

Orient Express na čtyřech kolech

Vůně benzínu, rychlá kola a k tomu pořádná dávka nostalgie – to by mohla být stručná charakteristika pro ty, kteří sedlají konička s názvem automobiloví veteráni. Nesporné je, že v tomto cechu stále přibývá jak milovníků starých automobilů, tak vozů s dřívějším datem výroby samotných. Ono ale nejde jen o to, si takového plechového miláčka pořídit, ale také jej dát do pořádku, udržovat a občas prokázat i jeho jízdní schopnosti.

O tom ví své také Ing. Alois Krejčí z Protivína, jeden z účastníků květnového závodu Oldtimer Orient Express Praha – Istanbul. A o tom všem si dnes s ním budeme povídat...

Především bych vás chtěla čtenářům představit – můžete nastínit, jaká je vaše profese a jak dalece souzní s vaším koníčkem?

Mojí profesí jsou vodní motory, tedy vodní turbíny a vše, co se kolem nich děje a co k nim patří. Spadám do skupiny dříve narozených a původně jsem si přál studovat obor spalovací motory a automobily. Dřív to ale nebylo tak jednoduché, a tak jsem alespoň zůstal u energetických strojů – vodních turbín. V průběhu času jsem zjistil, že moje volba byla více než správná. V oboru spalovacích motorů a automobilů jsem stejně stále žil a žiji nadále, a turbínami a vodními elektrárnami se živím dodnes. A obojí mě zcela naplňuje.

Jak to s oldtimery u vás vlastně vůbec začalo?

Jak jsem už uvedl, patřím do skupiny dříve narozených a vozidlo, kterým jsem vezl svoje děti z porodnice, je dnes již oldtimerem. Na druhou stranu můj děda absolvoval zemskou autoškolu v Praze a v naší rodině automobily vždy hrály významnou roli – ať už z hlediska jejich vlastnictví nebo různých jejich oprav.

Jste předseda Veteran Car Clubu v Písku – jak jste se k tomuto sdružení dostal?

Tak jako mnohé věci a události jsou založeny na náhodách, i moje členství ve Veteran Car Clubu v Písku je vlastně náhoda. Přestěhoval jsem se z Prahy na jih Čech a v roce 2016 jsem se přihlásil na XVI. píseckou jízdu historických vozidel. Práce a poslání VCC Písek mě ihned oslovily, a tak jsem se zapojil do klubu s úžasnou historií. A aby toho nebylo málo, začal jsem také pracovat v Asociaci klubů historických vozidel, kde jsem v současné době víceprezidentem. A navíc ještě členem technické komise Federace klubů historických vozidel.

V čem spočívá činnost klubu?

Jednak náš klub akce pořádá a jednak se jeho členové zúčastňují akcí jiných klubů. Například VCC Písek mimo jiné každoročně pořádá Píseckou jízdu historických vozidel, která začíná výstavou skvostů historických vozidel v překrásných Palackého sadech v Písku. Členové klubu se pak účastní akcí okolních klubů, v našem kraji se pořádá tak zvaný Jihočeský pohár historických vozidel, který je letos složen z devíti podniků v průběhu sezony.

Jak a proč jste se zapojil do závodu Oldtimer Orient Express Praha – Istanbul? Čím vás tento závod oslovil?

Dobrá otázka. Zase náhoda. O akci Oldtimer Orient Express Praha – Istanbul jsem se dozvěděl při snídani na školení předsedů krajských testovacích komisařů koncem ledna 2023 v Jihlavě. Přisedl si

ke mně Mgr. František Čečil (prezident Asociace Veteran Car clubů v AMK ČR), a ten mi o akci řekl. V Istanbulu jsem byl více než desetkrát, vždy letecky, ale automobilem? Vlastním oldtimerem? Neskutečná výzva! Na druhý den jsem oslovil pořadatele, které zase recipročně oslovilo moje vozidlo – Škoda 1102 Roadster z roku 1951, lidově řečený Tudor Cabrio. Zbývalo dořešit spolujezdce a financování naší posádky. Nebylo pochyby, že spolujezdcem bude syn, ale pouze když se vymaní z povinností rodiny se dvěma malými dětmi a z povinností vlastní firmy, kterou lze přirovnat k rozjetému rychlíku s nejméně sto vagony bez brzd. Z obojího se vymanil a jeho firma se stala naším sponzorem. Ale abych dopověděl otázku: Oldtimer Orient Express Istanbul byla samozřejmě nebetyčná výzva, ale pro mě i satisfakce. Moje vozidlo roku výroby 1951 je „relativně mladé“ a nemohu s ním jet prestižní podniky, jako je 1000 mil československých nebo Křivonoska. Tak proč usilovat o cestu z Prahy do Bratislavy a zpět při 1000 mílích, když mohu jet 2200 km do Istanbulu?!

Kdo inicioval a organizoval tento zajímavý závod po trase notoricky známého vlaku Orient Express?

Byl to pan Josef Zajíček, to jméno jsem pochopitelně znal, vždyť před časem koupil Autodrom Most, a tento pod jeho křídly začal velmi dobře i na mezinárodní úrovni fungovat. Ale osobně jsem ho neznal. Asi třetí den poté, co jsem oslovil manažerku celé akce – Janu Svobodovou, mi pan Zajíček napsal e-mail, a když si přečetl moji odpověď, ihned mi zavolal. Prostě společná krevní skupina.

Kolikadenní to byla akce?

Celá tato akce byl šestidenní „čundr“ a skládala se ze čtyř jízdních etap, jednoho dne rychlé prohlídky Istanbulu, zakončeného společenským galavečerem s dekorováním zúčastněných, a závěrečného dne, kdy jsme naložili či spíše měli naložit naše miláčky na kamiony a posádky nastoupily či spíše měly nastoupit, do letadla.

Start Oldtimer Orient Express Praha – Istanbul byl před Národním technickým muzeem v Praze dne 17. května letošního roku. Zde nám a našemu autu bývalý tovární jezdec Škoda John Haugland řekl: „You will reach Istanbul, I am sure of it.“

Kudy vedla trasa?

První etapa končila na předměstí Budapešti a byla v duchu „přes tři hranice“ (Rakousko, Slovensko, Maďarsko). Druhá etapa začínala prodíráním se ranní špičkou přes celou Budapešť, následovala dlouhá fronta na maďarsko-rumunských hranicích a končila průjezdem hor v Rumunsku – a název etapy „Železná vrata“ spíše symbolizoval zdlouhavý průjezd přes hranice Evropské Unie. Třetí etapa byla po přejezdu Dunaje převážně bulharská, s názvem „vítejte na Balkáně“. Při čtvrté etapě se všichni účastníci sešli na bulharsko-tureckých hranicích a společně jsme vyřizovali CPD Carnet pro vývoz vozidel. V RoadBooku nebyla ale uvedená zajímavá pátá etapa – průjezd Istanbulem kolem sedmnácté hodiny a zaparkování vozidel na náměstí Sultan Ahmed pod Hagia Sophia u vchodu do paláce Topkapi.

Účast vozů na startu byla původně omezena na dvě desítky. Kolik jich startovalo skutečně?

Skutečně bylo ke startu vybráno 24 vozů. Tento počet byl dán přepravními místy na čtyřech kamionech s přívěsy pro přepravu osobních vozidel.

Jaké vozy stály na startu?

Startovní pole bylo velmi rozmanité, a to co do roku výroby, tak do plejády značek. Klasikou byly čtyři

škodovky – náš Tudor, Škoda Octavia 1960, Škoda 100 a Škoda 110 R. Pan Zajíček jel s Tatro 603 z roku 1959 a skupinu starších vozidel doplňovala Volha GAZ 21 zvaná carevna. Z novějších vozů jelo např. Porsche 944, Porsche 928 GT nebo Porsche 911 SC Targa, BMW Alpina B12 5,0 Coupe E 31, BMW 3.0 E9 CSi, Ford Mustang Hardtop Coupe V8, Citroën CX Pallas, ale také Jaguar E-type S1 roadster, Rolls-Royce Corniche jako největší vůz a v kontextu s nejmenším MINI 1000 Special de luxe. A to jsem nevyjmenoval zdaleka všechna vozidla.

Byly posádky vozů vícečlenné, jel někdo úplně sám?

Posádky byly dvojčlenné, některé roadstery ani neumožňovaly více členů v posádce. Byly různě namíchané – manželské páry, nemanželské páry, kamarádi, otec a syn. Některé posádky také tvořil mezinárodní tým. Jednu posádku, konkrétně vůz Škoda Octavia, tvořil Ivo Tůma úplně sám. Jak jsem již uvedl, naši posádku tvořil otec a syn.

Jak nejméně staré musely být startující vozy? Jaké vozidlo bylo nejstarší?

Vozidla musela splňovat limit definice historického vozidla, tedy musela být nejméně třicet let stará. Některá vozidla – náš Tudor Roadster a Tatra 603 pana Zajíčka splňovala tento věkový limit více než dvojnásobně, některá vozidla - např. BMW Alpina B12 5,0 Coupe E 31 a Porsche 928 GT – obě z roku 1991, byla blízko této věkové hranici.

V plánu bylo ujet denně 500 km, dodrželi jste tento limit?

Jednotlivé etapy se mírně lišily svojí délkou, první nejdelší měřila přibližně 600 km, další byly o něco málo kratší a poslední etapa byla vzhledem k vyřízení CPD Carnetů na hranicích a průjezdu Istanbulem nejkratší – přibližně 390 km. Konce etap byly pevně dané z důvodu předobjednaného společného ubytování v hotelech.

Stalo se, že některý z vozů nedojel do místa noclehu? Vzdal to někdo? Byly nějaké závady během jízdy?

Všechna auta vždy dojela do cíle dané etapy, některá sice velmi pozdě, ale nikdo to nevzdal a nevrátil se. Myslím, že silným motorem všech bylo kouzelné slovíčko „Istanbul“.

Závad vozidel na trati, ať drobných či závažnějších, bylo více. Posádky se závadami spíše nepočítaly, ale soudě dle přípravy vybavení servisního týmu, ten se závadami jasně počítal a po dojezdech jednotlivých etap pracoval pozdě do noci. Všechny posádky byly spojeny společnou WhatsApp skupinou, na kterou se posílaly fotografie průjezdných stanovišť a pokyn k dalším průjezdům, takže každý znal, kdy druzí projíždějí kontrolními body, ale na druhou stranu všichni znali SOS ostatních posádek.

První SOS se ozvalo již blízko Pelhřimova a na WhatsAppu se objevilo foto Tatro 603 naložené na přívěsu. Prostě zákon schválnosti – velmi připravenému panu Zajíčkovi se zadřelo ložisko předního kola. Někde za Pelhřimovem se podařilo sehnat originální ložisko a závadu opravit. Nicméně hlavě a mozku celé akce se celou cestu lepila smůla na paty – prasklá zadní pneumatika, problémy se řazením, potíže se spojkou. A to pan Zajíček na startu do médií prohlásil, že je připraven a tatra cestu zvládne. A rozhovor o své tatře zakončil větou: „Spolehlivá tatra nezná bratra!“

Jak se jelo vám? Jaké bylo počasí a stav silnic?

Nám se jelo jedním slovem „super“. Na začátku jsme si se synem řekli, že jedeme na pohodu, a že

dojedeme za každou cenu. Problémy s vozem nebyly vůbec. První dva dny cestu komplikoval velmi silný déšť. Již u Znojma se rozpršelo a mrak šel vlastně s námi. Naše stěrače naštěstí fungovaly spolehlivě, ale některé posádky měly velké problémy se stěrači, a tak jely na takzvané tekuté stěrače – látka, kterou se potře sklo zvenčí a nestírá se.

Je známo, že do automobilů roadster vždy mírně teče. To bez výjimky platilo i u našeho vozu ale přežili jsme to. Rumunské a bulharské silnice – no hrůza, ale krajina malebná, překrásná... Počasí se třetí den umoudřilo a 20 °C v Istanbulu bylo s ohledem na datum 20. května velmi málo, ale pro posádky příjemné.

Máte nějaké zajímavé nečekané historky z cesty? Alespoň jednu.

Evergreenem celé akce jsou historky o poruchách připravené Tatry 603 pana Zajíčka. Ale když jednu, tak svoji. Naše auto, byť bylo nejstarší, tak nebylo na trase zdaleka nejpomalejší. Především, že celá akce nebyla rychlostním závodem, byla to vytrvalostní a orientační soutěž s tím, že Istanbul je cíl. V Praze nejpomalejší automobily startovaly na začátku, takže jsme startovali jako první, abychom stihli večeři v Budapešti. Ale dojeli jsme třetí. Nebylo to o rychlosti vozidla, ale i o orientaci na trase, taktice jízdy a délce přestávek. Druhá etapa pro nás byla neobyčejně těžká – dlouhá stoupání, dlouhá klesání a my slabý motor a slabé brzdy. Ale dojeli jsme v první desítce. Mým snem bylo pokořit všechny ty porsche, BMW a jaguary a dojet první do cíle etapy.

Do třetí etapy jsme vyrazili ihned, jak se zvedla závora hotelového parkoviště, spolu se třemi dalšími vozy. Taktika jasná, brzy ráno rychle přes volnější hranice a přes Dunaj. Podařilo se, na hranicích před námi do deseti aut. Pak placaté Bulharsko se spoustou zabudovaných radarů, policejních hlídek a neoznačených výmolů. Tady jsme byli doma – tvrdé, nízké podvozky sportovních vozů jsou spíše na obtíž a výkon motoru přes 40 kW je neupotřebitelný luxus. Hlášení z posledního kontrolního bodu naše posádka podávala jako první. Za zhruba deset minut po našem odjezdu přišlo foto dalších tří našlapaných sportáků a před námi ještě 140 km cesty. Tak jsme jeli hlava nehlava, nejprve řídil syn, pak jsme se vystřídali. Cítil jsem, že ostatní musí být blízko za námi. A ten neuvěřitelný pocit, příjezd na prázdné hotelové parkoviště. Pierre-Manuel Boels se svým červeným Porsche 944 S přijíždí, když máme vyložena zavazadla, a Eva Boels vše natáčí na mobil a závodník Manuel z okénka svého porsche lámanou češtinou křičí „kjučí, dob..ý“.

Dojezd byl v Istanbulu – bylo těžké se ve městě orientovat, abyste dojeli na přesné místo určení?

Ne, ne, my jsme společně absolvovali průjezd maďarsko-tureckých hranic, a pak jsme se ještě jednou sešli na okraji Istanbulu, a poté jsme měli do centra Istanbulu pokračovat v konvoji. Konvoj v Istanbulu je nemožná záležitost. Jak jsem již uvedl, Istanbul samotný byla nejtěžší, pátá etapa, a to nejenom příjezd do centra na focení, ale přejezd z centra po nábřeží, přes Galacký most do hotelu. Bylo to místo dojezdu vyzdobené a s diváky?

Místo dojezdu na náměstí Sultan Ahmed pod Hagia Sophia u vchodu do paláce Topkapi bylo pro Oldtimer Orient Express Praha – Istanbul dlouhou dobu nepovolené. Povolení získal Český konzulát v Istanbulu pouhý den před naším příjezdem. Ale při příjezdu zde bylo mnoho významných lidí z turecké strany, ale také mnoho turistů, mezi kterými jsme ve starém městě při příjezdu proplétali. Také se zde hodně fotilo, my svoje auta, turisté nás, média, společná foto a podobně. Nicméně Istanbul žil v době našeho příjezdu prezidentskými volbami a šestnáctimilionovým Istanbulem

neotřese příjezd dvacítky oldtimerů z ČR.

A kdo byl vlastně vítězem?

Sloupec vítězů byl neuvěřitelně dlouhý a nevešel se do tisku. Zvítězili totiž všichni účastníci, všechny posádky, všechna vozidla, zvítězil servisní tým, zvítězil i organizační tým. Vše klaplo, jak mělo a všichni byli nadměru se svým vítězstvím spokojeni. K mým oblíbeným pořekadlům patří: „Své sny zabíjíme tím, že je realizujeme“ a toto byl jeden z nich, ve který jsem nikdy ani nedoufal.

Čím byli všichni účastníci obdarováni?

Všechny posádky dostaly překrásný český křišťál v podobě dvou vlnovců nahoře s logem celé akce. Naštěstí jsme posléze dostali i obal z tvrdého papíru pro přepravu zpět. Do letadla jsem měl jen kabinové zavazadlo, takže pohár jel v autě vzadu na podlaze. Ale auto, to si zcela jistě také zasloužilo poháru užít. Pohár jsem v době našeho rozhovoru ještě neviděl, ale věřím, že bude v pořádku. Ale také nevím, u koho bude – jestli u mě nebo u syna. Asi si necháme udělat kopii – to je ovšem jenom žert, příští rok přivezeme druhý...

Měli jste čas prohlédnout si město?

Prohlídka města byla jednodenní, Istanbul znám, ale vše jsem si rád osvěžil. Tudy kráčely dějiny. Hagia Sophia, Modrá mešita i Cisterna jsou pořád stejné a stejně se na ně v budoucnu zase rád podívám.

Jak jste se dopravovali zpátky? Měl byste chuť tu trasu podniknout zpátky opět po ose?

Tady se naše putování stalo nejnapínavější. V den našeho odletu se zrodila šestá etapa. Automobily nebylo možné odbavit pomocí CPD Carnetu na celnici v Istanbulu. Turecká strana chtěla další dokumenty. Auta musela zpátky na hranice a s nimi jejich majitelé, kteří je převezli přes hranice do EU. Posádky se musely rozdělit. Pro řidiče se sháněly letenky z Varny nebo ze Sofie. Dvě auta organizačního týmu vozí segmenty posádek po Bulharsku – prostě Orient a Balkán v jednom. Já jsem doletěl původně plánovaným letem, syn se vrátil s první skupinou ze Sofie před Vídeň a letadlo Vídeň – Praha mělo tři hodiny zpoždění. Vykládka automobilů z kamionů byla určena na poslední květnovou sobotu.

Byl to pro vás skutečně zážitek? Jel byste to eventuálně znovu třeba za pár let?

Byl, a to životní. Již jsme se včera přihlásili na příští ročník. A pan Zajíček s námi již počítá.

Chystáte se v nejbližší době na nějaký jiný závod anebo akci?

Přihlásil jsem se na sobotu 27. května do orientační soutěže historických vozidel Putování Jindřichohradeckem, které je součástí 8. ročníku Autosport Klasik Jihočeského poháru historických vozidel, ale vzhledem ke zdržení aut na hranicích a jejich pozdějšímu příjezdu, jsem musel závod oželeť.

A chystáte se rozšiřovat svou automobilovou stáj?

To se nedá s jistotou říci, mám všechny garáže plné. A pak, je třeba jezdit a užívat oldtimerů. Jedno však vím jistě. Žádné z historických vozidel neprodám, respektive se synem neprodáme.

Tak ať se vám daří a oldtimery ať vám dělají jen samou radost jako doposud.

Otázky pro Protivínské listy připravila Hanka Hosnedlová