

Dalibor Janek

GRADA®

# JAROSLAV HOŠEK

# MODRÁ LEGENDA

VYPRAVĚNÍ O SEDMATŘICETI ZÁVODNÍCH SEZÓNÁCH  
**AUTOKROSOVÉHO JEZDCE**





# JAROSLAV HOŠEK

## MODRÁ LEGENDA

VYPRÁVĚNÍ O SEDMATŘICETI ZÁVODNÍCH SEZÓNÁCH  
**AUTOKROSOVÉHO JEZDCE**

Dalibor Janek

Grada Publishing

**Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy**

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Dalibor Janek

## Jaroslav Hošek – modrá legenda

Vyprávění o sedmatřiceti závodních sezónách autokrosového jezdce

Vydala Grada Publishing, a.s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400  
jako svou 4614. publikaci

Odpovědná redaktorka Jitka Zamrzlová  
Foto Vojtěch Kára a archiv Jaroslava Hoška  
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek  
Návrh a grafická úprava obálky Grafické studio Hozák  
Počet stran 104  
První vydání, Praha 2011  
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.  
Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a. s., 2011

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-3952-6 (tištěná verze)  
ISBN 978-80-247-7269-1 (elektronická verze ve formátu PDF)  
ISBN 978-80-247-7270-7 (elektronická verze ve formátu EPUB)



# Obsah

Před startem .....	7
Jak se narodil? .....	9
Sladká Itálie .....	10
Fantom dálnic .....	13
Autobusová láska .....	25
Ach, ty motory! .....	37
Zpátky do Evropy .....	47
Když byl Jarda klukem .....	58
Sladká svazarmovská léta .....	64
Přátelé a spolujezdci .....	66
Potměšilý myšák .....	70
Honba za titulem .....	72
Soupeři i kamarádi .....	75
Ing. Stanislav Landa .....	75
Petr Bartoš .....	76
Alois Havel .....	78
Petr Turek .....	79
Karel Havel .....	81
Konečně v cíli .....	84
Výsledky .....	86
Jmenný rejstřík .....	88

# Před startem

Pojďte a poslyšte pověsti dávných časů o tom, jak vznikal autokros, jak se vyvíjel a kam až v současném domácím i evropském dění dospěl. Průvodcem touto napínavou a dramatickou historií vám bude ikona tohoto sportu, Jaroslav Hošek. Povolanejšího člověka nenajdete, vždyť v době, kdy tato publikace vychází, absolvuje Jarda svou osmatřicátou sezónu za volantem buggy! A protože ho po celou tuto dlouhou dobu znám a obdivuji, s velkým potěšením píšu knížku, která bude věnována právě jemu. Jeho životu, úspěchům i nezdárům, obdivuhodné životní filozofii a neutuchající vitalitě, kterou mu závidím nejenom já, ale i spousta jeho soupeřů.

Vraťme se ale na chvíli k těm dávným časům, kdy jsem měl jsem to štěstí, že jsem stál u samého počátku autokrosu, kouzelného, tvrdého a zatraceně rychlého sportu. Když řeknu, že začátek se odehrál v roce 1969, pochopíte, proč se zmiňuji o dávných časech. Dva novinářští kolegové, Karel Hrubec a Tonda Bahenský, se tehdy vrátili z Rakouska celí nadšení, že viděli nádherné automobilové závody, které se jely v terénu. Na hlíně, na blátě, po trávě. Jejich nadšené vyprávění pár lidí nakazilo a najednou byl na světě první československý autokrosový závod. Jelo se nedaleko Přerova v Údolí mamutů.

Byl jsem tehdy ve věku, kdy se beze mne neobešel žádný závod, a tak jsem s dvoudobou osmsetpadesátkou Saabem stál na startu rovněž. Krásné vzpomínky mám dosud, prožil jsem tam chvíle krásného a dramatického boje, chvíle, pro které stojí za to žít život závod-



*Historicky první televizní autokros v Československu. Saaba řídí autor, buggy ještě neexistovaly.*

níka. Okamžiky, které vám vynahradí čas strávený v dílně v umazaných montérkách a s olejem kapajícím za krk. Když se začalo stmívat, bylo Údolí mamutů náležitě rozryté a plejádá rakouských jezdců, kteří nás to vlastně přijeli učit, odjížděla s vědomím, že česká kůže není snadno k máni. A já se od té doby můžu chlubit, že jsem prvním Čechoslovákem, který vystoupil na stupně vítězů v autokrosu.

Čertovská bylina zapustila kořínky, zalíbila se jezdcům, novinářům i sportovním funkcionářům. Repríza na sebe nenechala dlouho čekat, o rok později se jel další závod, tentokrát na pardubickém závodisti. Auta vystřídala koně, přijel jsem na místo a panenská tráva slibovala nádherné svezení. Zazávodil jsem si s továrním jezdcem škodovky, Milanem Židem, a bylo to drama tělo na tělo, spíše tedy karoserie na karoserii. Žádný z blatníků, ba ani dveře neměly v cíli svůj původní tvar, bylo vidět, že škodovka i Saab dělaly, co mohly. Největší kouzlo ovšem bylo v tom, že závod vysílala v přímém přenosu televize. Statisíce diváků se dozvědělo o novém sportu a někteří z nich dokonce po něm zatoužili jako jezdci i jako konstruktéři. Správně vytušili, že zlaté české ruce právě našly kámen zvláště vhodný k tesání.

Následovala úplná lavina, lépe se snad překotný vývoj autokrosu u nás nazvat nedá.

Vznikly poměrně volné technické předpisy, takže jezdci se stali nejenom závodníky ale i konstruktéry a staviteli svých bugin, u některých bylo jen těžko k rozeznání, zdali je baví víc závodění nebo vymýšlení strojů. Někteří lépe jezdili, jiní lépe konstruovali, těm nejlepší šlo obé. Na tratích se objevily nejenom vynikající a zajímavé konstrukce, ale i vynikající jezdci – Jaroslav Povondra, Bohouš Křestřan, Standa Landa, Jindra Kottek, Karel Trojan, Milan Maťátko, celá tovární ekipa a rok po této první generaci už hrdina našeho vyprávění – Jaroslav Hošek, který jako mnozí jeho soupeři přesedlal z terénního motocyklu do auta vhodného do terénu.

A proč se začátek jmenuje „Před startem“? Ke knížce plné závodění se slovo Úvod snad ani nehodí. Jsme před startem a napjatě čekáme, kdy zhasnou červená světla, motor zařve, spojka zaúpí, kola prohrábnou a katapultují nás do startovní rovinky. Věřím, že nás čekají samé mimořádné zážitky, vždyť pojedeme s opravdovou autokrosovou legendou, Jaroslavem Hoškem!

# Jak se narodil?

Kdo? No přece autokros. Téměř každý, kdo si koupí a bude číst knížku o Jaroslavu Hoškovi, už o autokrosu něco ví. Jenom opravdu málokdo ale ví, nebo alespoň tuší, jak tenhle dramatický sport vznikl. Který závod a kdy byl nazván autokrosem, už asi nikdo nezjistí. Nepochybné je, že ve chvíli, kdy existovaly alespoň dva automobily, schopné spolu soutěžit, tak se závodilo. Už v roce 1905 závodil Henry Ford se svým vyzývatelem, to je historicky doloženo. Z našeho pohledu je zajímavé, že za místo svého souboje zvolili dostihovou dráhu. Tedy stejné prostředí, ve kterém se u nás jel první autokros vysílaný televizí. Od nepaměti se závodilo se vším, co mělo kola, a nezávodilo se pouze na silnicích či autodromech, lákavě působil i volný terén. Krajinou křížem krážem, tedy cross, tak jsme tedy získali základ pro název autokros.

Postupným vývojem procházely tratě i stroje, které na nich závodily. Od slavného závodu Baja 1000, ve kterém se startující potýkali s pískem, kaktusy, kamením a stržemi, až k variantě krátkých tratí, přiměřeně obtížných, kde jediným kritériem je dosažený čas, respektive pořadí v cíli. Jejich výhodou je atraktivita a přehlednost pro diváky. Až do poměrně nedávné doby nebyly ale pro podobné závody k dispozici vhodné stroje. Speciální terénní automobily sice nároky tratí vydržely, byly ale těžké a pomalé. Upravené cestovní nebo soutěžní automobily jezdily mnohem rychleji, trpěly ale mimořádným zatížením v terénu, byly poruchové a svými problémy vlastně do značné míry i limitovaly pořadatele při volbě tratí.

Do obtížnějších terénů se startující mohli vydat po druhé světové válce, v tomto období vzniklo mnoho automobilů typu jeep, které byly obratné, měly potřebnou výdrž, stále ale nebyly tak rychlé, aby se jejich závody staly atrakcí. Za tímto účelem musely přijít vozy v úpravě pro rallye, které byly opravdu rychlé. Měly ovšem jednu nevýhodu – byly dost drahé a jejich nákup i provoz byl pro soukromé jezdce příliš náročný. Řešení přišlo z Ameriky, kde začaly vznikat vozy pro radost nebo pro volný čas. První dune buggy startovala v náročné Baja 1000 v roce 1966. A souběžně s jejím narozením vznikl i autokros, od vzniku buggy jej nelze oddělit. Během tří let od prvního startu v Americe ovládly stroje typu buggy autokros po celém světě.

Československo nebylo příliš pozadu, první buggy startovala hned v prvním autokrosu na našem území, v legendárním závodě v Údolí mamutů u Přerova. Jejím jezdce byl známý rakouský jezdec Glavitza, který po poměrně tvrdém boji zvítězil nad našimi jezdci v soutěžních automobilech. Glavitzova buggy VW byla silnou inspirací, už o rok později se na autokrosovém závodě v Pardubicích objevila první česká varianta MTX – Škoda – buggy. A ráno 4. dubna 1971 se na Radouči u Mladé Boleslavi sjela celá dvacítká speciálních nových strojů buggy. Jak se v průběhu let autokrosu u nás dařilo, dozvíte se nejlépe z vyprávění J. H.



# Sladká Itálie

---

Úterní zářijový podvečer roku 2010. Rodinné domky a vilky v kladenských Kročehlavech dýchají pohodou. Sousedé už jsou doma z práce, hrabou listí ze zahrádek, trhají jablka, ženské chystají večeři. Jenom soused Hošek má docela jiné spády. Spolu s mechaniky kmitá kolem modrého autobusu, za chvíli zavrčí čtyři sta devadesát šest koní osmiválcového motoru Audi, Jarda jen tak objedne blok a zkusí, zdali jedna, dva, tři, čtyři jdou zařadit dopředu i zase zpátky a když je spokojen, vjede dovnitř do autobusu, který je přepravníkem špičkového stroje. A nejenom přepravníkem buginy, ale také útulným bydlením pro posádku na cestách. Bydlením včetně kuchyně, sprchy, záchodu. Jarda usedá za volant a vyráží do světa. Na závody – tak jak koná už vlastně celý svůj život. Co ho čeká, jaké bitvy, jaký výsledek to bude, zatím netuší a tak ještě neví, že to bude opět jednou nevidaná bomba, jméno Hošek zase zazáří na evropském autokrosovém nebi.

Ale vraťme se zatím do autobusu, do cíle je ještě daleko. Konkrétně asi tak 1050 kilometrů do francouzského St. Igny, kde se jede první závod. Pokračování je o týden později v italské Maggioře a tak vracet se domů nemá cenu. Je to zkrátka výlet na dva týdny, však také Jardova manželka Míla řádně naplnila autobusovou lednici, jistě také něco sladkého upekla. Za téměř pětáctyřicet let manželství je manželovu kočování dokonale uvyklá a hned tak ji něco nepřekvapí. Na dvojzávod je dobré se řádně připravit, to věděla nejenom Míla, ale hlavně také Jarda. A protože měl v tu dobu dokonce dvě buginy, rozhodl se, že sebou vezme obě. Nejenom vyzkoušenou, ale trochu už olítanou audinu, ale také čerstvě připravované Mitsubishi, myšáka. Pro jistotu. Do Audi rezervní motor neměl a opravy osmiválce byly vždycky zdlouhavé a hlavně také hrozně drahé. Za autobus zapřáhl vlek a na něj kluci naložili myšáka.

Francouzská trať je – Jarda říká – kudrnatá, spíše vhodná pro malá auta. I když tam už jednou vyhrál, není to jeho oblíbená trať, uznává ovšem, že je pro všechny stejná. Každopádně zvolil ke startu buginu s motorem Audi, vyzkoušenou, stroj, se kterým je srostlý a umí to s ním. Myšák byl zatím stále ve stadiu zkoušek a vývoje, navíc ještě neměl ani funkční startovací program. Nicméně i on dostal na francouzské trati jistou šanci. Jarda v rámci zkoušení auta požádal tamní pořadatele, zdali by se nemohl se svou druhou buginou ještě v neděli před závody pár kol svézt.

„Oni mi to povolili, ale chtěli, abych jel v osm hodin ráno. To je pro mne noc, tak jsem je ukecal alespoň na půl devátou. Jenomže večer před závody jsme se sešli s několika kamarády, popili nějaké víno a šel jsem spát dost pozdě. Ani bych netvrdil, že jsem byl stoprocentně střízlivý, i když jsem toho moc nevypil. Ráno jsem si připadal jako vyoraná myš a také jsem tak asi vypadal. Mechanici se rozhodli, že mně ujetá tréninková kola nebudou ani měřit, mému výkonu prostě nevěřili. Svezl jsem se pár kol a zdálo se mi to dobré, padesát kilo, o které je Mitsubishi lehčí nežli audina, bylo znát. Pak přišli kluci ze Slovenska a hlásili, že mě měřili a že to bylo naozaj rychlé. Příjemné zjištění, že vývoj nového auta jde správným směrem. Ve Francii jsem ovšem startoval s Audi a myslím, že jsem skončil asi sedmý.“

Před posledním závodem mistrovství Evropy už Jarda nemohl skončit hůře nežli šestý a byl s tím celkem smířený, z českých účastníků by tak dojel jako třetí. To docela šlo. A tak hurá pryč z francouzského St. Igny do italské Maggiory. Zase pěkných pár stovek kilometrů s tím, že je nutné někde cestou najít kemp, kde bude možné zastavit, vyspat se, odpočinout. Jenom tak kdesi v Evropě zůstat stát s autobusem, to už prostě není možné.

Věci šly docela pohodovým způsobem, hatit se to ale začalo ve čtvrtek před italským závodem. Předpověď hlásila, že o víkendu bude soustavně pršet. Jarda jede – a zajede – na čemkoliv, že by ale zrovna jásal nad blátivou tratí, to se o něm říct nedá. A bylo tu opět dilema. Má v Maggiore startovat s rychlým, ale neznámým myšákem, nebo s audinou?!

„Je pravda, že jsem měl silné cukání novou buginu zkusit, na moje šesté místo v Evropě se nikdo ze zadu netlačil a tak jsem celkem vzato neměl co prodělat. Jenomže přišla mokrá a rozblácená sobota, kdy se jedou tréninky a první runda, tak jsem variantu s bláznivým a neklidným myšákem zavrhnul a jel jsem na start s Audi. Dobře jsem udělal, konkurence byla silná, na startu bylo okolo čtyřiceti vlčáků. Slušně jsem zatrénoval, vyšlo mi to i ve všech rozjíždkách, které rozhodují o pořadí na startu, byl jsem dvakrát první a jednou druhý. Na startovní čáru jsem se stavěl jako druhý. Nejrychlejší byl Holanďan Hinnenkamp, který se postavil doprostředka.



*Italská Maggiara a Jardovo neuvěřitelné vítězství v 65 letech*

Audina zabrala a od startu jsem odjel první a když celý závod zjednoduším, řeknu, že do cíle jsem dojel taky první. Tak jednoduché to ovšem nebylo, za mnou se jako klíště držel Hinnenkamp, nějaký italský jezdec a já – to už je asi dané věkem – jsem si říkal: Jenom to nepokazit! Za mnou se pak odehrála nějaká kolize dvou aut, vydělal na ní Turek, který pak jezdil za mnou druhý.

Před A finále jelo finále B a tak jsem se na něj díval. To bývá dobrá šance něco pochytit, zmoudřet, všimnout si nějakého špeku, úskalí. Brzy po startu je v Maggioře taková rychlá zatáčka, vzpomněl jsem si, že jsem v ní před rokem zul gumu. Připomněl mi to znovu i Stloukal, který jel béčko a gumu tam zul taky. Tam jsem byl tedy při finále zvláště opatrný, řekl bych dokonce, že jsem tam jezdil jako po..., jinak jsem si hlavně hlídal správnou stopu, abych soupeřům nikde neodkryl nájezd do zatáčky. Zkrátka to dopadlo dobře a byl jsem moc a moc spokojený. Italský výsledek znamenal pro mne posun na celkově 4. místo v Evropě!“

Závody v Maggioře vůbec vypadaly výsledkově jako český mistrák. Hošek vyhrál prestižní kategorii čtyřlitrů, závod juniorů vyhrál Kubíček a šestnáctistovky Musil, v závodě „plechových“ aut byl nejrychlejší Fejfar. „A tak jsme se cestou zpátky mohli s čistým svědomím stavit v Mnichově na Oktober Festu. Je to taková tradice, kterou pěstujeme už dlouho, poprvé jsme tam byli, myslím, v roce 1979, po mém prvním startu v Itálii. Zase to bylo cestou z Maggiory, dojel jsem tam tenkrát druhý, vyhrál Ital Nanini na Ferrari. Hned od naší první návštěvy se nám na Oktober Festu zalíbila přátelská atmosféra, také to pro nás byla obrovská atrakce. A vzhledem k tomu, že je to jednou za rok, nikdo z nás nekouká na to, kolik stojí pivo a na kolik přijde půlka kuřete. Už je to téměř závěr sezóny, tak si to chceme užít. Já osobně pivo příliš neholduji, ale v mladších letech jsem v Mnichově taková tři až čtyři piva vypil. Ale pozor, tam se čepují tupláky, čili násobte dvěma! Kam jsem se ovšem hrabal třeba na Vaška Uhra, to byl na Festu důstojný reprezentant české školy. Už není, škoda ho.

Cesta domů i s návštěvou Pivních slavností byla tentokrát zvláště příjemná. Závěr sezóny jak má být, lepší to být nemohlo. Sladká Itálie. Tentokrát.

# Fantom dálnic

Japonci se těší na den, kdy rozkvetou sakury, autokrošař se těší na první závod sezóny. Právě automobiloví jezdci cítí jaro ve vzduchu mnohdy dříve než vlaštovky, Karel Hynek Mácha by však byl z jejich reakcí asi dosti zděšený. Průvodním jevem tohoto období je totiž nervozita. Už slavný autokrosový jezdec Bohouš Křestán přiznával, že s blížícím se začátkem sezóny je v dílně napětí, neklid, občas i nějaká ta hádka. Není divu – jezdec pořád dokola uvažuje, co ještě je nezbytně nutné, který díl mu dodavatel ještě nedodal, v přepravníku, kterým je opečovávaný autobus, že hučí zadek a je potřeba ještě honem ho vyměnit. A podobných starostí jsou desítky. Neklidné období prožívá vždycky i Jarda Hošek, i když říká, že hádky s mechaniky jsou dosti výjimečné. V poslední době, kdy od osvědčeného motoru Audi přechází k úplné novince, je zmatků dokonce i o něco víc.

„Dokud motor a vlastně celou buginu nedostanu do stavu schopného jezdit – zdůrazňuji, že jezdit vpředu – mám ke klidu hodně daleko. Chci závodit, nejedu někam proto, abych se dostal z domova a mohl si dát bez dozoru pár piv. Jsou kluci, kteří jezdí na závody grilovat a pokecat s kamarády, o výsledek jim už ani moc nejde. Takhle bych skončit nechtěl a ani nemohl. Když jedu na závody, tak chci udělat výsledek!“



*Tři lásky Jaroslava Hoška pospolu – Míla, bugina a autobus*



*Wartburgy vystřídá motor Renault, jelo to s ním víc*







*V Nové Pace s motorem Renault*

