



Manet Team – zleva Michal Hojda, Miloň Dvořák, Petr Hošťálek

24 hodin „Le Kytín“

Závod padesátek? Normálně bych vůbec nezareagoval. Padesátky, a ještě k tomu dvoutaktní, prostě nemusím. Jenže v pozvánce od Veteránistů z Kytína a Chouzavé mě praštilo do očí: „V kategorii Standard neupravených strojů lze přihlásit motorová kola do roku 1948 s obsahem motoru 100 ccm!“ V té chvíli mi secvaklo, že dlouholetý parťák Miloň, stejně jako já schopný čehokoliv, má přece nálezového, přitom ale nečekaně jezdícího dvoupístáka Maneta! Jestli kývne, druhého záložního, protože čtyřiadvacetihodinovka bez rezervního stroje je nesmysl, klidně obětuji svého. Že je renovovaný, z expozice Jihočeského motocyklového musea? Na Stalingrad nám taky nebylo líto čerstvě renovovaných bavoráků...



A ještě jednou Manet Team – stroje: vlevo můj, z musea, vpravo Miloňův nálezový



První svezení – jsem spokojen, manet jde překvapivě rychle! Už po pár kolech je ale tak zaprášený, že by v něm muzejní exponát nikdo nepoznal...



Ještě v tréninku takhle z maneta dělám „dvoukvat“...

Miloň samozřejmě kývnul, dokonce nadšeně, tak hurá do příprav! Přihlašujeme „Manet Team“, třetím jezdcem je Michal, který s námi jel před pár lety na Miloňovu svatbu do Španěl, a čtvrtým slíbil být Miloňův kamarád od Lázní Bělohradu, který prý kdysi jakési závody jezdil.

Podle dotazu pořadatelům prý žádný motokros, jen hrbatá louka s jedním pádem a následným pořádným stoupákem. Na to ale tři a půl sériových koníků není nic moc, tak vyrobí o dva zuby menší sekundární kolečko. Miloň nově plete zadní kolo a pak vyndává a půlí motor. Prý vypadává dvojka, tak z půdy snáším několik skoro zapomenutých manetských motorů, i jeden řez, aby měl z čeho vybírat kolečka. Na mém měním všechny bowdeny. Sice byly opředené, vzácně původní, ale už sem tam s prasklým drátkem, takže nijak ideálně funkční. Nakonec se oba vrháme na originální páčky, protože propozice striktně vyžadují s kuličkami!

Čtyřiadvacetihodinovka samozřejmě znamená přes noc. Bude se svítit, a tak sháním žárovky a pro jistotu natahuji extra kostřící kabel z reflektoru přímo na motor. Manetská magnetka dává jen 18 wattů,



... ani konkurence ovšem nespí, i montáž těchto rozety je úprava po vyzkoušení trati před závodem!

takže silnější než 15/15W žárovku nenakrmí. V té chvíli zjišťuji neuvěřitelné: dnes u nás prodávané žárovky do pinčků, mopedů a kývaček nejspíš vyrábějí Číňani podle vlastní hlavy – na krabičkách sice mají natištěný symbol německé TÜV, ale poloha patek se liší a vlákno je o cca 6 milimetrů posunutě jinam, než měly žárovky



odjakživa. Tudíž nesouhlasí ohnisko paraboly, a když to postavíte před zeď nebo vrata garáže, kreslí to jen malý oválek místo klasické záře a dělené roviny klopeného světla. Podle šéfa někdejší Mototechny už se prý pár let nic jiného nedodává, protože evropská výroba už tyhle žárovky nedělají. A tak mě napadá – jak to vůbec mohlo (a od přísnějšího letoška bude?) na STK procházet?!!

Montuji raději obstarožní žárovku pětadvacítku a odpojuji koncovou lampičku. Stejně máme předepsané trvale svítící LED-blikačky, nezávislé, jestli motor jde nebo ne. Miloň objednává a obouvá extra zadní gumu – na internetu vypadala skoro jak plochodrážní drapák, ale ve skutečnosti zklamání, vzorek je nízký, nic moc. Já nechávám gumy původní, ještě z padesátých let, místo toho se potýkám se strašlivou vrstvou rzi v nádrži. Proboha, vždyť je před pár lety renovovaná, zvenku elegantně chromovaná a celou dobu jen v suchém muzeu, tak kde se tam vzala? Řeším to protřepáním s hřebíky-lepeňáky, výplachem kyselinou citronovou a nákupem pěti plastových palivových filtrů a dvou metrů hadičky...



Z těchto fotek se to zas tak rychle nezdá...

Poslední operací je dát motorům „čuchnout“ Metaltec-1. Ohříváme je a pak jim za chodu stříkáme do sání každému půl injekční stříkačky. Intenzívně to hulí a my doufáme, že to jejich slabíně – pístním kroužkům – pomůže přežít.

Den D je pátek. Nakládáme až odpoledne, do Kytína jsou z Budějovic slabé dvě



Konečně je tu start „Le Kytín“ – se sedmnáctkou takhle spurtuje Miloň...



... a zaslouženě vyráží na trať jako první!



... ale tady už jde doopravdy o souboj „na nůž“



Pro mě je největším překvapením závodu tahle Babetta – je dokonale odpérována a díky perfektnímu sezení na trati a neuvěřitelnému výkonu nechává většinu konkurentů za sebou!

hodinky a přejímka má fungovat do 20.00 večer. Tranzit je nacpaný, na čtyřia dvacet hodin bude potřeba spousta náradí, kanystry s benzínem, voda na mytí, přístřešek na motorky, stany na spaní (jaká naivita!), vařič s bombou na kafe, náhradní slipy a vůbec...

Po cestě Miloň jen tak říká, že čtvrtý kámoš nejspíš nebude. Celý poslední týden se zapíral, měl nedostupný telefon, a když se mu teď dovolal, vytrasil se s nezapnou

výmluvou, že kolega v práci si zlomil nohu. Prý že možná přijede, ale už z tónu bylo zřejmé, že samozřejmě ne. Prostě se na nás vykašlal, takže jsme jen ve třech. Každý budem držet říditka nejmíň osm hodin!

Napůl motokros

Hlavním pořadatelem kytínské čtyřia dvacítky je Michal Pomahač. Bezva chlap se smyslem pro humor, kterého znám z Jičínských loukotí, kam jezdí na úchvatném rudém Renaultu z roku 1904. Když jsem na něj vyrukoval s dotazem, že Manet je konstrukčně z roku 1947, ale námi přihlášené stroje jsou 1949 a 1951, nehnul brvou a s vážnou tváří poznamenal, že to je vážné a bude třeba počítat mimo startovné se dvěma laškami pro přejímající komisi!

Závod se jede na jeho louce a spolupracuje a stojí za ním celý Kytín, včetně starosty, který staví proti favorizovanému Michalovu týmu CAG druhý favorizovaný tým „Starostovy děti“. Mně Michal telefonoval těsně před závodem, že ve třídě do 100 ccm jsme se přihlásili jediní, takže nás vyhlásí jako vítěze už na startu. Odpověděl jsem, aniž bych se musel radit se zbytkem týmu, že to ani náhodou! Ať nás v tom



Každá zatáčka je víc než dostatečně obložená obřímí balíky, Michal Pomahač se mi v mezičase svěřuje, že jeho největší starostí a noční můrou je, aby se nikdo vážněji nezranil.

případě přiřadí, kam chce jinam, ale my si jedem především zazávodit!!!

Sobotní dopoledne se trénuje, přičemž zjišťujeme, že navzdory tvrzení, že ne, to napůl motokros je. Alespoň pro nás. Trať je drnovitá, se spoustou drncáků, a manety mají přední teleskopy dost primitivní a bez tlumení. Strašlivé rány do dorazů



Jednadvacítky francouzského týmu jsou ozdobené pro národními barvami



Svařování přetrženého rámu poprvé – konkurenční tým z vedlejšího boxu nám ochotně dává k dispozici svařičku



A zatímco s Miloňem svařujeme, honí na záložním manetu kola Michal



Znovu prasklý rám je potřeba před svažením nejdřív stáhnout popruhem...



... a zdokumentovat v detailu po svažení

poněkud eliminuje až přidání oleje (máme jen M2T) a s tvrdým zadkem se nedá dělat nic, snad upustit gumy. Vzdor výběru koleček Miloňovi padá v záběru dvojka furt. Na mém, starším typu, zjišťuji, že hledat kvality postupového řazení v tak rozbitém terénu prostě nelze. Protože trojka je stejně zbytečná, improvizuji a předělávám ho na dvoukvant. Místo kontrolního šroubku oleje dávám do víka dlouhý šroubek s kontramatkou a řadičku přestavuji na drážkování tak, aby šroubek tvořil doraz. Nahoru jednička, natvrdo dolů dvojka a je to na tuhle trať ideální!



Už týden předem mi Miloň říkal, že si denně trénuje start. Podle propozic je to jako při Le Mans, motorky s motorem v klidu na jedné straně a jezdcí k nim spurtem přibíhají z druhé strany trati. A vychází mu to! Ve 13 hodin a 13 minut vyráží z prostoru startu jako první. Je to ale jen o momentálním euforickém pocitu, že jsme dobří, ve skutečnosti je to vzhledem k nadcházejícím čtyřiašedesátihodinám všemožných událostí úplně fuk. Máme domluveno střídání po hodině, ale už po prvních padesáti minutách volným tempem vlnivě zajíždí do depa s přetrženým rámem! Okamžitě startuje s druhým strojem Michal. Hlavně ale nezapomenout přehodit z jedné mašiny na druhou čip pro snímání ujetých kol! Já s Miloňem jdeme k sousedům svařovat. V tomhle směru, dlužno říct, panuje v celém depu přátelská spolupráce, soupeři se jen na dráze.

A pak už je celá čtyřiašedesátihodinovka jen ve znamení závodění, výměn jezdců, práce na odstraňování poruch, občasného fotografování a pořadatelské služby na trati. Každý tým má totiž povinnost jednou za čtyři hodiny dát k dispozici jednoho člena jako traťového komisaře na hlídání určitého úseku. Funguje to dokonale, nestane se, aby se někdo opozdil nebo zapomněl.

Už v tréninku začalo být jasné, že to bude fuška. Ač sedím i v běžném životě na motorce denně, tady už za pár hodin mám na dlaních podlité puchýře, zadek od tvrdého rámu jako biftek a namožený sval v trísle od ne právě ideálně umístěné řadičky. Pak najednou prázdná zadní guma, objevujeme v plášti zaseknuté zlomené pérko z něčího karburátoru.

Před ostrou zatáčkou pod padákem, pravděpodobně příliš povolnou brzdovou pákou, vytrhávám na Miloňově mašině koleno výfuku z válce. To chytá o dráhu, tak už podruhé lehám (poprvé cvičně, v tréninku, na kluzké uježděné trávě). Hůř ovšem lehá syn hlavního pořadatele, rafne



Utržený ventil v přední pneumatice se stává obzvlášť pikantním zpestřením noční etapy

se mu konec blatníku do přední gumy a kotoulem přes řídítka si láme klíční kost.

Představu, že si v mezích aspoň na hodinu zdrhnu, postupně eliminuji další drobnosti: můj manet jede, dokud se nevytáhne motor, pak už ohřátý nejde natočit. Klasika – nejspíš cívka, nepomáhá ani výměna celého zapalování (také s původní, i když před tím zaručeně funkční cívkou). Pak u Miloňe podruhé praská rám, vaříme, ale praská potřetí. Vždy o kousek níž pod svárem. Po třetím svažení přidáváme popruh s rácnou, to, doufáme, motor udrží.

Přicházející noc ukazuje nekvalitu našich koncových blikáček. Miloňova dražší za 129,- vypadává z držáku a přejíždí mu ji jeden ze soupeřů. Moje, čínská, jen za 29,-, se o pár desítek kol rozpadá sama. Nezbyvá než koupit dvě fakt kvalitní od pořadatelů. Vpředu ale oba manety kupodivu slušně svítí!

Necelou půlhodinu po půlnoci traťový komisaři zastavují závod. Havaroval člen francouzského týmu a natáhl si sval v trísle. Za nějakých patnáct minut už ale závod zase jede. V půl třetí ráno přichází Michal pěšky. Popruh nevydržel, opět praskl rám a přitlačit maneta do depa sám už nemá sílu. Jdou pro to s Miloňem, naštěstí vzal s sebou čip, tak vyrážím na trať na svém. Vychladl, teď jde jak pila a ty dva kvality jsou posazené ideálně. Řadu soupeřů předjíždím do kopce, i na brzdy v zatáčkách. Ale po pár kolech opět zapalování, takže padá rozhodnutí prohodit motory! Tak získáváme ztrátu víc než hodinu. V našem boxu



Tohle je za svítání, už s „křížencem“. V mém rámu se teď snaží Miloňův motor. . .

svítí jen montážní lampa a unavené ruce jsou pořádně znát.

Nastupují službu traťového komisaře. První náznak růžového proužku svítání se objevuje o půl páté a spolu s ním až teď padá na zem chlad, vlastní noc byla příjemně teplá. Michal konečně vyrazí na trať s kombinací „můj rám – Miloňův motor“. Není to ideální, moje rozeta je o dva zuby větší, a tak „kříženec“ jede pomaleji. Ale my to rozhodně nehodláme vzdát!

Co dál? Ve zbývajících dopoledních hodinách olej z předních tlumičů maže vše, včetně ráfků, takže začínají klouzat pláště na ráfcích – třikrát utrýváme ventil. Pak praská kryt řetězu a je potřeba ho sundat. A kvůli oleji přestává jít zadní brzda. Miloňův motor ale jde celý závod bezvadně. Vyplatilo se na poslední chvíli nechat převinout cívkou a posílit magnety setrvačnicku. Poslední rundu jede Miloň a tři kola před cílem signalizuje, že zas vzhůru po prázdném. Už nestojí za to něco dělat, takže bere za plyn a cílovou čarou projíždí po 24 hodinách sice s placatou gumou, ale s potleskem!



Naší výhrou se stává pohár „za výdrž“ a gratulace od hlavního organizátora, Michala Pomahače – Michale, díky za skvěle připravený závod nejen tobě, ale i celému pořadatelskému týmu!



A je konec! Takhle vypadá po závodě jezdec. . .

Tohle rozhodně není objektivní popis akce. Naopak. Je to velice osobní, dané tím, co máme za sebou. Od sobotního rána jsme přes třicet šest hodin nespali. Čtyřikrát přetrhli rám, čtyřikrát dělali gumu, několikrát rozebírali karburátor, měnili zapalování a nakonec, napůl potmě, dělali ze dvou manetů jednoho. Z toho slušného nálezového jsme udělali vrah a z toho renovovaného něco, co má blízko k tomu původně



. . . a takhle unavená manetská „kočka“

nálezovému. Ale ani tak jsme nebyli poslední. Vyhrali „Moraváci“ neuvěřitelným počtem 982 kol, druhé místo obsadil tým „Starostovy děti“ jen o 25 kol horší. Třetí byl CAG racing tým, 926 kol, a čtvrtí dojeli Francouzi, 894 kol. My dokončili „jen“ 641 kol a skončili tak třináctí ze šestnácti, takže rozhodně ne poslední. Utahaní, ale spokojení.

Michale i celá pořadatelská parta, akce to byla bezvadná, dobře připravená, a bude-li někdy další, připravíme manety líp a přihlášíme se zas! Děkujeme!

Petr Hošťálek



A nakonec jedna Miloňova černobílá fotka jak z kdysi Velké knihovny motorismu (ten motor v řezu jsme s sebou netáhli zbytečně): „Mládež si se zájmem prohlíží, jak funguje dvoupístový dvoutakt z Povážských strojárni“