

1983

vojtěch-enge



MARTIN STRAKA

1983

vojtěch-enge

MARTIN STRAKA

Copyright © Nakladatelství Slovart, Praha 2022

Text © Martin Straka 2022

Photographs © Martin Straka, Jiří Maršíček, Václav Novák,
Václav Bervid, archiv Vojtěch–Enge, archiv Automotodrom Brno,
archiv Martin Straka, archiv Ivan Smíšek

Design, layout and cover © Kevin V. Ton 2022

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této knihy nesmí být reprodukována
v knižní, elektronické ani jiné podobě, ukládána do databází či rozmnožována
bez předchozího písemného souhlasu vydavatele.

1983

vojtěch-enge



MARTIN STRAKA

Startovní rošť

Možná zvláštní název knihy, říkáte si. Po rocích přemýšlení nad psaním tohoto příběhu se mi stále vracel holý letopočet doplněný příjmením hrdinů onoho roku i těchto stránek. Byla to také jejich jakási poznávací značka na dveřích tehdejšího BMW 635 CSi Hartge, jak uvidíte na dobových fotografiích.

Mistr Orwell nebyl vodítkem, jakkoli jsem na něj pomyslel, mimo jiné pro souvislost doby. Motivem knihy je skutečnost, že závodníci Zdeněk Vojtěch a Břetislav Enge se právě v sezoně 1983 stali hvězdami mistrovství Evropy cestovních automobilů. Jejich sportovní i soukromé životy se změnily. Pro oba liberecké piloty to byl první krok k angažmá v továrním týmu BMW. Zdeněk byl vždy o něco napřed, a platilo to i tentokrát. Nikomu jinému se předtím něco takového nepovedlo. A to nejen z Československa, ale i z celého tehdejšího východního bloku.

Oba měli v továrních bavorských barvách za kolegy jezdce formule 1. Zdeněk se v roce 1984 střídal například se Stefanem Johanssonem či s Marcem Surerem, Břetislav o dva roky později s Christianem Dannerem. Jejich závodnický um navázal na jedinečnou Elišku Junkovou, která v meziválečném období za volanty automobilů Bugatti okouzila svět. Rozdíl je v tom, že zatímco tato drobná dáma dosáhla svých úspěchů v čase svobodné první republiky a za podpory svého bohatého muže Čeňka, liberecká dvojice si musela poradit se železnou oponou obepínající ČSSR a okolí.

Fanoušci byli v roce 1983 u vytržení. Liberecká dvojka byla tenkrát stejně populární jako nejlepší fotbalisté či hokejisté. Podél původního Masarykova okruhu v Brně, jediného domácího „hřiště“, bylo přes 100 000 diváků. Kulisa se skandujícím obecenstvem strhující. Aby ne. „Naši“ jedou absolutní špičku a bojují o vítězství, zatímco dřív se škodovkami patřili do nejslabší divize evropského mistrovství.

Jejich výjimečný příběh sleduju od svého fanouškovského dětství po novinářskou dospělost. Kniha je tedy také osobní, protože se Zdeňkem a s Břetislavem jsme vedli dlouhé rozhovory a leccos spolu prožili. Velkým zdrojem informací byl manažer Václav Bervid, kterému v týmu říkali dědečku, šéfmechanik a proslulý motorář Ivan Smíšek, či dvorní týmový designer Vlastimil Furmánek zvaný Vláža. Synové obou pilotů, Štěpán a Tomáš Vojtěchovi, stejně jako Tomáš Enge, byli tenkrát prekové, ale i jejich postřehy tu zazní, spolu se vzpomínkami Radky a Lucie Engových. K tomu jsem čerpal ze spousty dobových časopisů, programů, knih a televizních záznamů z celého světa.

Ve světě se potkávám s řadou závodníků oné éry, a vždy je z toho dialog na téma Vojtěch–Enge. Všichni tito pánové, například multišampion cestovních automobilů Roberto Ravaglia, vítězové 24h Spa Francorchamps Hans Heyer či Pierre Dieudonné, byli se mnou vždy ve shodě, že Zdeněk s Břetislavem a celou českou stájí byli průkopníky, jakýmsi kouzelníky, kteří prošli „železnou oponou“ dělící západní svobodu a východní šed, aby prožili nejdůležitější sezonu svých životů.

Kniha přináší dosud nepublikované fotografie a také dosud neznámé informace a fakta. Třeba skutečnost, že za úspěšnou známou německou značkou Hartge byla šikovnost obyčejných chlápků z Prahy a Liberce. Dočtete se také o německých exekutorech na startu Grand Prix Brno 1983, a když jsme u domácí Velké ceny, po bezmála čtyřiceti letech se dozvíte, jak to bylo s bouračkou Zdeňka Vojtěcha v Bosonohách, který jel na fantastickém druhém místě za Jaguarem XJS jako suverénně nejlepší pilot bavorské značky. Nechybí podrobné výsledky onoho jedinečného roku stejně jako detaily o odmítnuté nabídce století, kterou Zdeňkovi dal Tom Walkinshaw.





*Zdeněk Vojtěch a Břetislav Enge v začátcích
slavné škodovické éry. Tady v Zeltwegu 1978
Archiv Vojtěch–Enge*

PŘED ROKEM

1983

Odlišní chlapi

Celé Československo ozařují rudé hvězdy a slogany plné prázdných slov, lidé proudí v přečpaných autobusech do továren a jiných podniků v rytmu vtípných pětiletkek. Listopad 1989 v nedohlednu. Na libereckém severu ovšem sílí jiná zář. Inženýr Zdeněk Vojtěch a automechanik Břetislav Enge už dávno nepatří jen mezi domácí okruhovou špičku, dobře o nich ví elita mistrovství Evropy cestovních automobilů.

Jak se jim to mohlo v té době povést? Tak pojďme pěkně popořádku. Jakkoli celoživotní kategorií obou závodníků byly okruhy, oba s motorsportem začínali v automobilových soutěžích a na kopcích. Vztah s rallye ale dlouho netrval, vrchy byly spíš jen doplňkem, uzavřená závodiště jim seděla víc. Zdeněk s Břetislavem se v 70. letech minulého století rychle stávají představiteli takzvané „liberecké závodnické školy“. S Ladislavem Barešem a Vlastimilem Tomáškem dostávají přízvisko „liberečtí mušketýři“. Zakládají stáj, které dávají světácký název RTL čili Racing Team Liberec.

Začínají s různými škodovkami a jeden ze zlomů jejich kariéry nastává v roce 1975, kdy AZNP Mladá Boleslav přichází na scénu s modelem Škoda 130 RS. Automobil, nad kterým žasli i odborníci ze západní Evropy. V soutěžní verzi mu říkali Lancia Stratos z Východu, v okruhové pak ko-

munistické Porsche. Výsadu závodit se „stotřícítkami“ měli zprvu jen tovární piloti z Mladé Boleslavi, tehdejší stálice jako Milan Žid, Oldřich Brunclík, Jaroslav Bobek, později Josef Michl, Petr Samohýl či Milan Zapadlo.

Jakmile si Zdeněk s Břetislavem postavili privátní stroje, hned patřili k nejlepším. Proháněli značkové jezdecke Škodovky zvané „fabrikanti“, zářili v domácím šampionátu i v tehdejším Poháru míru a přátelství. Dneska se nad tímto názvem usmějeme, a vlastně i tenkrát jsme se chlámali, nicméně motorsport to byl vynikající. Závodilo se na tratích za železnou oponou, v ČSSR hlavně v Mostě na městské trati a od roku 1983 na tamním au-



Tak kam až to dotáhneme, kámo?
Liberec 1974
Archiv Vojtěch–Enge





*Dramatické pruhy, dramatický výraz Břetislavův roku 1973
Archiv Vojtěch–Enge*

toodromu. Atraktivní a drsné souboje formulí a cestovních aut s politickým stínem doby se odehrály i na dráze Havířov–Šenov. Diváků bylo vždy na desetitisíce. Kromě sportovní zábavy měli fanoušci jasný motiv být u toho: „Naši to Rusákům a spol. musejí nandat!“ Havířovskou řež jsem zažil. Bylo mi třináct a nikdy nezapomenu, jak ti drsní chlapi z Ostravska řvali jak tygři, když kdokoli z domácích pilotů

předjel soupeře ze SSSR nebo NDR. Před sezonou 1978 přichází Zdenda za Břetislavem a prohlásí svým jedinečným způsobem: „Kamaráde, pojď se mnou jezdit Evropu!“ Slávek, jak mu blízcí říkali, z podstaty své osobnosti spíš ten druhý vzadu, řekl ano. „Jasně, že jsem nevěděl, oč přesně půjde, ale souhlasil jsem hned. Zdeněk byl vždycky napřed, věřil jsem mu,“ měl jasno Enge.



*Dramatický lak, dramatický výraz Zdeňkův na počátku 70. let
Archiv Vojtěch–Enge*

Vedle startu v Grand Prix Brno tak Vojtěch–Enge poprvé poznávají záhyby autodromů v západní Evropě. Jsou absolutní amatéři a také zcela odlišné typy: Zdeněk Vojtěch je playboy, kterému patří svět. Když se rozdávalo charisma, dárci zkrátka upadl kýbl. Tvář herecké hvězdy, perfektní figura, životospráva. Lidé z jeho okolí vzpomínají, jak si vždycky hlídal perfektně upravenou pěšinku. Myšleno v dob-

rém. Byl také vizionář a renesanční bytost s mnoha zájmy, z nichž ční létání. Vědom si své výjimečnosti, nikdy nechtěl sáhnout na práci. Na tu obyčejnou. Ať závodil s čímkoli, montérky si neoblékl a ruku k dílu při přípravách nebo opravách nepřidal. Snad jen v úplných začátcích. Chtěl se jen bavit a zářit. Za volantem, knipleem, kdekoli a pořád. Václav Bervid, jeden ze zakladatelů sportovního manažerství





*Slávek s mechaniky a svou první Škodou 130 RS
pro sezonu 1976
Archiv Vojtěch-Enge*





*Břetislav Enge boural výjimečně. Hlavně v začátcích. Jako v Semilech 1974
Archiv Vojtěch–Enge*

v Československu, který dobře znal Vojtěchovu velikost, k tomu poznamenává: „Jednou z chyb Zdenka byla určitá neukázněnost, za kterou zůstala zbytečně rozbitá auta. A také za ni zaplatil svým životem. Ale to k takovým osobnostem asi už patří. Zdeněk a Eliška Junková, to byli naši nejlepší závodníci.“

Břetislav Enge byl naopak na první pohled takzvaně tuctový chlápek: menší, většinou s nějakým kilem navíc. Tváře od šmíru, dlaně drsné od dřiny v garáži či dílně. Jeho ctí byla jedinečná zručnost snoubená s precizností, skromností a poctivostí při utahování první matičky a posledního šroubu-

ku. A to se projevovalo i za volantem: na rozdíl od často okázalého (a ovšem vždy rychlého) Zdeňka to Břetislav valí jemně, chytře, spolehlivě. Téměř nebourá. A rychlostí je parťákovi nablízku, jsou vyrovnaní, jen každý dosahuje výsledného času jiným stylem. Jeho velikost se naplno projevila v roce 1984, kdy se posádka Vojtěch–Enge rozpadla. Břetislav odsunul Zdeňka do stínu. Rozpoznali to i fanoušci, kteří svými hlasy přisoudili tenkrát prestižní cenu Zlatý volant právě jemu.

Přes tohle všechno byli oba ce-loživotními kamarády. A vždy platili za výjimečné závodní řidiče. Byli hlavními strůjci titulu značky Škoda v mistrovství Evropy cestovních automobilů 1981 a později se dostali do nejvybranější společnosti továrních pilotů automobilky BMW. Zdeněk v roce 1984, Břetislav pro sezonu 1986, čili oba v době, kdy rozhodoval závodnický talent, nikoli cifra napsaná na vstupním šeku do týmu, jak je tomu dneska. Symbolickou tečkou za odlišností obou chlapů byla i jejich smrt. Zdeněk, rozevlátý a energický, umírá rychle. Ve Vratislavicích, kde za volantem auta spoléhá na znalost domácího prostředí. Přehlédne tramvaj, která mu 30. listopadu 1998 nedá šanci.

Břetislavova smrt byla pro veřejnost stejně nečekaná a šokující, ale jeho nejbližší věděli, že může přijít. Zdravotní potíže trvající roky totiž zesílily s příchodem „korodoby“. Slávek se novodobého viru zalekl a zavřel se



*Další Slávkova ojedinělost,
kotrmelce v Záskalí 1979*
Archiv Vojtěch–Enge



*Slávek v plném tempu
v Rychnově nad Kněžnou 1973*
Archiv Vojtěch–Enge



Castrol

BAU- u. MOBELTISCHLEREI
KRECHEN
BAUHÜTTEN € 36 61 20
11902 Wien, Heiligenstädterstr. 84



*Proslulé Všechnobusy první generace.
ŠKODY RTO na Salzburgringu 1978
Archiv Vojtěch-Enge*



*Mladý a odhodlaný.
Břetislav v roce 1974
Archiv Vojtěch-Enge*



*Břetislav Enge a Jiří Moskal
v roce 1976
Archiv Vojtěch-Enge*

doma. A to doslova. Ve svých sedmdesáti letech odcházel pomalu a ve strachu, až se jeho srdce ráno 14. září 2020 zastavilo. Pro tvorbu této knihy jsem měl od obou rodin půjčená závodnická fotoalba, která také ilustrovala rozdílnost Zdeňka a Břetislava. Za Vojtou zůstalo jediné album, v němž jsou fotografie seřazené halabala a bez popisů, Slávkův odkaz čítá čtyři bichle poskládané chronologicky a přesně. Jako náradí v rodinné garáži.

Všemocný Všechnobus

Pro konkurenci ze západní Evropy byli naši průkopníci zjevením. Zahraněční stáje už tenkrát fungovaly profesionálně, nablýskaně. Závodní auta se vezla v naleštěných kamionech, jejich řidiči přespávali ve voňavých hotelech. Zdeněk s Břetislavem naproti tomu auto i sebe přepravují ve starém autobuse Škoda 706 RTO, upraveném pro všechny potřebné účely včetně kuchyně a ložnice. „Všichni, bez řeči všichni se museli střídat u toho obřího volantu. Takže i já, jakkoli jsem řidičák na autobus neměl. Až na naprosté výjimky jsme nezastavovali, abychom neztráceli čas. Jelo se durch a naše rychlost nepřesáhla osmdesátku,“ líčí Vladimír Dolejš, který byl pro Zdeňka s Břetislavem v jejich evropských začátkách něco jako týmový manažer.

Sezona 1978 přináší stříbro v nizozemském Zandvoortu a páté místo

v Brně. Vše samozřejmě v nejslabší I. divizi, v níž bojovala auta s motory do 1300 ccm. Závodníci kamarádi, kteří spolu s mechaniky tvoří vše stále amatérským a zároveň odhodlaným způsobem, věří v nový rok 1979. Jejich škodovka, v typickém temném, dramatickém laku s křiklavě oranžovým předním spojlerem a se samolepkami Investa nebo GLASSEXPOR, už byla známější a také vytrvalejší. Přichází první vítězství, děje se tak na rakouském Österreichringu poblíž městečka Zeltweg. Zatímco všichni v týmu Bohemia Crystal Liberec slaví, továrna je poprvé na kolenou: posádka AZNP Mladá Boleslav Josef Michl – Petr Samohýl totiž nedojela pro rozbitý motor. Byly to okamžiky, jež mnohé předznamenal. Především nabídku československé tovární stáje. Z Mladé Boleslavi zaznělo: „My vám dáme na sezonu 1980 auta i s mechaniky a vy se postaráte o zbytek.“ V překladu hlavně o peníze.

Liberečtí mušketýři, kteří za český sever v evropských bitvách šermovali už sami dva, vše zvládli. S penězi pomohly podniky, které své výrobky exportovaly. Třeba sklárny Glassexport nebo textilka Elitex. Velká pomoc brzy přichází i ze zahraničí. Konkrétně rakouské zastoupení olejářské společnosti Castrol se v libereckých pilotech doslova zhlédlo.

„Rakouský Castrol, to bylo tereno. S jeho šéfem Hannesem Meisenbichlerem jsme se rychle skamarádi-



*Roční Tomáš Enge s tátou na vraku Škody 130 RS rozbité na Sachsenringu 1977
Archiv Vojtěch–Enge*



*Jedno z prvních týmových fotografování.
1978
Archiv Vojtěch–Enge*

OBSAH

Startovní rošt	4	Belgické finále	166
PŘED ROKEM 1983	8	Kocouří věčnost	171
Odlišní chlapi	9	Výjimečná nabídka	175
Všemocný Všechnobus	18	Domácí pán	176
Východní průkopníci	27	Závodníkův závodník	181
Okřídlený titul	30	Krčský čaroděj	187
Bavorský začátek	33	Mnichovské bludičky	194
Brněnský atašé	40	Blízký zlom	195
Ničivý žár	45	Krása v Brnou	198
Ohnivě okamžiky	53	PO ROCE 1983	202
Smrtící sloup	55	Spokojený Slávek	203
Rakouská výhra	63	Přešlap	207
Záhadná smrt	68	Zašmodrchaný Zdenda	210
ROK 1983	88	Rozzlobený Tomík	217
Vzrušující meziměsto	89	Podobnost dávnější	219
Povzbuzující Vallelunga	90	Objevná složka	221
Suprový byznys	95	Bavorská abeceda	228
Americký vzkaz	106	Rodinný Zeltweg	234
Anglický vzestup	109	Přechodná sezóna	239
Toskánské stříbro	120	Nesmrtelné Coupé	241
Modro-bílá premiéra	124	Švédská změna	248
Dálniční hodiny	131	Tovární Slávek	254
Exekutorská detektivka	135	Strhující řež	261
Všechnobus	137	Vítězný Enge	264
Strhující Vojta	138	Neopakovatelné angažmá	268
Veselka	143	Nadkolejní závod	269
Bosonožská kráska	144	Obraz	271
Rozčilený Slávek	145	Hustá káva	282
Havířovská vsuvka	149	Bídny podnik	287
Nejrychlejší kolo	151	Radčín Břeťa	293
Výfukové drátěnky	153	Smutný telefonát	299
Papíroví šampioni	156	Jedinečná jedinečnost	301
Hebrejský šok	158	<i>ME cestovních automobilů</i>	
Anglický bronz	163	<i>ve výsledcích</i>	306
		<i>Závody mimo ME</i>	
		<i>cestovních automobilů</i>	318
		Zdeněk Vojtěch	320
		Břetislav Enge	321
		<i>Poděkování</i>	

