

SPORT LE MANS CLASSIC 2010

auto
motor
a sport **Classic**



Setkání po 60 letech

Das unikate Auto – Skoda 1101 Sport gehört seit 30 Jahren Hr. J. Egidy. Nach aufwändiger Renovation fährt es wieder bis 215 km/h. Die Rennfahrer erledigen alle Reparaturen (besonders am Getriebe) selber.

Po startu Le Mans skupiny 1, tedy automobilů vyrobených do roku 1939.



Nájezd do boxové uličky vozů skupiny 4 – rok výroby 1962–1965 (vozy TVR Grantura MK III, Lotus Elan a MG B)

Volvo 460 GLE 1987, první vůz s manuálním řazením (NL).

Vozy skupiny 4 (1962–1965) – hromadný start Le Mans.



Noční závod vozů skupiny 2 přináší jezdcům i divákům velký zážitek.

Die meisten Konkurrenten haben wesentlich stärkere Autos, trotzdem hält der Škoda wacker mit



V padoku jsou stánky s nejrůznějšími doplňky, například původními čerpacími stanicemi BP.

Škoda 1101 Sport (typ 966)



Jablonecký závodník Miroslav Krejsa se kolem aut pohyboval od útlého mládí, nejvíce mu imponovali závodníci zlaté meziválečné éry. Vždy chtěl závodit, což se mu nakonec splnilo, a to na různých úrovních. Šestkrát se zúčastnil rallye Paříž–Dakar. Co se týče okruhového ježdění, bylo toho mnoho. Nejdříve si v rámci mezinárodních závodů Peugeot Cupu projel mnoho bývalých i stávajících tratí Velkých cen a s formuli Easter absolvoval předzávod Velké ceny Maďarska na Hungaroringu.

Účast na prestižních podnikách typu Le Mans Classic jsou zážitky na celý život. „Vyjet prvně na tuhle snad nejnámější trať je skutečná fantazie,



„Nejsilnějším zážitkem je jízda v noci při rychlostech kolem 215 km/h.“

okolo. Je třeba přiznat, že tenkrát jsme ještě nevěděli, do čeho jdeme, a nebyli jsme úplně připraveni. Ani technicky, ani co se týče dokumentace k autu. Dá se říci, že dnes už jsme na závodech „mazáci“ a soupeři nás berou jako konkurenci, se kterou je třeba počítat.“ říká M. Krejsa. „Zážitků je nepočítaně – kromě jízdy v noci je třeba úžasné, když si po probdělé noci strávené opravami můžeš ráno nasadit přílbu a víš, že to zase pojedeme. Oprav zvládneme myslím dost, takže po třech GO převodovky v r. 2006 jsem si u konkurence vysloužil přezdívku Mr. Gearbox a letos se mě sousedé v boxech hned po našem příjezdu do LM ptali, jestli s nimi večer půjdou na pivo, nebo jestli



Miroslav Krejsa bekam von den Le Mans-Kollegen des Spitznamen Mr. Gearbox, wegen seinen wiederholten aber gewieften Not-Reparaturen am Getriebe genannt... Mit weit unterlegenem Auto verschaffte er sich aber einen ehrlichen Respekt

Skoda Typ 966 1949-1962

4 Zyl. OHV, 1.5 L, 142 PS

Nockenwelle Kettensteuerung

Doppelvergaser Weber

Stahlfahrwerk –

Zentralrohr mit Gerippe,

665 Kg, max. 215 kmh

2 Exemplare Sport

3 Exemplare Super-Sport

Teilnahme

GP Monaco historic 2008

GP historic de Pau 2009

Le Mans 1950 und 2006, 8, 10



Start vozů skupiny 1, zleva BNC 33 Sport z roku 1929 a Bugatti 51 z roku 1935.



Bentley 4,5l Le Mans z roku 1928 pilotuje Lars Rolner (DK). Cílem projíždí Ferrari Dino 206 S z roku 1964 startující ve skupině 4.



Skodu 1101 Sport vlastní kutnohorský sběratel veteránů Jan Egidy, který vzácný vůz získal před více než 30 lety. Neúplné torzo se postupem času s vynaložením množství energie a peněz změnilo do současné podoby a opět může vyrazet na závodní dráhy.

Ale Mirek Krejsa se jen usmíval, všechno přece není dané výkonem motoru... Samozřejmě se objevily i drobné závady, v pátečním tréninku začal unikat olej z převodovky (ta je snad zakletá, během minulých ročníků si M. Krejsa vysloužil kvůli jejím častým opravám přezdívku Mr. Gearbox...), ale do sobotního rána bylo vše opraveno. Hlavní závod byl odstartován v 15.45 odpoledne. Až v nočních hodinách, kdy létající šíp svištěl temnotou horkého vzduchu rychlostí až 215 km/h, přišel další problém – tentokrát s karburátorem. Ale pilot ani mechanik se nevzdávají a po bezesné noci opět sedí v opraveném autě. Přichází nedělní start, samozřejmě

mechaniky a piloty je to velmi náročné. To, že se člověk do závodu vůbec dostane, je splnění klukovského snu, jak popisuje M. Krejsa: „Tak vysoko jsem nikdy nemířil. Ale dneska máme za sebou LM Classic, GP Historique de Pau a GH Historique de Monaco, což je víc, než jsem se odvážil snít. Všechny ty zážitky, radosti i problémy, to je prostě ta krásná atmosféra, pro kterou stojí za to znova se do Le Mans vrátit a třeba taky zase zkusit předjet pár těch silnějších aut. Závodit snad i trochu úspěšně v slabším voze se silnějšími soupeři je taky docela dobrý fůrek...“

TEXT: Jiří Hladík, F. Vahala