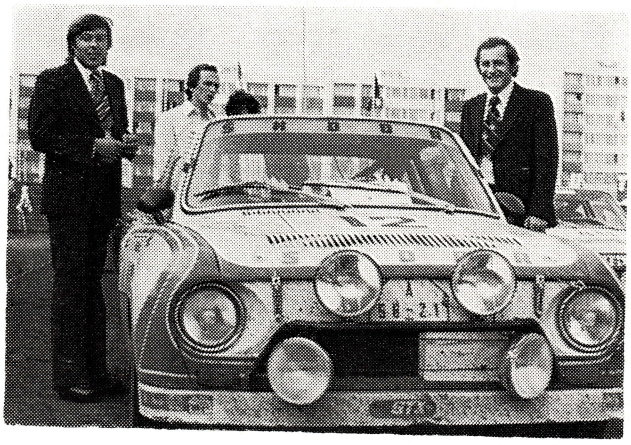


▲ Horcí favorité, belgičan Gilbert Staepelaere s Ferry Franssenem na voze Ford Escort RS 1800 startují do V. ročníku automobilové soutěže Rallye Škoda '78





Absolutní vítězové Rallye Škoda '78, Mistrovství Evropy jezdců
Ing. Jiří Šedivý s Jiřím Janečkem na trati rychlostní zkoušky ve Valovicích a v cíli soutěže na ústředním stadiónu v Mladé Boelslavi





▲ Jezdec na našem snímku je Švéd Bengt Lundström, který je oblíben pro svůj dravý a razantní způsob jízdy. Rallye Škoda '79 dokončil s vozem Toyota Corolla na 7. místě v absolutní klasifikaci



▲ Do druhé etapy Rallye Škoda '79 odstartovala nejlepší dánská posádka Jens Ole Kristiansen — Leif Thomsen na voze Opel Ascona

Hodnotný výkon předvedla československým divákům dánská smíšená posádka Morten Spiro — Else Ydeová na voze Opel Kadet GT/E ve skupině 1 ▼





Pro druhé místo v absolutní klasifikaci Rallye Škoda '7 si dojeli Čechoslováci Leo Pavlík s Bořivojem Motler na novém voze Renault 5 Alpine

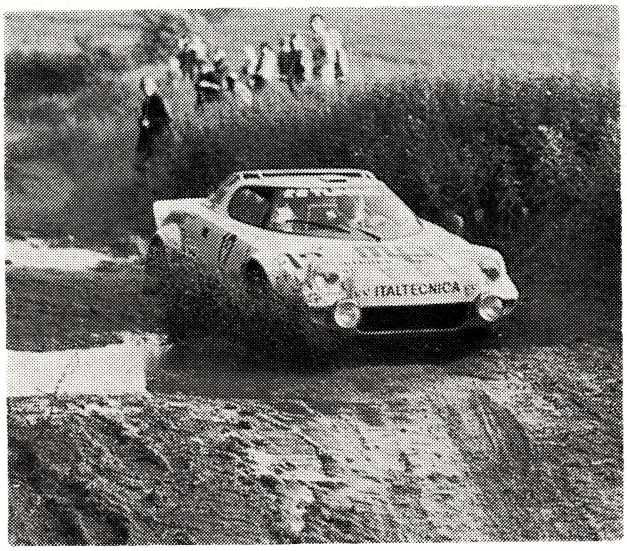


Vítězná posádka Rallye Škoda '79 John Haugland — Jan Olof Bohlin s vozem Škoda 130 RS na startu rychlostní zkoušky Nedamov — Žďár



▲ Přitažlivou atrakcí soutěže Rallye Škoda '80 byl vůz Lancia Stratos HF italské posádky Roberto Gianello a Mirco Rorato; pro lehkou havárii v 18. rychlostní zkoušce vzdali

Na prvním snímku je tato posádka zachycena při úvodní klasifikační zkoušce na okruhu a na druhém krátce před startem 1. rychlostní zkoušky ve Valovicích





▲ Velmi známá maďarská posádka Attila Ferjancz a Dr. János Tandari přijela na Rallye Škoda '80 jako jedna z horkých favoritů. Předvedla opravdu kvalitní jízdu, ale nedobrovolné opuštění tratě v 36. rychlostní zkoušce znamenalo ztrátu 6 minut a tím i ztrátu nadějí. Posádka dojela na 9. místě v absolutní klasifikaci

John Haugland, který předvedl divákům opravdu hodnotnou podívanou připíjí se svým spolujezdcem Jonem Olofem Bohlinem na třetí vítězství v automobilové soutěži Rallye Škoda ▼



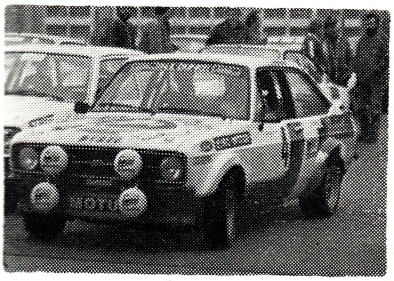


Švédská posádka Björn Sjunning — Hans Andersson na voze Opel Kadett GT/E ukázala divákům po celé trati soutěže Rallye Škoda '80, že zvládla severskou jezdeckou školu na výtečnou; svědčí o tom i 6. místo v absolutní klasifikaci



Na snímku je zachycena belgická posádka Patrick Daschaetzen — Alain Geron na voze Ford Escort RS 2000, upraveném ve skupině A1 při průjezdu jednou z nejhezčích rychlostních zkoušek soutěže Bystrá — Čikvásky. Jejich plynulá profesionální jízda jim vynesla v celkovém hodnocení Rallye Škoda '80 10. místo.

V úvodní zvláštní klasifikační zkoušce na okruhu naznačila lucemburská posádka Aly Kridel — Paul Dunkel na voze Ford Escort 1800 nejlepším dosaženým časem své ambice. V průběhu soutěže dosáhla v 7 rychlostních zkouškách nejlepšího času. Pak přišla pro tuto dobře jedouc íposádku osudná 32. rychlostní zkouška Dolní Stakory — Úhelnice, která znamenala jejich vyřazení ze soutěže. ▼





Na prvním snímku na předcházející straně je zachycen perfektně připravený Ford Escort RS 1800 krátce před předáním do uzavřeného parkoviště a na druhém snímku v akci na jedné z rychlostních zkoušek



▲ Jezdec továrního týmu Škoda Vlastimil Havel po rehabilitaci ze svého těžkého zranění, které utrpěl při tréninku na soutěži Rallye Šumava, podal vynikající výkon a dokázal, že se opět dostal do své původní formy. Jeho razantní styl průjezdu zatáčkami jistě lahodil oku všech diváků.



◀ Na druhém snímku si jde Vlasta Havel pro ceny za umístění na 3. místě v absolutní klasifikaci Rallye Škoda '80

To, že máme kromě jezdců továrního týmu i jiné kvalitní jezdce evropského formátu, dokázal i Ladislav Křeček s Jaroslavem Ginslem na voze Škoda 130 RS při Rallye Škoda '80, svou vyrovnanou a bravurní jízdou, kterou ukazuje i náš snímek, udrželi krok se špičkou soutěže a obsadili 4. místo v absolutním pořadí ▼

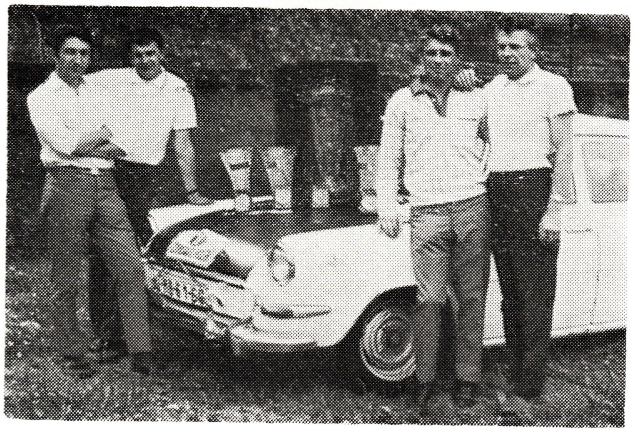




▲ Že i s vozem ve skupině A1 v rukou kvalitního jezdce se dá konkurovat vozům ve vyšších třídách, dokazují úspěchy rakouské posádky Manfred Essig a Dieter Oberortner na voze Opel Kadett GT/E; chtěli o tom přesvědčit diváky i při Rallye Škoda '80, ale dříve než se dostali do tempa, museli pro technickou závadu ze soutěže odstoupit

Mezinárodní automobilová soutěž

Členové továrního týmu Škoda s vítěznými cenami a poháry po absolvování náročné soutěže Raid Polski '68. Na našem obrázku zleva: Ing. Jiří Motal, Josef Čech, Oldřich Horsák a Milan Žid ▼





▲ Vynikající výkon při Rallye Škoda 1980 potvrdil Ladislav Křeček i v následujícím ročníku v roce 1981, kdy se svým novým spolujezdcem Bořivojem Motlem, tentokrát již v barvách továrního týmu AZNP obsadili 5. místo v absolutní klasifikaci. Na snímku vidíme jejich průjezd na trati nejfotografovanější rychlostní zkoušky Stružinec — Černá.

Soutěžní jezdci zemí Beneluxu jsou na vysoké úrovni. To nám potrzuje i snímek lucemburské posádky Paul Kirch — Claude Kirch na voze Opel Kadett GT/E, kteří se stali vítězi soutěže Rallye Škoda ve skupině 1 ▼





▲ Zpestřením Rallye Škoda '81 byla velmi dobře jedoucí posádka Plas — Nijs na voze Fiat Ritmo 75, která v absolutní klasifikaci obsadila 8. místo. Snímek zachycuje jejich dravou jízdu na trati rychlostní zkoušky Stružinec — Černá.

Československou premiéru při Rallye Škoda '81 měl vůz Opel Ascona 400, který sklízí úspěchy i v těžkých světových soutěžích. Peter Mattig, který tyto vozy v NSR upravuje, předvedl se svým spolujezdcem Hubertem Stadlerem divákům v Československu vysokou úroveň jeho vozů a jeho řidičského umění. Na našem snímku je tato západoněmecká posádka zachycena na startu jedné z rychlostních zkoušek ▼



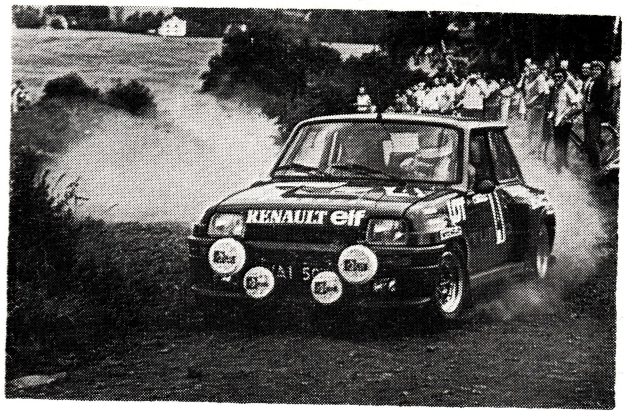


▲ Jedním z velmi dobře připravených vozů při Rallye Škoda '81 byl Datsun Violet dánské posádky Madsen a Bjerrum. Náš snímek zachycuje tento vůz na trati rychlostní zkoušky Doubravice — Březovice a je z něj patrný i nemalý zájem diváků, který v tomto ročníku o soutěž Rallye Škoda '81 byl.



▲ Attila Ferjancz byl v cíli soutěže trochu smutný. Zaostal za vítězným Droogmansem pouhých 24 sekund. Avšak výkon, který předvedl, zůstane jistě dlouho v paměti diváků.

Premiéra vozů Renault 5 Turbo dopadla na jedničku. Líbily se a moc. Na našem snímku je polská posádka Blažej Krupa — Piotr Mystkowski na trati krásné rychlostní zkoušky Stružinec — Černá ▼



RALLYE ŠKODA

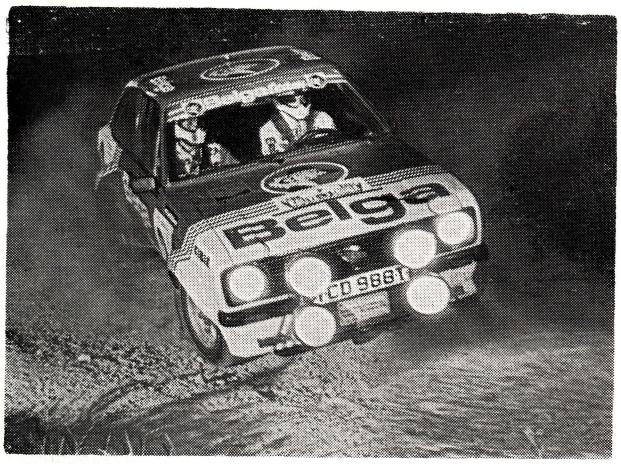


Svatopluk Kvaizar dokázal, že se svým novým spolujezdcem Janem Soukupem budou nadále patřit mezi naše nejlepší soutěžní posádky. Přesnou a jistou jízdou si doskočili až na 4. příčku v absolutní klasifikaci Rallye Škoda '81.



▲ Dokonalý styl jízdy, obdivuhodně stejný v každé zatáčce po celé trati soutěže Rallye Škoda '81, z něhož vyzařuje absolutní přesnost a virtuozita, nenechal nikoho na pochybách, že belgická posádka Droogmans a Geron na voze Ford Escort BDA je největším favoritem soutěže. Dokazuje to i snímek z první rychlostní zkoušky Doubravice — Březovice

Vysoké tempo belgické posádky nepolevilo ani v noci. Soupeři na vozech Renault 5 Turbo jim byli neustále v patách ▼





▲ Nezbytná láhev šumivého vína v rukou šťastných vítězů Rallye Škoda '81 Belgičanů Droogmanse a Gerona v cíli soutěže udělala tečku za úspěšným ročníkem této soutěže

VÍTĚZOVÉ

RALLYE ŠKODA

1974	HUBÁČEK VLADIMÍR Ing. MINÁŘÍK STANISLAV	CS	Renault Alpine
1975	HUBÁČEK VLADIMÍR Ing. MINÁŘÍK STANISLAV	CS	Renault Alpine
1976	BLAHNA VÁCLAV HLÁVKA LUBISLAV	CS	Škoda 130 RS
1977	HAUGLAND JOHN BERGLUND BRUNO	N/S	Škoda 130 RS
1978	Ing. ŠEDIVÝ JIŘÍ JANEČEK JIŘÍ	CS	Škoda 130 RS
1979	HAUGLAND JOHN BOHLIN JAN OLOF	N/S	Škoda 130 RS
1980	HAUGLAND JOHN BOHLIN JAN OLOF	N/S	Škoda 130 RS
1981	DROOGMANS ROBERT GERON ALAIN	B	Ford Escort BDA

Vozy, které se zúčastnily Rallye Škoda

FORD



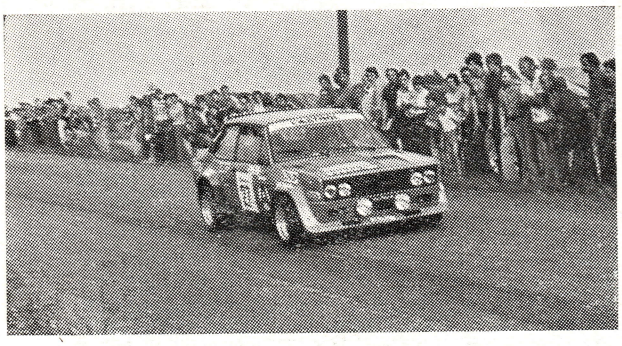
▲ Ford Escort RS 1800 ve skupině 4, řízený vynikajícím belgickým jezdcem Gilbertem Staepelaerem na trati okruhu ve Valech při Rallye Škoda '78, poprvé započítávané do Mistrovství Evropy jezdců



▲ Jedním z nejoblíbenějších vozů, které používají cizí jezdci k soutěžnímu sportu je Ford Escort RS 2000 ve skupině 1; při Rallye Škoda '80 s ním jezdil například norský jezdec Arnt Hinsvaerk



◀ Ford Escort 1300 v provedení z roku 1970 na trati Rallye Škoda '78 se západoněmeckou posádkou Guenther Rimbeck — Achim Krehl



▲ Rakušana Ferry Osterera, který byl přihlášen na Rallye Škoda '80 jsme viděli na startu s vozem Porsche Carrera, protože neměl dosud připravený vůz Fiat 131 Abarth. Tento pěkný a úspěšný vůz měli možnost diváci vidět na Barum rallye, z níž je náš obrázek



▲ Středem velkého zájmu diváků se při Rallye Škoda '80 stal bájný vůz světových soutěží Lancia Stratos HF pilotovaný Italem Halem Robertem Gianellem ▼



▲ Vůz Fiat 124 Abarth pamatují i diváci z Rallye Škoda '77, který pilotoval rakouský jezdec Franz Zechner





▲ Vůz Renault 17, který na našem snímku pilotuje jezdec Barum týmu Josef Sivík při Rallye Škoda '76, nikdy nedosáhl potřebných úspěchů, které od něho Francouzi očekávali



▲ Vůz Renault 5 Alpine s Bulharem Iljou Čubrikovem za volantem před startem na Ralyye Škoda '78



▲ Na našem dalším snímku je vůz R 12 Gordini řízený československým jezdcem Zdeňkem Poncm na trati noční sprint etapy Náchod-Kvasiny v Rallye Škoda '75



▲ Nejoblíbenější vůz prvních dvou ročníků Rallye Škoda Renault Alpine A 110 s úspěšnou československou posádkou Vladimír Hubáček — Ing. Stanislav Mináříik při průjezdu českým „Safari, ve Valovicích

SAAB

Legendární Saab 96 V 4, který již dnes připomíná slavnou dobu Erika Carlssona, pilotoval při Rallye Škoda '80 norský jezdec Per Odvar Nyborg ▼



Zasloužená pozornost byla věnována při Rallye Škoda '80 vozu Saab 99 turbo, na jehož předním blatníku byly ještě patrny stopy po jménu Stig Blomqvist, vůz byl skutečně perfektní, ale švédský jezdec Bengt Dahl měl do řidičského umění svého krajana dost daleko ▼





◀ Vozy Porsche Carrera jsou vždy terčem zájmu sportovních příznivců automobilového sportu. Na obrázcích jsou Rakušané „Beppo“ Šulc startovní číslo 3 na trati okruhu ve Valech při Rallye Škoda '78 a Ferry Osterer startovní číslo 22 na startu Rallye Škoda '80 ▼





◀ Vozy z produkce socialistických zemí jsou reprezentovány zejména „Žigulíky". Na obrázku z Rallye Škoda '78 předvádí své řidičské umění na rychlostní zkoušce ve Valovicích Josef Srnský s vozem VAZ 21011 MTX

OPEL



▲ Nový vůz Opel Ascona ve skupině 2 na ZKZO v Mladé Boleslavi v Rallye Škoda '80 řízený Švédem Bengtem Lundströmem, se stejným vozem v tovární úpravě dosáhl Jochen Kleint titul Mistra Evropy v roce 1979



▲ Rallye Škoda '80 a Opel Ascona ve skupině 1 řízená výborným dánským jezdcem Mortenem Spirem na trati kamenitého stoupání ve Valovicích



◀ Dá se říci, že skutečně nejoblíbenějším soutěžním vozem, a také nejvíce používaným je Opel Kadett GT/E. Na obrázku nám předvádí severský styl průjezd zatáčkou Rakušan Osterer v prvním ročníku soutěže Rallye Škoda '78, který byl započítáván do Mistrovství Evropy jezdců.



Opel Ascona 19 SR Rakušanů Breusse a Heissena na trati ZKZO při Rallye Škoda '75. Tento typ vozu nejvíce proslavil Walter Röhrl, neboť s ním získal svůj první titul Mistra Evropy ve své kariéře; v současné době je tento sympatický 190 cm vysoký jezdec z Bavorska světovou jedničkou v automobilových soutěžích ▶



▲ Vůz VW Golf západoněmecké posádky Peter Kleffel Jürgen Ortlepp je oblíbený zejména u zahraničních jezdců — soukromníků; přesto však tovární VW Golf GTI řízený Per Eklundem sklidil velký úspěch za výtečné umístění při Rallye Monte Carlo 1980

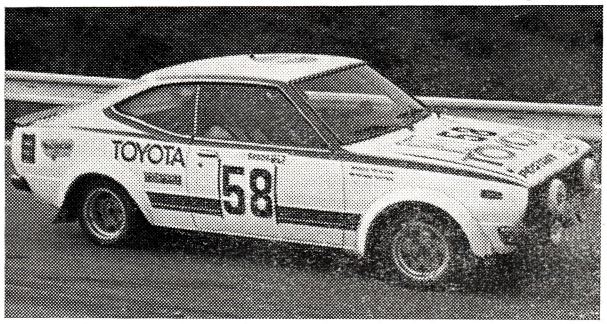
Starší bratr vozů VW Golf, známý pod pseudonymem „Brouk" na trati Rallye Škoda '77, řízený Rakušanem Hansem Krakhoferem ▼



Velmi častými hosty na tratích Rallye Škoda byly vozy BMW. Na našich dvou obrázcích vidíme vůz BMW 2002 Tii ve skupině 1 se startovním číslem 45 se západoněmeckou posádkou Goos — Junge na trati rychlostní zkoušky ve Valech a na druhém snímku BMW 2002 Tii ve skupině 2 startovní číslo 38 rakouské posádky Panzenböck — Morwitzer na trati ZKZO ▼ ▶







▲ Vozy Toyota jsou v poslední době spojeny se jménem vynikajícího soutěžního jezdce Ove Anderssona, který vede v Belgii Evropskou odbočku japonské automobilky zaměřenou na sport. V jeho ladičské firmě nalezla původ Toyota Corolla Bengta Dahla, startovní číslo 17, kterého vidíme na trati rychlostní zkoušky Roudný — Loktuše při Rallye Škoda '79. Na dalším obrázku je Toyota Celica startovní číslo 58 západoněmeckého jezdce Egona Reimanna na trati ZKZO ▼

Při Rallye Škoda '76 se startovním číslem 63 startovali Rakušané Susický — Neuhold na voze Morris Mini, který v tovární úpravě koncem 60. let sklízel vavříny úspěchů i při Rallye Monte Carlo a pilotovali jej finské soutěžní hvězdy Rauno Aaltonen a Timo Mäkinen ▼







▲ Velký soupeř ve třídě A2 do 1300 cm³ vyrostl vozům Škoda 130 RS v podobě vozu Toyota Starlet; na trati Rallye Škoda '80 se představil ve velmi dobrém světle švédský jezdec Jan Seilholm



▲ Poprvé v roce 1980 měli možnost diváci vidět na trati Rallye Škoda vůz Talbot. Na našem snímku je Talbot Anenger 1,3 s dánskou posádkou Dynesen — Jensen. Vozy Talbot jsou úspěšné v poslední době i v soutěžích Mistrovství světa značek. Dokladem toho je vítězství Henriho Toivonena na voze Talbot Sunbeam Lotus při RAC Rallye '80



▲ Velké oblibě se při všech ročnících soutěže Rallye Škoda těšily vozy NSU/TT — na obrázku je rakouská posádka Panzenböck — Zwickl na startu rychlostní zkoušky při Rallye Škoda '75



▲ Těžké a robustní vozy Volvo 142 S si nalezly u diváků svou oblibu. Obrázek představuje švédskou posádku Eriksson — Rajala v zatáčce „U Maršů" ve Valovicích. Tratě tohoto charakteru jsou jakoby ušité na míru těchto vozů



▲ Zajímavým zpestřením startovního pole při Rallye Škoda '75 byly vozy Simca; své soutěžní začátky s ní prožil i dobrý norský jezdec Terje Braathen zachycený na snímku ve vracečce na ZKZO



▲ Japonské automobilky jsou na světovém trhu v kurzu. Není proto divu, že jsou využívány i k soutěžním účelům, tak jako například Mazda 1000 startovní číslo 23 rakouské posádky Rohrstoffer — Zehentner na trati Libíč — Borovice při Rallye Škoda



▲ Na zajímavém fotozáběru Vladimíra Soukupa vidíme vůz Alfa Sud západoněmecké posádky Dr. Rottenberg — Schneider na trati Rallye Škoda. Silnější a výkonnější bratři tohoto vozu, vozy Alfeta Turbo slavily v roce 1980 pod vedením zkušených jezdců jakými jistě Mauro Pregliasco a Maurizio Verini jsou, velké úspěchy v soutěžích, které se započítávaly do seriálu Mistrovství Evropy jezdců



Soutěžní jezdci z Německé demokratické republiky se stali pravidelnými účastníky Rallye Škoda. Jejich soutěžní týmy Wartburg i Trabant se vyznačují vyrovnaností vozů i posádek. Jejich dokonalou přípravu i dobré řidičské umění dokazuje i to, že téměř vždy všechny jejich posádky projedou cílem soutěže a jejich časy na některých rychlostních zkouškách způsobují zklamání některých jezdců na silnějších vozech. Na prvním obrázku je posádka Heimbürger — Weitz s vozem Wartburg 353 při Rallye Škoda '78. Na druhém obrázku pak posádka Galle — Kiessling s vozem Trabant 601 při Rallye Škoda '79 ◀ ▼



Vážení čtenáři, sportovní fanoušci a přátelé soutěžního automobilového sportu!

V předešlých odstavcích jste byli seznámeni v krátkosti s historií automobilové soutěže Rallye ŠKODA. Dočetli jste se o některých zajímavostech a napínavých soubojích jezdců na trati Rallye ŠKODA.

Dovolte nám však, abychom se zmínili i o vzniku a významu automobilového soutěžního sportu, o některých předpisech FIA, které musí každý evropský podnik a tedy i naše Rallye ŠKODA dodržet, aby mohla být sportovním kalendářem FIA zařazena do seriálu soutěží započítávaných do seriálu Mistrovství Evropy jezdců, o tom, jak se i ostatní automobilové firmy aktivně zapojují do propagace svých výrobků v těžkých mezinárodních automobilových soutěžích a v neposlední řadě se zmíníme i o poválečné historii automobilového soutěžního sportu v AZNP Mladá Boleslav.

Na přelomu 19. a 20. století dochází v Evropě k prudkému růstu automobilového průmyslu. Všichni výrobci se snaží do svého výrobku vtělit všechny technické novinky, které při rozvoji automobilismu rostou jako houby po dešti. Již tehdejší zákazníci se zajímají nejen o technické parametry vyráběných automobilů, ale chtějí být informováni i o spolehlivosti výrobku. Tato skutečnost vede k tomu, že se výrobci automobilů se svými vozidly začínají zúčastňovat vytrvalostních dálkových jízd, které jsou pořádány národními autokluby.

Postupem doby, kdy se do těchto jízd začaly zařazovat prvky rychlostní a sportovní povahy, přeměnily se tyto více méně propagační jízdy v automobilové soutěže dnešního charakteru. Otázka propagace výrobku však zůstala vlastní i dnešním náročným automobilovým soutěžím a úspěch značky na některé ze soutěží Mistrovství Evropy jezdců či Mistrovství světa značek, znamená zvýšenou poptávku zákazníků u jednotlivých prodejců o příslušnou značku vozu.

Dlouholetá poctivá práce mladoboleslavských pořadatelů byla po zásluze odměněna. V roce 1981 byla Rallye ŠKODA '81 zařazena Kalendářem FIA do seznamu soutěží započítávaných do Mistrovství Evropy jezdců s koeficientem obtížnosti 2. To zavazovalo pořadatele Rallye ŠKODA '81 k tomu, aby udělali maximum pro úspěšný průběh soutěže a aby důvěru, kterou jim orgány FISA udělily, nezklamali.

Soutěže, které jsou započítávány do Mistrovství Evropy jezdců se musí bezpodmínečně řídit mezinárodními sportovními řády FIA, národními sportovními řády a jednotlivými ustanoveními standartních propopzic. Těchto soutěží se mohou zúčastnit pouze jezdci, kteří mají platnou mezinárodní sportovní licenci. Do soutěže mohou být převzata vozidla skupin 1. až 4. podle přílohy J FIA, jejíž platnost je omezena datem 31. 12. 1981. Nehomologovaná vozidla nejsou připuštěna ke startu. Tvorba trati a zároveň způsob psaní největší pomůcky spolujezdce — intineráře, je též svázána předpisy FIA. Pro vaši informaci z nich vyjímáme alespoň některé základní.

Pro soutěže s koeficientem 3. a 4. je předepsaná minimální délka trati 1000 km a musí na ní být nejméně 15 rychlostních zkoušek o celkové délce nejméně 300 km. Pro soutěže s koeficientem 1 a 2 je předepsaná minimální délka trati 700 km a musí na ní být nejméně 10 rychlostních zkoušek o celkové délce nejméně 200 km. Volba charakteru trati, to znamená skladba povrchu, asfalt nebo prašné cesty bez výtluků a výškový profil trati, je ponechán na přírodních podmínkách země, ve

které se soutěž jede. Pro naši Rallye ŠKODA jsou charakteristické podhorské úzké asfaltové silničky s četným klesáním a stoupáním. Veškeré charakteristické znaky trati musí být zaznamenány pomocí předepsaných symbolů a v předepsané úpravě do přehledného popisu trati — intineráře, již 6 měsíců před startem vlastní soutěže. Při vyhledávání trati rychlostních zkoušek je třeba dbát na bezpečnost jezdců, pořadatelů i diváků a důraz se klade i na telefonní a rádiové spojení po celé trati.

Na každé soutěži Mistrovství Evropy jezdců musí být přítomen zástupce FISA, který plní funkci pozorovatele a po skončení soutěže podává do Paříže podrobnou hodnotící zprávu o průběhu a organizaci soutěže. Tato zpráva potom slouží jako doklad při jednání komise FISA, která rozhoduje o udělení koeficientu pro danou soutěž. Všechny soutěže jsou rozděleny do čtyř skupin 1. až 4. a tyto koeficienty slouží k tomu, že jimi násobíme počet získaných bodů za umístění v soutěži. V soutěži je hodnoceno 10 prvních posádek v absolutní klasifikaci pomocí následujícího rozdělení bodů: (20 — 15 — 12 — 10 — 8 — 6 — 4 — 3 — 2 —1). Jezdec, který v celém seriálu soutěží získá nejvíce bodů, stane se Mistrem Evropy a zároveň je mu přidělen titul prioritního FIA „A" jezdce, který ho opravňuje k tomu, aby byl v nadcházející sportovní sezóně losován do první skupiny jezdců při přidělování startovních čísel v každé mistrovské soutěži.

Kdybychom měli vyjmenovat všechny řády a předpisy, popsali bychom několik takových brožurek jako je tato. Podívejme se však raději na soudobý soutěžní automobilový sport a nahlédněme i trochu do historie některých světových automobilek.

Značka Ford a především její britské zastoupení slavila po druhé světové válce první velký úspěch při vítězství holansko-britské posádka Gastonides—Worlidge na voze Ford Zephyr v Rallye Monte Carlo v roce 1953. Skutečná žeň úspěchů se však dostavila v letech 1963-68 s příchodem vozu Ford-Lotus-Cortina. Pilotovali jej vždy skuteční mistři volantu, jakými byli Vic Elford, Roger Clark nebo Bengt Söderström. Posledně jmenovaného si jistě mnozí příznivci automobilového sportu vybaví v paměti i na trati soutěže Rallye Vltava. Největším úspěchem Švéda Söderströma bylo však vítězství v britské RAC Rallye v roce 1966. V posledním období byla veškerá sportovní činnost a úspěchy firmy svázány s vozem Ford Escort různých typů. Vše začalo vítězstvím v soutěži Londýn—Mexiko v roce 1970. Po absolvování náročných 24 100 km trati se stala vítězem posádka Hannu Mikkola — Gunar Palm. Na pátém místě dojeli Timo Mäkinen—Gilbert Staepelaere, kterého znají diváci z Rallye ŠKODA '78. Soutěžní automobil Ford Escort RS 1800 v tovární úpravě dosahoval až 265 k a také díky jemu bylo dosaženo neobvyklé série vítězství v jedné z největších soutěží na světě, britské RAC Rallye (1972 Clark, 1973-75 Mäkinen, 1976 Clark, 1977 Waldegaard, 1978-79 Mikkola). V roce 1980 byl Ford zastupován pouze ladičskými firmami, protože intenzívně pracoval na novém soutěžním voze podle nové přílohy J, platné od roku 1982. Přesto však v roce 1980 dosáhl Ford významného vítězství v Rallye Acropolis, kde zvítězil nejmladší člen týmu Ari Vatanen.

Veškeré sportovní dění firmy FIAT je v posledních letech nerozlučně svázáno s dalším jménem — Abarth. Carlo Abarth, původem Vídeňák, se stal pro všechny ladičské firmy jakýmsi vzorem a pojmem. V roce 1970 byl do mezinárodních soutěží nasazen typ Fiat 124 Abarth, který svým sportovním vzhledem byl vždy středem pozornosti diváků. Jezdci Raffaele Pinto, Hakan Lindberg, Fulvio Bacchelli, Hannu Mikkola i Markku Allén dosáhli s tímto vozem mnoha cenných umístění ve všech světových soutěžích. Ital Raffaele Pinto se na tomto voze stal v roce 1972 mistrem Evropy. Italská

firma Fiat však potřebovala propagovat výrobek, který si mohou zákazníci běžně koupit na trhu. Proto byl velmi úspěšný vůz Fiat 124 Abarth stažen ze soutěží a po kratší odmlce nahrazen novým vozem Fiat 131 Abarth. Tyto vozy, které pilotují a pilotovaly skutečné hvězdy soutěžního nebe, jakými jsou Walter Röhrl, Markku Alén, Jean Claude Andruet, Bernard Darniche, Sandro Munari, Timo Salonen a mezi nimi i žena Michele Moutonová, zvítězily téměř ve všech soutěžích započítávaných do Mistrovství světa značek a firma Fiat s nimi dobyla titul Mistra světa v letech 1977, 1978 a 1980 a pouze v roce 1979 utrpěla těsnou porážku od svého velkého soupeře — FORDA.

Mezi úspěchy koncernu Fiat se započítávají i výsledky, které byly dosaženy na nejúspěšnějším a nejvíce obdivovaném soutěžním voze minulého desetiletí — Lancia Stratos HF. Líbivou karosérii vytvořila firma Bertone a vlastní konstrukcí vozu se zabýval Angličan Mike Parkes, který tak využil své bohaté zkušenosti nabyté při konstruování vozů F 1. Tento vůz s motorem odvozeným ze šestiválce Ferrari—Dino V 6 o objemu 2418 cm^3 dosahoval se čtyřventilovou hlavou téměř 300 k. Asi navždy zůstanou do paměti fanoušků automobilového sportu vryta jména Sandro Munari, Björn Waldegaard, Raffaele Pinto a Bernard Darniche, kteří s tímto vozem při Rallye Monte Carlo předváděli hotové taneční kreace.

Také do historie firmy RENAULT vstupuje malá firma Alpine, která na svém počátku vyrábí 350 vozů ročně. Od roku 1955 upravuje vozy Renault 4 CV pro automobilové soutěže, aby v roce 1961 přišla na trh s nejoblíbenější Alpinkou, kterou známe i z našich automobilových soutěží, populární Hubáčkovou Renault Alpine A 110. Vozy Renault Alpine, které vážily pouhých 635 kg a s motorem o objemu 1800 cm^3 dosahovaly výkonu 175 k zvítězily v mnoha světových soutěžích. V paměti jistě zůstane slavné vítězství v Rallye Monte Carlo 1973, kde vozy Renault Alpine obsadily 1., 2., 3., 5. a 6. místo v absolutní klasifikaci. Jména Jean Vinatier, Ove Anderson, Jean Claude Andruet, Bernard Darniche, Jean Luc Thériér a Jean Piere Nicolas zůstanou vždy ve spojení se slovy Renault Alpine. Firma Renault zaznamenala při nasazení vozů Renault 12 a 17 a Renault Alpine A 310 ústup ze slávy. Ukázalo se, že to byl ústup jen dočasný a nasazení vozů typu Renault 5 Alpine způsobillo v roce 1978 při Rallye Monte Carlo hotovou senzaci. Jean Ragnotti obsadil druhé a Guy Fréquelin třetí místo v absolutní klasifikaci před „neporazitelnými“ vozy Fiat 131 Abarth. Již v roce 1980 však Renault nasadil do některých soutěží nový typ Renault 5 Turbo, s nímž Francouzi nepochybně naváží na minulé úspěšné sezóny.

Automobily značky SAAB byly vždy kořením každé automobilové soutěže. Je především známo, že tyto automobily se vyznačují robustní konstrukcí a jsou do nich vtěleny mnohé prvky, zajišťující bezpečnost. Historie soutěžních vozů Saab je nerozlučně spjata s manželskou dvojicí Erik Carlsson a Pat Carlsonová—Mossová. Úspěchy vozu Saab 96 s dvoutaktním motorem, jehož objem činil pouhých 841 cm^3, byly neuvěřitelné. Připomeňme jen vítězství v RAC Rallye v roce 1960, 1961, 1962 a vítězství v Rallye Monte Carlo v roce 1962, 1963. Další výkonnostní vzrůst automobilů Saab způsobil rok 1966, kdy byl u vozu Saab 96 nahražen dvoutaktní motor motorem čtyřtaktním. Nás Čechoslováky může těšit to, že prvního vítězství v automobilové soutěži s vozem Saab 96 V 4 dosáhl Erik Carlsson při Rallye Vltava 1967 v Československu. V posledních letech jsou vozy řízeny nejlepšími soutěžními jezdci a odborníky na přední pohon vozu Stigen Blomquistem a Per Eklundem. Stig Blomquist dosáhl ve Švédsku rallye již pět absolutních vítězství, nejdříve s vozem Saab 96 V 4 a nyní s vozem Saab 99 Turbo. Jeho dravý jezdecký styl přivádí diváky na soutěži vždy do varu

a není též žádným tajemstvím, že do cíle soutěže přiváží vítězný vůz s četnými šrámy na karosérii.

Vozy PORSCHE jsou svojí konstrukcí vhodné spíše pro okruhové závody. Také jedno z prvních nasazení vozů Porsche do soutěží bylo uskutečněno pomocí upraveného okruhového speciálu Porsche 904, který pilotovaný německým jezdcem Eugenem Böhringerem v Rallye Monte Carlo 1965, obsadil druhé místo v absolutní klasifikaci. Éra velkých úspěchů se dostavila v letech 1967—1970, kdy vozy Porsche slavily úspěchy na všech soutěžích Mistrovství světa značek a především v Rallye Monte Carlo. Zasloužili se o to Björn Waldegaard, Vic Elford, Gerard Larrousse, Pauli Toivonem, ale i vynikající polský soutěžní jezdec Sobieslaw Zasada. Pokračovatel slavné tradice vozů Porsche 911 — nový Porsche 914 — skončil dříve než začal, v poli poražených. Slávu vozů Porsche obnovili v roce 1980 dva jezdci, kteří spolu bojovali po celou sezónu urputně o každý bod Mistrovství Evropy jezdců. Španěl Antonio Zanini a Francouz Bernard Beguin na vozech Porsche 911 SC v úpravě bratří Almerasů. Teprve jedna z posledních soutěží celého seriálu Španělská rallye, dala odpověď, že Mistrem Evropy se stal v roce 1980 Španěl Antonio Zanini.

Mohli bychom nahlédnout do historie sportovních úspěchů dalších automobilek a jistě by jich byl slušný počet, které se zabývají reklamou svých vozů nasazením do některé z mezinárodních soutěží. Všichni ti, kteří si oblíbili Rallye ŠKODA a každoročně tráví své volné chvíle v roli diváka podél trati, měli možnost v průběhu sedmileté historie vidět mnoho zahraničních vozů všech automobilek světa. Dokumentární snímky diváků uvedené v naší brožuře jsou toho důkazem.

Automobilové soutěže mají v Československu dlouholetou a bohatou tradici. Měli jsme a máme jezdce i vozy, s kterými jsme dosáhli mnoha cenných úspěchů a šířili slávu značky ŠKODA nejen doma, ale i v zahraničí. Rozvoj automobilového soutěžního sportu nastal především po druhé světové válce. Touha všech nadšenců a milovníků tohoto krásného a náročného sportu přetrvala chmurné válečné období a projevila se ve zvýšeném pracovním úsilí i v AZNP Mladá Boleslav.

Škodováci se zúčastnili hned první poválečné soutěže v Československu, Jihočeské soutěže, v roce 1947. V témže roce se členové továrního týmu ŠKODA zúčastnili první mezinárodní automobilové soutěže Raid Polski. Posádky ve složení Václav Bobek st. — Jaroslav Horák, Josef Cempr — Miroslav Fousek a Jaroslav Netušil — Viktor Krupička úspěšně celou soutěž na vozech ŠKODA Tudor 1100 dokončili a nejenom to, všichni byli odměněni zlatou plaketou a rovněž celé družstvo získalo zlatou plaketu za účast v soutěži družstev.

Od tohoto roku se soutěžní jezdci továrního týmu ŠKODA pravidelně zúčastňují všech soutěží v Československu. Získali nespočet mistrovských automobilových titulů a předních umístění ve všech soutěžích a dobře reprezentovali svůj závod, zručné ruce, um dělníků a techniků. Jezdci továrního týmu ŠKODA byli pověřeni i státní reprezentací. Vozy ŠKODA se objevily na tratích všech významných evropských a světových soutěží a získaly si svými výkony uznání nejen diváků, ale i svých soupeřů. Připomeňme si nyní některé významnější sportovní úspěchy jezdců a vozů v poválečné historii.

V letech 1948 a 1949 se posádky továrního týmu ŠKODA zúčastnily Mezinárodní automobilové soutěže TAMS, jejíž trasa vedla po území Československa, Polska a Maďarska. Posádky Václav Bobek st. — Jaroslav Horák, Ota Volf — Miroslav Fousek a Jaroslav Netušil — Václav Táflík, všichni na vozech ŠKODA Tudor 1100, dojeli na zlatou plaketu a celé družstvo získalo rovněž zlatou plaketu.

V roce 1950 se jezdci mladoboleslavské automobilky zúčastnili Mezinárodní automobilové soutěže Interlaken ve Švýcarsku. Posádka ve složení Václav Bobek st. — Viktor Krupička — ing. Vladimír Matouš obsadila ve třídě vozů 1100 cm^3 druhé místo, Miroslav Fousek — Václav Krček třetí a Jaroslav Netušil — Josef Černohorský — Václav Táflík čtvrté místo. Václav Bobek st. získal při této soutěži titul absolutního vítěze ve slalomu na voze Škoda Tudor 1100 v silné mezinárodní konkurenci a upozornil na výborné jízdní vlastnosti automobilu.

Posledním startem vozu Škoda Tudor 1100 byla opět Mezinárodní tatranská soutěž TAMS. Palmu vítězství si odnesla posádka Václav Bobek st. — ing. František Sajdl a v kategorii do 1100 cm^3 získala zlatou plaketu.

V roce 1955 automobilku Škoda poprvé v historii reprezentovaly vozy ŠKODA 440 a tři soutěžní posádky se zúčastnily těchto mezinárodních automobilových soutěží: Alpské soutěže, soutěže Liege—Roma—Liege a Rallye Viking v Norsku. Při Alpské soutěži v Rakousku dojela posádka Václav Bobek st. — ing. Jaroslav Horák na stříbrnou plaketu a posádka Miroslav Fousek — Václav Čížkovský na bronzovou plaketu. V soutěži Liege—Roma—Liege, která měřila 5000 km, se posádka Miroslav Fousek — Václav Čížkovský s vozem Škoda 440, umístila na 10. místě v absolutním pořadí. Ze 143 vozů na startu soutěže ji dokončilo 56 vozů a naše Škodovka byla v absolutním pořadí prvním vozem s tak nízkým objemem válců 1089 cm^3. Soutěže Rallye Viking v Norsku se poprvé v historii zúčastnily smíšené norsko—české posádky. Posádka Fousek — Ingier obsadila čtvrté místo, Bobek — Ekorness šesté a Netušil — Brodersen jedenácté místo. Zároveň si tito jezdci odnesli vítěznou trofej v soutěži družstev.

V roce 1956 se po delší odmlce zúčastnily naše posádky opět soutěže Rallye Monte Carlo a tým ve složení Miroslav Fousek — Václav Čížkovský, Václav Bobek st. — Václav Krček a Jaroslav Netušil — Viktor Krupička na vozech Škoda 440 se objevil ve startovní listině, čítající 352 posádek. Do závěrečného okruhu, noci dlouhých nožů, který absolvovalo 90 posádek ,se v takto silné konkurenci naši neprobojovali. V této době se však na závěr soutěže v Monte Carlu jezdila rychlostní zkouška — jízda zručnosti. V konkurenci 100 vozů se umístil Miroslav Fousek v celkové klasifikaci této zkoušky na 14. místě, když zvítězil Španěl Fabregas na Mercedesu 300 SL před Luisem Chironem na Lancii.

V roce 1957 se soutěžní jezdci továrního týmu Škoda spolu s dalšími 213 posádkami zúčastnili známé soutěže Tulpen rallye v Holandsku. Jezdci museli projet tratí dlouhou asi 3400 km za velmi špatného počasí a častého sněžení. Naše posádka Václav Bobek st. — František Kameš se umístila ve své skupině na pátém místě, Václav Čížkovský — Jaroslav Mansfeld na šestém a Miroslav Fousek — Jaroslav Netušil na sedmém místě. Mezi 20. značkovými týmy dojel tým Škoda 440 na šestém místě.

Velký úspěch byl zaznamenán v roce 1959. Posádka Josef Vidner — Jaroslav Mansfeld na voze Škoda Octavia Super zvítězila ve třídě do 1300 cm^3 a získala zlatou plaketu v těžké mezinárodní soutěži Alpenfahrt v Rakousku. Toto vítězství ve třídě bylo zaznamenáno v dlouholeté historii Alpské soutěže podruhé od roku 1910. Další posádka Jaroslav Netušil — Jaroslav Bobek získala stříbrnou plaketu a posádka Miroslav Fousek — Oldřich Horsák rovněž stříbrnou plaketu. V soutěži družstev se naše posádky umístily na druhém místě.

V roce 1960 se tovární jezdci na vozech Škoda opět zúčastnili Rallye Monte Carlo. Ve třídě do 1300 cm^3 s vozy Škoda Octavia Super obsadili Josef Vidner — Jaroslav Mansfeld druhé místo, Miroslav Fousek — Oldřich Horsák třetí a Jaroslav Netušil — Jaroslav Bobek páté

místo. V tomto období byla Rallye Monte Carlo nejlépe obsazenou soutěží a tak není bez zajímavosti, že na startu této soutěže se sešlo 356 posádek. Obtížnost potvrzuje ta skutečnost, že přestože ve třídě bylo dosaženo cenné umístění, stačilo to v celkové klasifikaci na 91. místo, což při vší smůle znamenalo, že naši jezdci byli první posádkou, která se nezúčastnila závěrečného okruhu, noci dlouhých nožů. V témže roce v mezinárodní automobilové soutěži Rallye Československo ve třídě do 1300 cm^3 získala posádka Miroslav Fousek — Viktor Krupička první místo, Václav Bobek st. — Jaroslav Mansfeld druhé a Jaroslav Bobek — Svatopluk Janyška třetí místo. Ve třídě vozů do 1150 cm^3 zvítězila posádka Josef Vidner — Jaromír Vorel a ve třídě upravených sériových vozů do 1150 cm^3 zvítězil Oldřich Horsák — Karel Buchnar. Na startu této soutěže se sešlo 97 posádek, které bojovaly na trati vedoucí všemi lázeňskými městy dlouhé 2700 km po celém území Československa. V absolutní klasifikaci soutěže zvítězila západoněmecká posádka Rudolf Knoll — Georg Krüger na voze DKW Junior. V roce 1960 byla poprvé uspořádána soutěž Rallye za mír a přátelství . Na jejím startu v Moskvě se sešlo 70 posádek z ČSSR, SSSR, NDR, Polska a Maďarska. Po absolvování náročných 3981 km trati se absolutním vítězem stala posádka Válcav Bobek st. — Jaroslav Mansfeld a posádka Miroslav Fousek — Oldřich Horsák obsadila místo třetí.

Za největší úspěchy let 1962 a 1963 je možno považovat výsledky v soutěži Tour d'Europe. V roce 1962 se ve třídě do 1300 cm^3 umístila posádka Válcav Bobek st. — Jaroslav Mansfeld na pátém místě a v rocce 1963 v téže třídě Josef Vidner — Bohuslav Staněk dokonce zvítězili. V roce 1963 tato soutěž měřila 15 000 km a všechny zúčastněné posádky absolvovaly náročnou trať vedenou po pobřeží Středozemního moře. V obou ročnících Tour d'Europe tovární tým AZNP Mladá Boleslav skončil na druhém místě za týmem ADAC. V roce 1962 v Rallye Monte Carlo obsadila posádka Václav Bobek st. — ing. Vojtěch Rieger třetí místo ve třídě do 1300 cm^3 s vozem Škoda Octavia Super.

Při této příležitosti si dovolíme připomenout, že vozy Škoda slavily úspěch i na americkém kontinentě. „Automobilem napříč Kanadou" by se dala nazvat soutěž, jejíž oficiální název zněl Shell 4000 Rallye. Byla to největší soutěž, která se tehdy v Kanadě jezdila. Délka tratě činila přesně 4000 mil, což je 6629 km. Trať soutěže zavedla posádky na trase mezi Montrealem a Vancouverem i do divoké přírody indiánských rezervací. V soutěži byl jediným Evropanem Václav Bobek st. — s vozem Škoda Octavia Super. Spolujezdcem mu byl Kanaďan českého původu Joseph Mazuch, zaměstnanec zastupitelské firmy Škoda v Montrealu. Škodovka se v konkurenci 42 vozů umístila v absolutní klasifikaci na 14. místě a ve třídě do 1300 cm^3 obsadila třetí místo za dvěma vozy Peugeot.

Rokem 1964 byla prakticky ukončena sportovní činnost vozů Škoda 440, Škoda Octavia a Škoda Octavia Super. Není bez zajímavosti, že výkon motorů se v průběhu sportovní činnosti zvýšil z původních 42 k na 93 k a soutěžní vozy se pohybovaly po tratích rychlostních zkoušek rychlostí 150 km/h.

Čas a technický pokrok se nedá nikdy a ničím zastavit. Proto již v období vývoje a zkoušek nového vozu Škoda 1000 MB se začala psát historie sportovních úspěchů vozů řady Škoda 1000 MB. První odzkoušení tohoto vozu bylo uskutečněno ve vší tichosti na podzim roku 1964. Cílem bylo zjistit jeho připravenost na příští sportovní sezónu. Debut vozu byl velmi úspěšný a posádka Oldřich Horsák — ing. Vojtěch Rieger překvapila mile všechny tvůrce tohoto automobilu vítězstvím v soutěži Rallye Škoda Plzeň v absolutní klasifikaci před po-

sádkou Zdeněk Treybal — Jiří Somr na voze Saab Sport.

Šestý ročník, do té doby naší nejvýznamnější soutěže Rallye Vltava v roce 1965, která byla poprvé zařazena do seriálu soutěží mistrovství Evropy, znamenal první větší mezinárodní úspěch. V silné konkurenci 83 posádek ze 13 zemí ve skupině A 1 do 1000 cm³ získala první místo posádka Jaroslav Bobek — Leo Hnatevič, na druhém místě se umístila posádka Josef Vidner — ing. Jaroslav Vylít a na třetím Oldřich Horsák — ing. Vojtěch Rieger všichni na vozech Škoda 1000 MB. Absolutním vítězem se stala legendární posádka Rauno Aaltonen — Tony Ambrose na voze BMC Cooper S a naši jezdci získali velmi pěkné 5., 7. a 8. místo v absolutní klasifikaci. V mezinárodní automobilové soutěži Donau Castrol Rallye obsadila smíšená posádka Václav Bobek st. (ČSSR) — ing. Friedrich Pretscher (Rakousko) první místo ve skupině A 1 do 1000 cm³ na voze Škoda 1000 MB.

V roce 1966 se posádky továrního týmu Škodo zúčastnily opět těžké mezinárodní soutěže Alpenfahrt v Rakousku. Posádka Václav Bobek ml. — ing. Vojtěch Rieger zde slavila velký úspěch za vítězství ve skupině A 1 do 1100 cm³. Zároveň v silné mezinárodní konkurenci obsadila v absolutní klasifikaci 7. místo. Další posádka Oldřich Horsák — Miroslav Fousek obsadila ve skupině A 1 do 1100 cm³ 3. místo. Dalším významným úspěchem v tomto roce bylo 7. místo v absolutní klasifikaci posádky Jaroslav Bobek — Leo Hnatevič na voze Škoda 1000 MB při Rallye Vltava.

V roce 1967 stojí za povšimnutí druhé místo v soutěži družstev v Tour d'Europe a 3., 4., a 5. místo ve třídě do 1300 cm³. Tovární tým Škoda na této soutěži reprezentovaly posádky ve složení Oldřich Horsák —ing. Jiří Motal, Václav Bobek ml. — ing. Jaroslav Vylít a Jaroslav Bobek — Leo Hnatevič všichni na vozech Škoda 1100 MB. V témže roce zaznamenala vynikající úspěch posádka Václav Bobek ml. — ing. Jaroslav Vylít v Rallye Vltava. Třetí místo v absolutní klasifikaci, když odsunuli na čtvrtou příčku legendární jezdkyni Pat Carlssonovou na voze Saab 96 V 4, zůstane jistě v paměti všech příznivců tohoto sportu.

Od roku 1968 zaznamenává velké úspěchy jedné z nejlepších československých posádek Oldřich Horsák — ing. Jiří Motal. V tomto roce zvítězila ve své třídě na Raidu Polskim i na Alpské soutěži v Rakousku, kde obsadila velmi pěkné 8. místo v absolutní klasifikaci. Ve stejném roce zvítězila ve třídě do 1150 cm³ posádka Milan Žid — Josef Čech při Rallye Vltava a v absolutní klasifikaci ji to vyneslo na 8. příčku.

V roce 1969 lze za největší úspěch považovat vítězství ve třídě do 1150 cm³ a 5. místo v absolutní klasifikaci na Rallye Wiesbaden, započítávané do mistrovství Evropy, posádky Oldřich Brunclík — Jan Gernát na voze Škoda 1100 MB. V dalším ročníku naší Rallye Vltava obsadily posádky továrního týmu Škoda ve složení Milan Žid — ing. Jaroslav Vylít, Jaroslav Bobek — Leo Hnatevič a Miloš Vodseďálek — Otto Landecký v absolutní klasifikaci 6., 7., a 8. místo, když vavřínový věnec vítěze si z Československa odvezl známý Belgičan Gilbert Staepelaere na voze Ford Escort RS.

Od roku 1970 zaznamenává značka Škoda sportovní úspěchy již s dalšími vozy typové řady Škoda 100, 110 Rallye a 120 S. Rok 1970 přinesl velký úspěch týmu Škoda, složenému z posádek Miloš Vodseďálek — Otto Landecký, Karel Vitásek — Jan Roudnický a Jaroslav Jelínek — Jan Soukup zejména v soutěžích Rallye Wiesbaden a Cordatic rallye. V obou těchto soutěžích získali naši jezdci palmu vítězství a pohár v soutěži národních družstev. Cenné šesté místo v absolutní klasifikaci získala při Rallye Vltava posádka Oldřich Brunclík — Miloslav Kafka na voze Škoda 110.

Rok 1971 byl skutečně rokem velkých mezi-

národních úspěchů. Tovární tým ve složení John Haugland — Arild Antonsen, Oldřich Horsák — ing. Jiří Motal a Milan Žid — ing. Jaroslav Vylít přesně v tomto pořadí získal 1., 2. a 3. místo ve třídě A 2 do 1300 cm^3 a 7., 8., a 9. místo v absolutní klasifikaci na mezinárodní soutěži Alpenfahrt v Rakousku. Celkové vítězství si odnesl tým i v soutěži značkových družstev. Stejná historie se opakovala i při Tour d'Europe, kde tentýž tým, ve stejném složení a pořadí obsadil 1., 2. a 3. místo ve třídě A 2 do 1150 cm^3 a 4., 6. a 10. místo v absolutní klasifikaci. První místa ve třídě posádek Oldřich Horsák — ing. Jiří Motal a Milan Žid — ing. Jaroslav Vylít při Rallye Wiesbaden a Cordatic Rallye byly v tomto úspěšném roce vlastně samozřejmostí.

Nezapomenutelnou jistě zůstane pro posádku Milan Žid — ing. Jaroslav Vylít Rallye Vltava '71, protože právě zde dosáhli prvního vítězství v soutěži, která se započítávala do mistrovství Evropy v poválečné historii automobilového soutěžního sportu v AZNP Mladá Boleslav. Věčnému vltavskému smolaři Oldřichu Horsákovi se sen o vítězství rozplynul 200 km před cílem soutěže, kdy pro potíže s chlazením motoru musel zpomalit a tak dokončil soutěž „pouze" druhý.

V roce 1972 můžeme považovat za největší úspěch vítězství posádky Jaroslav Jelínek — Svatopluk Kvaizar v soutěži mistrovství Evropy Rallye Jugoslavia ve třídě do 1300 cm^3. Na startu této soutěže se sešlo 80 posádek a Jaroslav Jelínek přivezl vůz Škoda 120 do cíle na 5. místo v absolutní klasifikaci. Další významný úspěch slavila posádka Karel Kapras — Ladislav Hršel v Cordatic rallye. Zvítězili ve třídě A 2 do 1150 cm^3 a současně se umístili na 2. místě v absolutní klasifikaci. V největší domácí soutěži Rallye Vltava se za vítězným Hubáčkem na 2. místě v absolutní klasifikaci umístili Josef Srnský — ing. Jiří Syrovátko, na 5. místě Oldřich Horsák — ing. Jiří Motal, na 7. místě Karel Šimek — ing. Josef Slavík a na 8. místě Miloš Vodseďálek — Otto Landecký.

Rallye Jugoslavia roku 1973 se stala místem velmi dobře hodnoceného umístění československé posádky Jaroslav Jelínek — Svatopluk Kvaizar na voze Škoda 120 S. Do soutěže odstartovalo 112 vozů a cíl spatřilo pouze 7 posádek. V tomto roce dostala Rallye Jugoslavia mezi jezdci název „trhačka" na vozy a tak Škodovka, řízená Jaroslavem Jelínkem, která dojela v absolutní klasifikaci na 3. místě prokázala výbornou odolnost a spolehlivost vozu. Čest továrního týmu AZNP Mladá Boleslav na Rallye Vltava '73 zachraňovala posádka Jaroslav Jelínek — Svatopluk Kvaizar, která dojela na 4. místě v absolutní klasifikaci, když absolutními vítězi se stali Walter Röhrl — Jochen Berger na voze Opel Ascona 19 SR.

Historii Rallye Vltava uzavřel v roce 1974 její patnáctý ročník. Odstartovalo v něm 72 posádek a po absolvování trati 2040 km dojelo do cíle 26 posádek. Vysoce ceněno bylo 3. místo v absolutní klasifikaci posádky Karel Šimek — Otto Landecký na voze Škoda 100.

V letech 1974 — 1975 členové továrního týmu získali další cenné úspěchy v zahraničních automobilových soutěžích jakými byly Rallye Baltic, Rallye Jugoslavia, Rallye Wartburg a především RAC Rallye '75. Tato léta byla zároveň posledními soutěžními sezónami velmi úspěšných vozů Škoda 120 S. Kolegové z továrního týmu, jezdící závody na okruzích již v tomto období, začali sedlat dosud nejúspěšnější vůz ve sportovní historii AZNP Mladá Boleslav vůz Škoda 130 RS. Soutěžní premiéru vozu Škoda 130 RS spatřili diváci právě na Rallye Škoda '76. Důvod k radosti měli všichni konstruktéři a ti, kteří vůz připravili, neboť svůj první start s tímto vozem posádka Václav Blahna — Lubislav Hlávka proměnila v absolutní vítězství. První start vozu Škoda 130 RS v zahraničí na Wartburg Rallye znamenal opět další úspěch. Posádka Milan Zapadlo — ing. Ji-

ří Motal zde zvítězila v absolutní klasifikaci.

A pak již přišel rok 1977 a v něm hned na začátku roku 45. ročník Rallye Monte Carlo. Tovární tým po delší přestávce opět vyslal své soutěžní jezdce do boje o co nejlepší umístění. Tři posádky Václav Blahna — Lubislav Hlávka, Svatopluk Kvaizar — Jiří Kotek a Milan Zapadlo — ing. Jiří Motal se na soutěž pečlivě připravovaly a v tréninku nejezdily až 500 km denně. Jak se ukázalo, důkladná příprava přinesla své ovoce. Dvě naše posádky, které dojely do cíle, suverénně zvítězily ve třídě A 2 do 1300 cm^3 a navíc Václav Blahna — Lubislav Hlávka se umístili na 12. místě v absolutní klasifikaci a Milan Zapadlo — ing. Jiří Motal na místě 15. Byl to nečekaný a radostný úspěch našich jezdců a vozů, za které sklidili ocenění doma i v zahraničí.

V roce 1977 měly vozy Škoda 130 RS premiéru na RAC Rallye a také zde v nejsilnější konkurenci zvítězily ve třídě A 2 do 1600 cm^3 a v absolutní klasifikaci skončili John Haugland — Rupert Saunders na 23. místě, Milan Zapadlo — ing. Jiří Motal na 24. místě a Svatopluk Kvaizar — Jiří Kotek na 36. místě.

Od roku 1978 až do dnešní doby se jezdci továrního týmu Škoda představili na mnoha soutěžích započítávaných do Mistrovství světa značek a seriálu soutěží Mistrovství Evropy jezdců. Vozy Škoda se objevily na tratích RAC Rallye, Acropolis rallye, Švédské rallye, Rallye 100 jezer, Boucles de Spa, Sachs Winter rallye, Rallye Elba, Cyprus Rallye, Raid Polski, Volán rallye a mnoha dalších a všude byly středem zájmu diváků a sklidily obdiv i od svých soupeřů. Připomeňme si jen faktograficky některá umístění v absolutní klasifikaci: Rallye Jugoslavia '78 1. místo Svatopluk Kvaizar — Jiří Kotek, Rallye Elba '78 9. místo Václav Blahna — Lubislav Hlávka, Rallye Boucles de Spa '78 6. místo Svatopluk Kvaizar — Jiří Kotek, Rallye Jugoslavia '79 1 místo Václav Blahna — ing. Jiří Motal, Donau Rallye '79 1. místo Václav Blahna — Jan Soukup, Rollye Boucles de Spa '80 5. místo Svatopluk Kvaizar — Jiří Kotek, Raid Polski '80 5. místo ing. Jiří Šedivý — Jiří Janeček, Rallye Du Vin '80 7. místo Svatopluk Kvaizar — Jiří Kotek, ÖASC Rallye '80 3. místo Svatopluk Kvaizar — Jiří Kotek.

Bylo by skutečně těžké říci a také bychom nechtěli nikoho urazit, co byl a nebyl větší úspěch. Přesto však umístění Václava Blahny v celkovém hodnocení Mistrovství Evropy jezdců v roce 1978, kdy obsadil 13. místo, patří mezi ty velké úspěchy továrních jezdců AZNP Mladá Boleslav.



▲ Vůz Škoda Tudor 1100 s posádkou Václav Čížkovský — Miroslav Fousek v cíli známé soutěže Liege-Rome-Liege v lázeňském městečku Spa



▲ Vůz Škoda 440 na startu mezinárodní soutěže Tulpen Rallye v roce 1957

První start vozů Škoda 440 v zahraniční Alpské soutěži v roce 1955; na obrázku jsou zachyceni jezdci továrního týmu při poslední taktické rozmluvě před startem do soutěže ▼



Vůz Škoda 440 na trati mezinárodní soutěže Alpenfahrt v Rakousku; na obrázku je zachycen na tehdy nejoblíbenější a nejkrásnější rychlostní zkoušce, která nesla název „Andělské schody ▼





▲ Československá posádka Jaroslav Netušil — Jaroslav Bobek v časové kontrole soutěže Rallye Monte Carlo v roce 1960



▲ Československí reprezentanti po vítězství v soutěži v Rallye za mír a přátelství v roce 1960. Stojící zleva doprava: Miroslav Fousek, Josef Vidner, Jaroslav Mansfeld a ing. Vojtěch Rieger. Sedící: Oldřich Horsák, Jaroslav Bobek a Václav Bobek st.



◀ Jaroslav Netušil s Jaroslavem Bobkem na trati soutěže Rallye Monte Carlo 1960

ŠKODA



▲ Československý tým po úspěšném absolvování soutěže Tour d'Europe v roce 1962. Zleva doprava: ing. Juraj Poliaček, Oldřich Horsák, Jiří Somr, Václav Bobek st., Josef Vidner a Jaroslav Mansfeld

Úspěšná posádka továrního týmu Škoda v Tour d'Europe 1962 Josef Vidner — Jiří Somr na voze Škoda Octavia Super v cíli soutěže v Trawemünde ▼



Václav Bobek ml. s ing. Vojtěchem Riegerem na voze Škoda 1100 MB jedou vstříc vítězství ve třídě A 1 do 1100 cm³ v mezinárodní soutěži Alpenfahrt v Rakousku v roce 1966 ▼



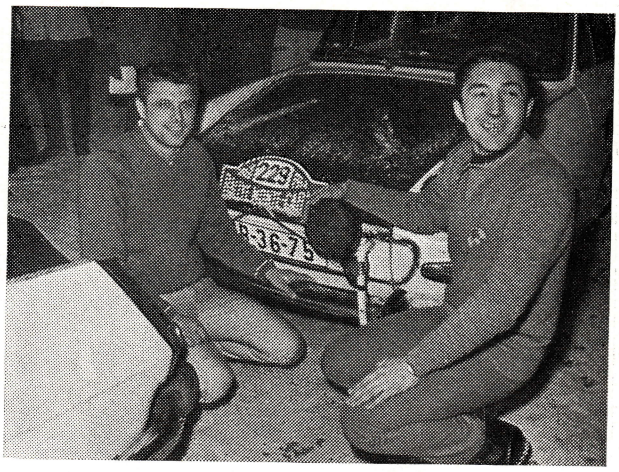


◀ Vozy Škoda se velmi často objevovaly na tratích mezinárodních soutěží řízené zahraničními posádkami. Na obrázku je vůz Škoda 1000 MB s anglickou posádkou v mezinárodní soutěži Gulf London 1967

Vítězné trofeje za umístění v soutěži družstev v Tour d'Europe 1967 ▼

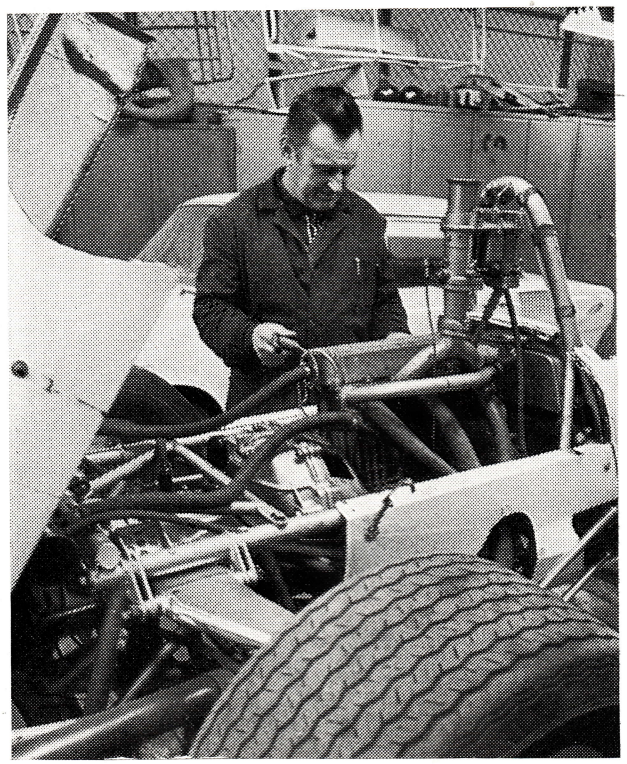


Dnes již legendární posádka továrního týmu Škoda a úspěšní reprezentanti ČSSR Oldřich Horsák a ing. Jiří Motal před startem Rallye Monte Carlo 1968 ▼





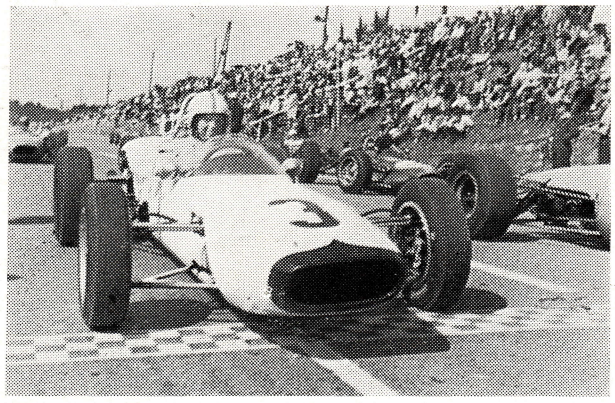
▲ Období velkých úspěchů v automobilových soutěžích nám připomíná tovární tým Škoda na obrázku zleva doprava: Jaroslav Bobek, Leo Hnatevič, Oldřich Horsák. ing. Jiří Motal, Václav Bobek ml., a ing. Vojtěch Rieger



▲ Jméno zasloužilého mistra sportu Václava Bobka st. zůstane navždy spojeno se sportovními úspěchy vozů Škoda. Na obrázku je „pan mistr", tak jak ho přátelé jmenovali, se svoji největší láskou — vozem Škoda F 3. V roce 1980 navždy opustil řady motoristických příznivců a věnujeme mu alespoň touto formou tichou vzpomínku

Milan Žid na voze Škoda 1100 MB s finským spolujezdcem za polárním kruhem v soutěži Hanki rallye v roce 1969 ▼





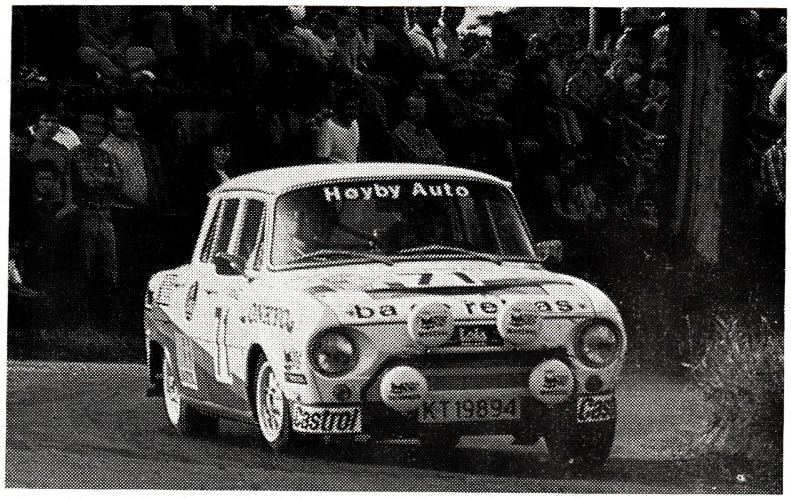
▲ Druhým velikánem v poválečné historii automobilového sportu v AZNP Mladá Boleslav je zasloužilý mistr Miroslav Fousek. Také on na sklonku sportovní kariéry změnil soutěžní sedačku za kokpit závodního vozu Škoda F 3. Na obrázku se startovním číslem 3 na startu Těrlického okruhu



▲ Velmi úspěšnou posádkou, která nás na začátku 70. let reprezentovala v těžkých mezinárodních soutěžích byla Jaroslav Jelínek — Svatopluk Kvaizar na voze Škoda 120. Na našem obrázku je fotoreportér zachytil před startem hvězdicové jízdy Rallye Škoda '74 v Praze na Letné



▲ Dalším úspěšným soutěžním jezdcem byl Karel Šimek, který s vozem Škoda 100 dobyl řadu výborných umístění, s vozem o menším objemu než jeho soupeři. Na našem obrázku je na trati rychlostní zkoušky Lité — Městečko



▲ Vozy Škoda 120 S nalezly obdiv i u zahraničních jezdců; na obrázku Arnošta Pábela vidíme norského jezdce Haustreise při průjezdu ostrou zatáčkou

Před zraky televizních kamer tlačila vynikající kvasinská posádka ing. Šedivý — Janeček neposlušné kupé Škoda 200 RS celé dva kilometry z prostoru ZKZO až za ČK 1. Teprve tam mohli mechanici opravit porouchaný startér. S velkou časovou ztrátou vyrazili na trať a přesto v cíli soutěže Rallye Škoda '74 skončili na 4. místě ▼



Na našich dvou obrázcích jsou dvě posádky, s jejichž jmény jsou v uplynulém období spojovány ty největší úspěchy v mezinárodních automobilových soutěžích, dosažené s vozy Škoda 130 RS. Se startovním číslem 11 vidíme při průjezdu Valovicemi posádku Svatopluk Kvaizar — Jiří Kotek a na Valském okruhu v roce 1978 posádku Václav Blahna — Lubislav Hlávka ▼ ▶





Členové úspěšného továrního týmu Škoda před startem Rallye Škoda '80 zleva doprava: Pavel Schovánek, Jan Soukup, Vlastimil Havel, Jiří Janeček, Václav Blahna, ing. Jiří Šedivý, Jiří Kotek a Svatopluk Kvaizar ▶





JOHN HAUGLAND
nejúspěšnější zahraniční jezdec na vozech ŠKODA

Sympatická tvář věčně mladého soutěžního jezdce Johna Hauglanda utkvěla v paměti diváků všech osmi ročníků Rallye Škoda



▲ Na našem dalším snímku vidíme norského jezdce Johna Hauglanda poprvé se zapůjčeným továrním vozem Škoda 1100 MB Rallye; jeho vynikající výsledky v automobilových soutěžích se započítávají mezi úspěchy továrního týmu Škoda

John Haugland a vůz Škoda 130 RS a jeho umění na prašném povrchu vozovek fascinovaly všechny diváky, kteří se každoročně na Rallye Škoda sjíždějí z dalekého okolí





▲ John Haugland je každoročně středem zájmu všech diváků a filmových kamer
Nejinak tomu bylo i v roce 1975, kdy jsme jej viděli s vozem Škoda 120 S na startu první etapy soutěže

Upozorňujem čtenáře na brožury, které byly, anebo budou, vydány:

Od Rallye ŠKODA '74 k mistrovství Evropy jezdců

I. a II. vydání popisující jak se tato populární soutěž jezdí. Brožura krátce popisuje i jednotlivé ročníky soutěže kudy byla trasa rallye vedena, atp. Popis je doplněn názornými obrázky. Brožura s několika barevnými dopisnicemi stojí 12 Kčs.

JÍZDA AUTOMOBILEM V KOSTCE

je další brožurou, která popisuje základy jízdy osobním automobilem. Zkušenosti a poznatky jsou aplikovány na osobní automobily ŠKODA 105/120. Brožura je doplněna řadou kreseb doplňujících vhodně text. Stojí 12 Kčs.

ABECEDA MOTORISTY

je třetí brožurou, která je vlastně popisem běžné údržby a seřizování osobních automobilů ŠKODA 105/120, ale i dřívějších vozů ŠKODA 100/110, ŠKODA 1000/1100 MB. Tato příručka by neměla chybět žádnému řidiči škodovky, ale řada poznatků a návodů je použitelná i pro jiné osobní automobily. Brožura doplněná kresbami stojí 14 Kčs.

SOUTĚŽNÍ ÚPRAVY OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ ŠKODA

je brožurou popisující úpravy běžně vyráběných sériových škodovek tak, aby mohly úspěšně absolvovat sportovní podniky. (Vyjde koncem I. pololetí 1982). Cena 14 Kčs.

Všechny uvedené brožury si můžete objednat u Prodejní služby RALLYE ŠKODA, 293 05 Mladá Boleslav 5, poštovní přihrádka 11, kde případně získáte i nabídkový list dalších materiálů, které se týkají mezinárodní automobilové Rallye Škoda a AMK ŠKODA — základní organizace SVAZARMU v AZNP v Mladé Boleslavi.

OBSAH

	Strana
Rallye ŠKODA '74 až '81 — mezinárodní automobilová soutěž — mistrovství Evropy jezdců	3 — 11
Rallye ŠKODA '74 až '81 v obrázcích	12 — 31
Vítězové Rallye ŠKODA '74 až '81	32
Vozy, které se zúčastnily Rallye Škoda '74 až '81	33 — 44
Vznik a význam automobilového soutěžního sportu v AZNP	45 — 53
Automobilový sport v AZNP od roku 1945 v obrázcích	54 — 61
Nejúspěšnější zahraniční jezdec na škodovkách — John Haugland	62

Od Rallye Škoda '74 k mistrovství Evropy jezdců v roce 1981
a
Vznik a význam automobilového soutěžního sportu v AZNP

Vydala propagace Rallye ŠKODA, Automotoklub ŠKODA, ZO Svazarmu v AZNP v Mladé Boleslavi

Vydání povolil odbor kultury ONV v Mladé Boleslavi pod číslem jednacím kult. 31/81-403/16 dne 16. února 1981

Vytiskly Tiskařské závody, n. p., provoz Mladá Boleslav, obálku Severografia, n. p., Velký Šenov

Text ing. Jaroslav Mansfeld, pravopisně lektorovala Hana Jírová, odpovědný redaktor Ladislav Pakosta, technický redaktor Dr. Břetislav Štilec

Kresby Vladislav Krédl, Oldřich Voxa, snímky archiv autora, propagace Rallye ŠKODA a soutěžní snímky z fotosoutěží uskutečňovaných v rámci všech ročníků Rallye ŠKODA

Počet výtisků 4000 — Vyšlo v lednu 1982 — II. část — I. vydání

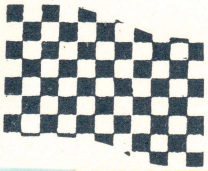
Cena 14 Kčs podle výměru RŠ 3/81 ze 6. 4. 1981 ve smyslu výměru 278/131/1977 ČCÚ č. j. 22/570/77 z 1. 3. 1977 a 1725/853/77 ČCÚ č. j. 22/3292/77 z 29. 1. 1977

I TO JE RALLYE ŠKODA...











RALLYE ŠKODA

MLADÁ BOLESLAV



RALLYE ŠKODA



