

Kalendárium 2015

Sestavil: Jan V. Kroužek



Leden 2015

Sezóna 2015 započala pro naše MG v lednu velice brzy – novoročním výletem na Zlatou, kde se nám téměř podařilo překvapit na pár hodin ctihodného prezidenta našeho klubu, Tomáše Strnada. Zvládl to se svým pověstným klidem, naše černé MGB GT, naleštěné pro tuto výroční příležitost, to zvládlo také, i když se později v létě ukázalo, že ne vždy platí, jak se říká „jak na Nový rok, tak po celý rok“ – jednou v létě navečer jsme ze Zlaté do Prahy po vlastní ose nedorazili – to už však chronologicky do ledna nepatří.

Schválně jsem v tomto úvodním odstavci zdůraznil slovo výroční – letos je tomu 50 let, tedy půlstoletí, kdy v říjnu 1965 bylo uvedeno na trh (s tříletým zpožděním po roadsteru MGB) tehdy dlouho očekávané, Pininfarinou karosované elegantní kupé 2+2 MGB GT. Tomuto výročí je v našem Kalendáriu věnováno desatero hodnotících uživatelských vzpomínek, a to pro zajímavost ve srovnání s hodnocením v tehdejších dobovém tisku.



50. výročí MGB GT – desatero pohledů z dobového tisku i dnešního uživatelského hlediska

20. října 1965 bylo na tradiční londýnské výstavě „London Motor Show“ představena GT verze populárního roadsteru MGB, který se v této době prodával již 3 roky. O týden později, v listopadovém čísle klubového časopisu MGCC „Safety Fast“ (80 let starý MG Car Club), vyšel o novém uzavřeném kupátku GT pochvalný článek, z kterého pro zajímavost uvádím několik dobových výňatků. Vybírám také několik výstřižků z hodnocení BB, známého novináře britského autosportu (poznámka autora – nejde o známou Brigitte Bardot, ale u nás méně známého Billa Bodyho), jakož i pár komentářů českého uživatele MGB GT z roku 1979, autora těchto řádků (JVK).

Co tedy píše před 50 lety časopis Safety Fast?

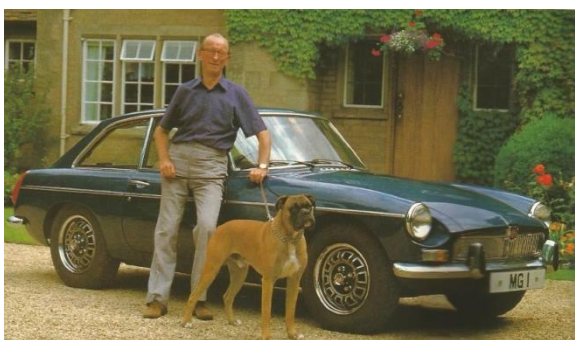
- 1) Safety Fast: „Konečně tady máme po 3 letech verzi GT, kterou již dlouho očekávali nadšenci vozů MG doma i v zahraničí.“ Poznámka JVK: verze B GT se připravovala téměř souběžně s roadsterem MGB, který měl od roku 1962 po 7 letech výroby modelu MGA vylepšit image a prodej poněkud zastarávajících sportovních roadsterů MGA, zejména v USA. Samozřejmě vrcholové vedení BMC (British Motor Corporation), které podnikovému vedení MG v Abingdonu příliš nepřálo, „vstoupilo do hry“ a neumožnilo, aby se GT objevilo na trhu podstatně dříve. Z nákladového a prý i časového hlediska BMC také nedovolilo odlehčit celkovou zvýšenou hmotnost GT a naopak výrobnímu podniku MG vnutilo zastaralou obdélníkovou střechu z Austina 400 apod. Nad druhé straně neváhalo již téměř hotové GT svěřit bez ohledu na náklady a dlouhé časové prodlení známé dílně italského návrháře Pininfarina, aby ji ¾ roku zdokonaloval! Výsledek se sice vydařil, přímější italské linie Pininfariny se dokonce podařilo vhodně zkombinovat se zakulacenými, oblými tvary, které navrhl šéfkonstruktér MG Syd Enever, ale původní argumenty vedení BMC jaksi odezněly.
- 2) Safety Fast: „Uzavřené sportovní kupé 2+2 GT nabízí charakteristiky skutečného salónu i se spoustou zavazadlového prostoru poskytuje luxusní pohodlí (luxury comfort) pro řidiče a spolujezdce vepředu vozu, jakož i dostatečné pohodlí pro jednoho dospělého pasažéra na zadním sedadle nebo pro dvě děti.“ Hodnocení BB: Chcete-li se po britských silnicích projet pohodlně salónem, nejméně stejně jako v B GT, můžete použít dvoudvéřový salon MG1100. Komentář JVK: Šlo vlastně o Austin Morris 1100, tedy úspěšné pokračování Mini z roku 1962 s vylepšeným pérováním, zvětšeným motorem (série A 1,1 litru), 2 karburátory a celkem slušným výkonem 88 mil/hod (cca 142 km/h). Navíc se do něj celkem pohodlně vešli, na rozdíl od MG B GT, čtyři dospělí cestující. Originál Austin Morris byl koncernem BMC pouze na MG 1100 přejmenován v rámci tzv. procesu vtípně nazývaného „badge engineering“.
- 3) BB: Co se týče sedadel, v případě GT jsou bohužel zadní sedadla vhodná spíše pro menšího Labradora než pro dospělého a děti! Poznámka JVK: Jedna z méně nadšených publikací MG CC k tomu píše, že lavice zadních sedadel (rear bench) GT je vhodná tak akorát pro děti do 11 let. S tím s malou výhradou souhlasím, když jsme se vraceli s 6-letou dcerkou po nákupu našeho B GT V8 z Británie do Česka, bylo vše OK, pořídili jsme dokonce pro zadní „lavičku“ bezpečnostní pás. V 9 letech již však dcerka rozhodně odmítala vzadu sedět, zejména nastal problém se střešním oknem (Webasto roof), jehož upevnění bohužel při běžných otřesech na českých silnicích tlouklo dcerku do hlavy. Koupil jsem jí tedy speciální MG turfovou polstrovanou helmu, ale tím jsem se také nezavděčil. Na rozdíl od dcery, na zadní lavici je naše malá kníračka Tutti, jak říkal i BB, naprosto spokojená a pohodlně tam leží a spí.
- 4) Safety Fast: Viditelnost dopředu i dozadu se u GT díky zvětšenému přednímu sklu a bočním okénkům ve dveřích značně zlepšila. „Safety Fast“ dokonce tvrdí, že „viditelnost dopředu (forward visibility) je výjimečně dobrá, dozadu (rear vision) je skvělá“. Myslím, že v tomto směru lze na svou dobu souhlasit; jen pro upřesnění, přední sklo bylo zvětšeno o 4 palce (cca 10 cm), boční o něco méně, 1 ½ palce (cca 4 cm). Skutečně velké sklo v zadních třetích dveřích (později vytápěné), je i v dnešní době zcela vyhovující a vůbec nepotřebuje ani dnes při couvání kameru – moderního asistenta.
- 5) Safety Fast: „Kapacitní možnost přepravy zavazadel je u GT určitě nejlepší ve srovnání se všemi doposud postavenými sportovními MG vozy“. BB i JVK souhlasí; manželka má určité výhrady, i když se do GT snadno vejdu (při složení zadní lavice) nejen moje 180 cm dlouhé

ne-carvingové lyže i ty její kratší carvingové, několik párů lyžařských bot a dalšího lyžařského vybavení, proviant, počítače, knížky atd. včetně několika lahví s různě silným léčivým obsahem alkoholu. Je to prostě téměř menší kombík (JVK).

Navíc přes třetí zadní dveře („lift up rear trunk lid“), které se snadno otevírají jednou rukou (one handed job) a zůstanou zafixované, se všechno snadno nakládá. Skutečně skvělé i na dnešní dobu! Mohu dobře posoudit a srovnat, v té době (1965) měli rodiče Škodu Octavia Combi.

- 6) Safety Fast dále vychvaluje větrání a topení GT, které vyhoví „všem klimatickým podmínkám“, čímž asi patrně myslí slunnou Kalifornii, Austrálii, Jižní Afriku a další země bývalého britského Imperia, kam se vozy GT také exportovaly (samozřejmě bez klimatizace) a nemyslí se tím Ruská nebo Česká Sibiř, kam se tehdy vozy GT rozhodně nevyvážely. V tomto případě lze doporučit spíše než nějaké přídavné neúčinné topítka, stále populární a efektivní letecké kožešinové kombinézy pilotů z doby bitvy o Anglii nebo výše zmíněné kvalitní lyžařské a vysokohorské turistické vybavení.
- 7) Safety Fast dále kladně hodnotí „posílení předních a zejména zadních per, tak aby mohlo GT vozit i těžší náklady, když bude zapotřebí“. JVK poznamenává: zřejmě tušilo potřeby stavebníků v jedné malé zemi střední Evropy. BB konkretizuje blíže „GT je vybaveno silnějšími pery, které se montují do policejních vozů MGB. GT bylo rovněž vybaveno vhodnější zadní nápravou typu Salisbury a stabilizátorem, což bylo v této době u verzí MGB nadstandardní výbavou.“
- 8) Safety Fast: Motoricky je GT vybavené obdobně jako roadster B, tedy 4-válcovým motorem o obsahu 1798 ccm, s 5 hlavními ložisky, výkonem 95 koní, 2 karburátory HS4 SU, nádrž má zvýšený objem na 12 galonů, tedy celkem přes 50 litrů. BB dodává, že motor má rád 100 oktanový benzín a maximální výkon podává až od 3 tis. otáček výše. Červená oblast na otáčkoměru je od 6 do 7 tis. otáček. Aby se dosáhlo slušných výkonů, je třeba řadit a řadit, avšak i tak nelze považovat výkon ¼ míle za 19,6 sekund za nějak vynikající pro malé 1,7 litrové kupé 2+2, ani akceleraci z 0-60 mil za 13,1 sek. Doporučenou max. rychlost 105 mil / hod. (170 km/h - tedy o 5 km/h rychlejší než MGB) považuje BB za celkem adekvátní nízké povolené max. rychlosti na britských komunikacích 70 mil/hod. (dokonce si vyzkoušel, že na 3. rychlostní stupeň dosáhne 79 mil / hod). Co k tomu dodat? Že se GT v Abingdonu postupně zlepšovalo, až na hranici 200 km / hod s akcelerací z 0-60 mil za 8,6 sek., to ovšem už hovoříme o MG B GT V8, tedy GT s osmiválcem Rover 3,5 l o osm let později, v roce 1973.
- 9) BB v závěru svého hodnocení uvádí, že spokojenými vlastníky MG B GT byli i v Británii známí závodníci jako byl Paddy Hopkirk, Ranno Altonen a Timo Mackinen, z nichž někteří ale jezdili v kategorii GT na upravených roadsterech MG B s pevnou střechou. Tak se tehdy firmě MG podařilo klasifikovat do kategorie GT!! Hopkirk dosáhl ještě před rokem 1965 rychlosti kolem 200 km/hod. JVK dodává – nejen to, ale i výborných průměrů, např. na Le Mans dosáhl průměrné rychlosti 99,9 mil/hod, takže zůstával pouze těsně za daleko modernějším favorizovaným Porsche. Šéf MG John Thornley si konstruktérovi Syd Eneverovi prý tehdy pochvaloval, že pro reklamu je lepší těch skutečných 99,9 mil než kdyby to bylo 100 mil/hod. Půlmilionový celkový prodej skromných sportáků MGB za dobu výroby (1962-1980) tomu jen nasvědčoval.
- 10) Jak uvádí BB, verze B GT se od roku 1965 do r. 1980 vyrobilo podstatně méně než roadsterů, přesně 125 282 vozů. JVK: Dočetl jsem se, že šéf MG John Thornley tehdy s oblibou říkal, i tak to byl náramně vysoký počet prý ve srovnání s výrobou vozů Aston Martin – svou linií mu prý

MG B GT vzdáleně Aston Martin připomínalo. Tak se možná i stalo, že se mezi novináři vžil pro B GT termín lidového Aston Martina. BB doslovně uvádí v uvozovkách „the poor man’s Aston Martin“. JVK: všechny dnešní i budoucí majitele těchto skromných, vytrvalých a elegantních “lidových” sportovních klasických vozů určitě potěší, že ještě před ukončením jejich výroby v Abingdonu v roce 1980 dostal zastřešující koncern British Leyland (vzniklý další fúzí na bázi BMC) od firmy Aston Martin Lagonda nabídku společného podniku, který by ve výrobě pokračoval! Dokonce byl narychlo navržen i příslušný prototyp. Koncern British Leyland tuto nabídku bohužel odmítl. Tento uměle vytvořený automobilový koncern se už dávno rozpadl, ale většina vozů se zdaleka ještě nerozpadla a i po dalších mnoha letech žije vesele dál a může v klidu slavit své kulaté jubileum. Do dalších 50 let jim a jejich majitelům lze jen popřát dalších 50 tisíc bezpečných mil či kilometrů.



John Thornley, šéf MG se svým GT při odchodu do penze. Ačkoliv jeho vůz má registraci MG 1, tak se poskládal z různých dílů různých provedení.

Dřevěný model 1:1 prvního dvoubarevného prototypu MG B / GT, tak jak byl původně navrhovaný šéfkonstruktérem MG, Sydem Eneverem.



Únor 2015

Pro měsíc únor byla typická zimní masopustní aktivita ve formě účasti na reprezentačním plese všech českých veteránských autoklubů na pražském Chodově. Ples se sice vydařil ku spokojenosti všech účastníků i pořadatelů, u stolů i na parketu bylo dostatek veteránů i youngtimerů ženského i mužského rodu, ale na parkovišti nestál žádný veterán, tedy s výjimkou jednoho noblesního, pod zkratkou RR. Do roka a do dne se to, doufejme, změní, věřím, že se tam objeví také naše skromné klasické MGB GT, určitě předpisově obuté do zimních pneumatik.

Vzhledem k tomu, že popis tohoto vydařeného plesu byl zveřejněn na webových stránkách klubu, nebudeme se opakovat, ale podáme zprávu o vydařeném plese v roce 2016, tedy o rok později a z minulosti se přeneseme do téměř přítomné doby.

2. ples Federace Klubů Veteránských Vozidel (FKVV)

V pátek 15. ledna 2016 se konal v Top hotelu na Chodově již druhý ples Akademie FKVV, kterého se zúčastnili nejen všichni čelní funkcionáři se svými dámskými protějšky, vyznamenaní pořadatelé pohárových akcí, držitelé různých cen, ale i členové různých klubů, kteří zaplatili vstupenku za velmi rozumnou cenu 200 Kč. Vstupenky v některých výjimečných případech dokonce osobně zajišťoval i ředitel plesu. Všechno fungovalo, jak mělo, a všichni účastníci i pořadatelé byli spokojeni, včetně výherců potápěčských kurzů v tombole, i hlavní ceny, kterou byl obraz od mistra Zapadlíka.

Co bylo letos jiné a významné hlavně pro český MG Klub? Na rozdíl od loňského roku, kdy bylo možno spatřit na parkovišti před hotelem jako jediný klasický vůz elegantní Rolls-Royce, v tomto roce bylo možno před hotelem vidět jako jediný klasický vůz poněkud skromnější a sportovnější MGB GT (ročník 1979), který se vzhledem ke svým menším rozměrům podařilo neskromně zaparkovat hned vedle hlavního vchodu do hotelu. Tím se snažím podotknout, že žádný příchozí nemohl naše MGB GT přehlédnout. Patrně asi vzhledem k tomu, že k večeru venku poletovaly menší sněhové vločky, se letos zmíněný aristokratický Rolls-Royce neobjevil. Ty však nevadily našemu černému MG, které se na bílé, mírně zasněžené ploše pěkně odráželo. Zato, jak patrně z přiloženého snímku, černý zimní kabát a černý klobouk jeho vlastníka se příliš neodrážel.



Protože precizní organizátoři plesu „jedinečnou“ účast tohoto malého britského sportovního vozu neocenili, snažil jsem se tuto skutečnost náležitě zdůraznit přítomnému panu redaktorovi Čermákovi ze sponzorujícího časopisu Oldtimer, který - když jsem mu vysvětlil, že právě skončil rok, ve kterém tři modely značky MG slavily významná výročí (MGA 60 let, MGB GT 50 let a MGF 20 let) - předběžně přislíbil, že časopis Oldtimer věnuje naší značce článek v jeho příštím, březnovém čísle. Takže PR úspěch českého MG Klubu je zajištěn!

Úspěchem ovšem bylo i to, že naše černé MGB GT dojelo na Chodov a zpět v této zimní době bez problémů a na někdy klouzavém povrchu vozovky bez nehod. Samozřejmě v novém zimním obutí, i když bez nových tlumičů a silentbloků, které jsme do plesu nezvládli vyměnit. Malé kupé 2+2 úspěšně a legálně převezlo tři dospělé osoby (i když ta třetí osoba na zadní „dětské lavičce“ cestovala v pololeže) a dokonce topilo ke spokojenosti MG dámy roku, profesorky Danky Karasové. Z hlediska elegance dámských garderob Danka letos za MG Klub opět silně bodovala, z hlediska krátkosti šatů ji přetrumfla pouze mladičká slečna Bára Horáková, tedy osoba povinně znající všechna tajemství

FKHV, která to má ovšem částečně v pracovní náplni! Bohužel jsem je nestačil v tanečním rytmu fotograficky zachytit... Danka totiž tančila se mnou a na Báru se tlačily davy tanečníků, tak příkládám alespoň kompromitující snímky redaktora časopisu Oldtimer.

I když jsem se snažil sledovat od našeho vzdálenějšího stolu číslo 25, co se děje na podiu, moc se mi to v důsledku šumu a hluku v dobře bavícím se sále nepodařilo, takže když se na scéně objevili členové, tedy spíše členky, vídeňského 130 let starého, tedy „veteránského“ českého ochotnického spolku OMLADINA, povstal jsem a šel jsem se podívat blíže k podiu, abych se přesvědčil, jaké veteránské kategorii FIVA členky odpovídají. Nebudu čtenáře příliš napínat, většina



tančících nesplnila... I když samozřejmě, některé výjimky dotvrzují pravidlo, jak se říká česky i ve Vídni. Čekal jsem, že spatříme ukázky z nějakých proslulých muzikálů pánů z hudební rodiny Straussových, typických pro Vídeň, ale ty se logicky nekonaly - českou menšinu ve Vídni tamější valčíky a operety už nezajímají, a tak členky souboru neuvěřitelně skvěle předvedly ukázky ze známého, romantického a celosvětově oblíbeného muzikálu My Fair Lady. Což se tedy vzhledem ke třem výročím britských vozů MG

docela hodilo! Abych ale české pány z Vídně na tomto místě nediskriminoval, svých mužských rolí pana Higginse a Doolittla se oba vídeňští Čechové zhostili také na výbornou, i když mírnou erotiku česko-vídeňského kankánu svých kolegyně to samozřejmě nemělo!

OMLADINA připravuje na 19. března tohoto roku premiéru moderně upravené verze Shakespearovy Taming of The Shrew, aneb Zkrocení zlé ženy, což by mohl náš MG klub dobře využít jako záminku k návštěvě oblíbené Vídně. Podle hustoty provozu, rizika řidiče, že padne zrovna na diskriminujícího rakouského policistu nebo četníka to lze z Prahy na vídeňskou Landstrasse (3. Bezirk) zvládnout za tři hodiny (případnému zájemci jsem ochoten sdělit mou tajnou trasu – tedy známou mně a řidiči pana Schwarzenberga). Ochotnickému spolku OMLADINA předsedá na plese také přítomná paní Vaďurová s panem Higginsem (tedy vlastně ing. Vaďurou, který je také sběratelem českých veteránů značky Aero a britských veteránů značky Jaguar). Při bližším rozhovoru s panem Vaďurou, vedeném v jeho bezvadné češtině, jsem se letmo zmínil o srpnových Vídeňských dnech klasických vozů (Vienna Classic Days), které se nám docela líbily (viz příslušný článek dále v našem Kalendáriu). V tomto směru jsem se dozvěděl, že opravdoví vídeňští veteránisté dávají přednost, před takovými honosnými přehlídkami, menším komorním klubovým akcím.

Na všech stolech našli návštěvníci pozvánky na dvě dubnové akce, konkrétně na výstavu obrazů od nejlepšího českého automobilistického malíře, pana Zapadlíka (galerie Mánes, 2. – 4. dubna), a na sraz příznivců veteránů známého českého hudebníka-šprýmaře Ivana Mládky, která se koná 30. dubna na lomu Bořená Hora blízko středočeských Sedlčan (mírné vstupné pro veřejnost 120 Kč s možností slevy, na rozdíl od vysokého vstupného bohnických Legend bez slevy a bez Mládky). Ivan Mládek tam vystoupí se svou novou dámskou kapelou Country Ladies, popravdě nevím, zda jsou pod veteránským limitem FIVA, a tak doporučuji se na ně podívat na internet a nejlépe tam osobně zajet. Některé z našich MG se tam asi objeví, nejspíše to bude malý červený MG Midget Arkley SS s dámskou posádkou, aby se to Ivanu Mládkovi k té dámské kapele hodilo.

Slovo závěrem – myslím, že mohu jménem většiny účastníků konstatovat, že se akce plně vydařila, a pořadatelům/organizátorům v čele s ředitelem plesu panem Patočkou srdečně poděkovat. Těšíme se na dalším pěkném plese FKVV za rok opět na shledanou a věříme, že přijedou i další vozy značky MG! Precizním pořadatelům můžeme jen neskromně a troufale navrhnout, aby na příštím veteránském plese ocenili účast svých členů ve veteránských vozidlech – třeba nikoliv plakety, ale lahvi dobrého vychlazeného veteránského/archivního moku, kterou lze ještě na místě s přáteli zkonsumovat. Berme ovšem takovýto nápad s úsměvem, převážně nevázně...

Březen 2015

Březen, za kamna vlezem! Ani to přísloví letos absolutně neplatilo. Protože mně nikdo z klubu žádnou účast na akci neoznámil, tak jsem se s rodinou vydal (aby bylo o čem psát!) na veteránské zimní závody v italské Cortině d'Ampezzo. Mráz a zima byl, břečka na silnicích a sníh v Dolomitech také, dokonce se objevilo i krásné jarní sluníčko, což si závodníci i lyžaři na této Winter Race pochvalovali (když jim právě nesvítilo do očí). Silnice a sjezdovky byly i ve výškách nad 2500 metrů dobře sjízdné, pouze místy ledovaté. Většina jezdců proto ani nenasadila pneu s hroty (spikes), ačkoliv to bylo v soutěži dovoleno. Jak jsme to zvládli, se dočtete na následujících stránkách věnovaných této, poněkud finančně náročné lyžařsky kombinované vyjíždce.

Cortina Winter Race

Cortina d'Ampezzo, významná italská lyžařská oblast, nyní mírně omšelá, ale přesto stále velice atraktivní „perla Dolomit“ se stala ve dnech 5.-7. března 2015 výchozím bodem setinové veteránské soutěže a jízdy pravidelnosti většinou klasických poválečných youngtimerů. Před vlastním závodem, ve dvou denních etapách v celkové délce 480 km, proběhla ve čtvrtek v odpoledních hodinách registrace účastníků a technická



přejímka vozů, která nebyla pouze formální a to v areálu stoletého, kdysi aristokratického hotelu Cristallo s nádhernou vyhlídkou na úchvatné horské panorama z hotelové terasy. Kdo chtěl, mohl si tam dát za nádherně nastavenou cenu cca 32 Euro, welcome drink. Kávu za 7 Euro, kterou přivezl číšník na servírovacím vozíku, jsem si vychutnal i s tím výhledem na panorama Dolomit...

Příští den v mrazivém ránu v 8:45 odstartovala z červeného koberce na hlavní nákupní tepně Corso d'Italia první se stovky převážně italských posádek na páteční etapu Winter Race. Zajímavou raritou tam byla izraelská posádka (osmiválec Mercury Club Coupe z roku 1941), polská posádka (Jaguar XK



140 OTS z roku 1955) a japonská posádka (Porsche 911 2,5 ST z roku 1972). Vedle krásně naleštěných vozů Alfa Romeo, sportovních Fiatů a historických Lancií se na startu objevilo i pár britských starších sportáků typu Austin Healey Frog Eye, Triumph, MG a tradiční Mini Coopery z 60. let. Bohatě zastoupeny byly i různé modely a ročníky Porsche, patrně i v důsledku toho, že Porsche klub z Padovy byl, vedle Automobile Club d'Italia a AlteSfere, spoluorganizátorem závodu. Kupodivu na pohárech Dolomit obvykle vítězí Mercedesy

letos na startu chyběly, tedy s jedinou výjimkou. Mne se však jevilo jako velmi zajímavé zelené krásně upravené MGB GT, ale to jsem mohl obdivovat až při druhé etapě v sobotu nad průsmykem Passo Falzarego, viz přiložené fotky, kdy italským kolegům předávám náš plakát s kalendářem. Úpravy měl i interiér vozu – když jsem projevil překvapení, že lemování kožených sedadel (tzv. piping) je v zelené barvě, dozvěděl jsem se, že to je v Milánu běžné, britské bílé lemování by rušilo. Při kávě v sedle průsmyku se nabídli, že by mi zprostředkovali takové provedení u naší zelené MGB GT V8 v Miláně, tak jsem jim srdečně poděkoval, že do takového detailu úpravy neřešíme.

Na rozdíl od Winter Race v roce 2014, kdy byla údajně rekordní záplava sněhu, dosahující na trase místy až 13 m, dle pořadatelů se letos počasí umoudřilo, až dvoumetrové závěje ve vyšších horských polohách nebyly problémem, takže si to pořadatelé i závodníci pochvalovali. Ve dne dokonce pěkně svítilo sluníčko, takže si to lyžaři na dokonale připravených sjezdovkách pochvalovali také. Samozřejmě krásné výhledy na Dolomity při takovém počasí odpoutávaly oči soutěžících od ledových a sněhových jazyků, vyjetého sněhu v zatáčkách a lákaly ke krátkým přestávkám.



Se sněhem na silnici se jezdci potýkali většinou až v horských průsmycích nad 2000 m.n.m a těch bylo na 480 km dlouhé trase obou etap bohatě. To co ve dne roztálo, přes noc zase umrzlo, takže bylo třeba dávat dobrý pozor nejen na 45 hlášených i nehlášených kontrol. Všem pořadatelům, novinářům a fotografům bývalo ráno a navečer dosti chladno, což patrně neplatilo pro několik otužilých posádek, které se svými roadstery startovaly i dojížděly statečně se střechou dole. Závod probíhal v plném silničním provozu a i přes několik vysloveně rizikových míst vše dopadlo bez větších nehod.

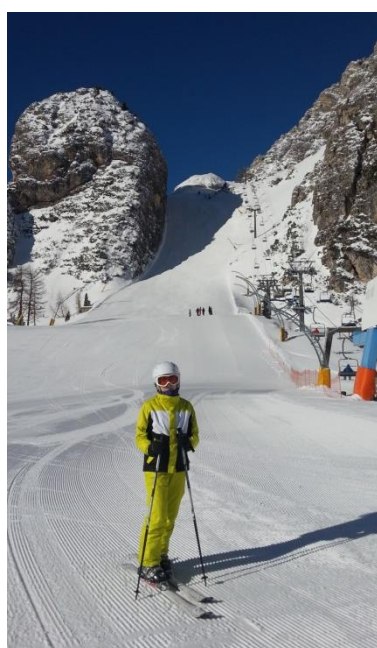
První etapa (237 km) vedla z italské Cortiny do rakouského Lienzu, kde se obědvalo, odpolední návrat do Cortiny vedl přes známou Misurinu. Pro mne známá ze dvou důvodů – v předválečné době se zde stavěl při své cestě po Alpách vozem Škoda Popular Karel Čapek, v době poválečné na místním jezeře probíhaly bruslařské disciplíny Olympijských her. Ano, byl to rok 1956, kdy se čeští hokejisté nechvalně umístili na 4 místě, nezískali žádnou medaili, za to rakouský lyžařský závodník Tony Sailer



získal 3 zlaté. Druhé etapy 243 km, která probíhala jen po italském území, jsme se, vzhledem k možnosti si při sluníčku zalyžovat na sjezdovce Olympia Tofana, zúčastnili velmi, velmi omezeně a to spíše jako fotografové u blízkých esíčkových zatáček. Zmeškali jsme tak sice oběd pro účastníky soutěže, ale vynahradili jsme si to obědem na terase s výhledem na včerejší průsmyk a na poslední model Masseratti, vystavovaný v prosklené garáži na horní stanici lanovky. Poslední soutěžní posádky jsme již pozorovali

a fotografovali z balkónu našeho hotelu Villa Argentina, který ležel přímo na trase soutěže.

První místo v celkové klasifikaci s minimálním počtem 170 trestných bodů získalo Porsche 356 A z roku 1955, druhé místo Fiat 1100 také z roku 1955 s 266 body a třetí místo Lancia Fulvia 1,6 z roku 1970 s 298 body. Samozřejmě aby si soutěžící něco užili, tak mimo celkovou klasifikaci vítězili závodníci také v jednotlivých kategoriích, které byly stanoveny podle stáří vozů, takže si každý přišel na své, což v řadě případů způsobilo i komické situace. Např. když malý Japonec dostal jako cenu od italské módní dílny velké sako. Méně komická situace byla, když mi tento Japonec v podzemní garáži hotelu, kde se vyhlašovaly ceny, málem přirazil při couvání se svým zeleným Porsche k betonovému sloupu. Oba jsme se zdvořile uklonili, když jsem přijal jeho omluvu. Co mi zbývalo. Tu barvu jeho Porsche si budu pamatovat do konce života. Pro rozptýlení, v celé záplavě cen figurovaly na nejvyšším místě velmi cenné hodinky italsko-švýcarské firmy Parmigiano, model Tonda. Když jsem se překvapeně zeptal přítomného zástupce firmy, zda zná českého známého harmonikáře Tonda Z. ze středočeského Kladna, který se později (ještě před Olympiádou v Cortině) stal československým prezidentem, tak byl také překvapen. Mj. mne informoval, že jejich nejlepší model se již nejmenuje Tonda, ale Bugatti Veyron. U tohoto modelu se prý seřizuje čas o 1 sekundu jednou za 128 let. V tomto případě znal původ názvu modelu a tvrdil, že zcela odpovídá kráse i výkonnosti své automobilové předlohy. Tento model ovšem nebyl nikomu udělen.



Duben 2015

Tradičně proběhlo otevření sezóny našeho MG klubu na Zlaté, provázené tradičně výborným grilem a drinky všeho druhu – ty se v chladnějším počasí dost hodily, ve studeném větru se osvědčily i zapnuté kožené bundy. Výborná kamarádská sešlost, včetně moravských kolegů, zaplnila stoly u grilu a po zimní „nesezóně“ probuzená MG zaplnila trávník za prezidentským domem.

Koncem dubna, kdy už vyschly i lesní cesty a horské silničky nás přátelé pozvali si vyzkoušet horskou rallye pravidelnosti v Krkonoších a Jizerských horách. Článek o našich zážitcích jsme, inspirování tím, že jsme vůbec na trase neměli šanci s naší V8 využívat čtyřku, nazvali „Tam, kde se nejedí na čtvrtý rychlostní stupeň“.

Tam, kde se nejedí na čtvrtý rychlostní stupeň

V pátek a sobotu 24. – 25. dubna 2015 jsme zažili s naším MG pro nás trochu ojedinělou zkušenost na rallye Historic Krkonoše – jízdu pravidelnosti asi 30 historických automobilů, zcela různé provenience a stáří; převažovaly samozřejmě youngtimers. Naše 40 let staré MG B GT V8 se startovním číslem 14 (číslo 13 organizátoři pro jistotu vynechali) bylo jediným vozem MG na startovní čáře 350 km dlouhé soutěže, která se jela ve 4 etapách po často drsných lesních cestách a horských silničkách Jizerských hor a Krkonoš. Bylo to také poprvé pro nás a naše MG, kdy jsme obdrželi hned v 1. etapě 5000 trestných bodů najednou za velmi pozdní dojezd, a dosáhli tak pro nás zcela ojedinělého historického výsledku, čestného 3. místa – ale od konce soutěžících posádek!



Za rozdíl časů na měřených úsecích bylo hodnocení 1 trestný bod za 0,1 vteřiny, za předčasný příjezd do časové kontroly (1 min. = 100 trestných bodů), což zase není tak přísné pokutování, ale jako jediní jsme se trápili stálým přepočtem celého itineráře z kilometrových vzdáleností na mílové, což byl asi hlavní důvod nasbíraných mílových rozdílů a celkového zpoždění.

Některé lesní stezky pro traktory a vlečené klády se sjížděly na první rychlostní stupeň. Tam měl sice navigátor relativně dost času na přepočty, zato řidič se potil, aby se vyhnul skutečným lavorovým dírákům (v MG hantýrce typ pothole), které bez problémů sjížděly třeba Škodovky, Lady, Trabanti a vysoké čtyřkolky typu Jeep Cherokee. Bylo to ojedinělé dobrodružství, na které budeme určitě

vzpomínat a na příští kolo soutěže Historic Jizera se vybavíme alespoň cyklistickou měřící technikou, kterou nám nezištně prozradily posádky dvou Mini Cooperů.

Za hrubé překročení jízdního průměru 40 km/hod. o 10 km a výše se vylučovalo ze soutěže. Místy, když jsme doháněli na druhý nebo třetí rychlostní stupeň svůj zcela neurčitý čas, jsme jízdni průměr překračovali o dalších 4x10 km, ale naštěstí nás nezměřili. Teprve později, po ukončení etapy, nám to celé došlo, že jsme nebyli několikanásobně vyloučení. Už se těšíme na příští horskou soutěž, když se nám na ni podaří dojet – cestou z Jizerských hor jsme totiž zůstali v důsledku poruchy před Mladou Boleslaví na dálnici „viset“. Asi po horských zážitcích naše MG odmítalo čtvrtý rychlostní stupeň i celkem nízké otáčky okolo 2,400. Ale stejně jsme se nakonec šťastně/nešťastně večer dovlekli do Prahy, alespoň na třetí rychlostní stupeň, který v horském prostředí rozhodně na stanovený průměr soutěže 40 km/hod. stačil.



Závěrem: podařilo se nám projezdit několikrát Rokytnici nad Jizerou (Horní i Dolní), Paseky nad Jizerou, Jablonec nad Jizerou, Vilémov, okolní lesy a obce v krásném slunečném počasí, které možná odpovídalo více počátku léta než jara. Dokonce jsme si užili i kulturní zážitek při návštěvě muzea Zapadlých vlastenců a místních řemesel. Kde to v těch Jizerských horách bylo? Nu, to je třeba kvízová otázka na vás! Před zmíněným muzeem a místním kostelem sv. Václava jsme poskytli s naším MG technický zážitek místním i polským hasičům, kterým zde křtili nový hasičský vůz značky Gaz; zdálo se nám to divné, když jsme se dozvěděli, že v Británii pro tyto účely používaný Land Rover prý u orgánů českých hasičů neprošel! U českých vojáků již před lety bez problémů prošel... V příloze najdete pár ilustrativních fotek.

Květen 2015

Z hlediska květnových akcí byla pro nás zásadní účast na Jarním Sosnění; jen tak mimochodem nás ale kamarádi ze Soběslavi pozvali i do Prahy na sraz před ústředím nejstaršího českého Autoklubu v Opletalově ulici, tak jsme tam také byli.

A propos Sosnění

V sobotu 9. května se v rámci prodlouženého svátečního víkendu konalo Jarní Sosnění na závodním okruhu Sosnová u České Lípy, tradičně navštěvovaném členy českého MG Car Clubu a řadou dalších, nejen britských sportovních vozů. Závodní dráha po ranním jarním „deštičku“ celkem dobře osychala, a tak se všichni natěšení závodníci i méně závodní nadšenci vrhli na trasu závodu dle jednotlivých kategorií svých vozů a svých závodních znalostí. Na trasu závodu se občas vrhli i neukáznění čtyřnozí přátelé těchto závodníků a závodnic, našťastí bez úrazu.



Osobně jsem byl trochu v rozpacích, které Pavlíně mám fandit. Zda mé manželce, která závodila poprvé a to s červeným poněkud motoricky slabším MG Midgetem (1275 ccm) s plátěnou střeškou, do které teklo, nebo Pavlíně Strnadové, dceři prezidenta našeho klubu, která také závodila poprvé, avšak s motoricky silnějším a poněkud bezpečnějším MGB GT (1800 ccm) s pevnou střeškou. Nakonec v dané kategorii zvítězila italská Alfa Romeo s rodinou posádkou Říhových (to je těch, kterým utekl na dráhu jeden psík, naše Tutti se mne pevně držela). Pavlína Strnadová získala krásný zelený vavřínový věnec, ale i menší šrám na karoserii svého MGB GT. Ukázalo se, že GT rodiny

Strnadových je skutečně strukturálně pevný vůz. Má manželka se umístila hned za ní na 4. místě, bez šrámu a bez vavřínového věnce. Byl jsem z toho trochu smutný, protože zelený věnec by se krásně vyjímal v naší garáži. Nevadí, do roka a do dne se zase uvidí!



Na druhé straně nám zůstane na památku krásná fotka místního fotografa, která ilustruje, jak od kol našeho Midgeta, pilotovaného mou manželkou v zimní lyžařské helmě, létají proudy vody. Po dopoledním dešti sice létaly od kol proudy vody, po odpoledním lijáku se avšak až na pár výjimek (konkrétně 3 vozy) nikdo neodvážil na trasu a muselo se čekat, až dráha trochu oschne. Ti tři troufalci, zřejmě zkušenější jezdci, předváděli pro čekající diváky a



další jezdce alespoň krásné smyky a otočky o 360 stupňů za potlesku přihlízejících. Organizátoři po mírném proschnutí pokračovali v závodech. V této souvislosti je třeba poznamenat, že na řídicí věži fungoval skutečně meteorolog profesionál, který se rovněž staral o měření časů. Když sdělil svou předpověď, že začne pršet až za 8 minut, tak k tomu skutečně přesně za 8 minut došlo. Tímto profesionálem byl obětavý kolega a organizátor Luboš Kocman. Lze jen doufat, že se mu to i za rok takto dobře podaří. Další organizátoři, kterým je nutno poděkovat za úspěch závodů v poněkud obtížných deštových a větrných podmínkách jsou jako obvykle pánové Pavlík, Strnad a další dobrovolníci, kteří to počasí vydrželi. Vavřínové věnce se dokonce rozdávaly pod stanovou plachtou, aby odměňovaní závodníci nezmrkli.



V neposlední řadě je ještě možná vhodné se zmínit, že na tyto závody zavítali filmaři, kteří natáčeli profilové dílo o závodních strojích a jejich jezdci. Vzhledem k tomu, že závodníci skutečně závodili a neměli čas, tak nakonec pan Linhart, producent filmu vzal za vděk rozhovorem s mou maličností, kdy jsem mu půl hodiny vykládal o charakteristikách MG a dalších malých britských klasických sportovních vozů, protože v předchozím natáčení se věnovali výhradně moderním italským sportovním vozům značky Ferrari. Uvidíme, co z toho za dva roky zbude a vyjde. Bohužel žádný jiný dobrovolník z českého MG klubu se nenašel a já to dostal od prezidenta jako „babu“, tedy jako „dobrovolný“ úkol!



IX. sraz a výstava historických vozidel v Praze – krátká informace pro členy MGCC



Setkání přátel historických vozidel, dvoustopých i jednostopých bývá příjemnou událostí, a když je někdy navíc spojené i se soutěží, obvykle i trochu vzrušující. Pozvání na IX. sraz Asociace Veteran Car Clubů Autoklubu ČR, který se konal v sobotu 23. května 2015 v Praze, jsem dostal od přátel ze soběslavského VCC. Současně jsem dostal i osobní pozvánku na letošní soběslavskou veteránskou rallye, která se bude konat 12. září 2015. Vloni jsem si tuto akci užil i s mým anglickým kamarádem Philipem Grantem, který navigoval naší

Berušku – červený MG Midget Arkley SS. Účast všem členům naše MG klubu mohu jen doporučit.

O pražský sraz historických vozidel a motocyklů před budovou Autoklubu ČR v Opletalově ulici se starala na úrovni výše zmíněná Asociace ve spolupráci s městskou částí Praha 1. Program zahrnoval předvedení strojů, popovídání si s přáteli, kolegy a entuziasty, případně i se zájemci českého i zahraničního publika, které mj. zahrnovalo řadu cestujících z blízkého Hlavního, dříve Wilsonova, nádraží. Když jsem seděl se soběslavskými přáteli na trávě u Wilsonova pomníku, byl to zajímavý pocit – částečně jsem se cítil jako nádražní bezdomovec, částečně jako privilegovaný host starosty Prahy 1.



Na programu byly i jízdy historických bicyklů za dozoru četnické pátrací stanice Praha, k poslechu hrála výborná swingová kapela Brass Band Rakovník ve slušivých námořnických uniformách jako z kraje Dixie a Mississippi. Pohoštění, včetně oběda se podávalo v historických prostorách Autoklubu, rozdávání pamětních listů a plaket se konalo ve velkém sále. Možná, že by rozdávání pamětních listů a plaket dle abecedního pořádku bylo vhodnější zorganizovat venku, aby účastníci i hosté viděli posádky vedle svých strojů a tak mohli určit

snadno „kdo je kdo“. Možná, že by v programu neškodila také nějaká projížďka historickými vozidly po historické Praze 1, tak jako to organizují v prvním okrsku ve Vídni, nebo nějaká kvízová soutěž.

Lehce kritizovat je ale lehké... Stejně se všem akce líbila. Já jsem měl dokonce šanci se svézt na motocyklu Jawa 175 speciál z roku 1939, na kterém jsem se před více než půlstoletím učil za dohledu mého otce jezdit.

Pěkní předváleční veteráni byli většinou české provenience, Pragovky, Škodovky a Tatry, jakož i jejich zajímavé modely z poválečné doby. Několik youngtimerů bylo vzácně i zahraničního původu, včetně doslova páru MG, jednoho Bentley, Triumphu, Saaba a několika dalších. Všechny vozy a motocykly mohly zdarma půl dne parkovat v Opletalově ulici, což je možnost veskrze ojedinělá, a tak si některé posádky vyšly i na vycházku po sobotní Praze. Tak jako tak, věřím, že se za rok možná zase sejdem a zástupců MG bude mnohem víc!

Červen 2015

Po celé zemi ba i Evropě a dalších kontinentech bývá tento měsíc nejvíce naplněný, a proto snad se uprostřed června slaví mezinárodní den veteránů. Pro nás hlavní akcí tohoto měsíce bylo, ostatně jako pro všechny členy českého MG klubu Veteránské rojení na Lobči.

Dobrodružství na 14. setkání britských veteránských vozů na zámku Lobeč



Ve dnech 13.-14. června se tradičně konalo Veteránské rojení britských klasických veteránských vozů, s tradičně dobrou účastí, tradičně dobrým počasím i tradičně dobrou zábavou na zámeckém nádvoří, včetně živé dixie muziky - tradičního jazzu a tradičně výtečného pohoštění v zámecké restauraci či s tradičně nejlepší kávou v britském tradičním červeném dvoupatrovém autobuse British Leyland.

Již úvodem lze konstatovat, že se toto sobotní setkání, včetně návazné nedělní jízdy do vrchu Nosálov tradičně vydařilo. Mohl bych s použitím slova "tradiční" pokračovat, až do té letošní čtrnáctky, t.j. hovořit o tradičně výborné organizaci, tradičních posádkách, tradičních soutěžích o nejkrásnější vůz, piknik, dobové oblečení, o tradiční soutěži dětí v kreslení atd. Ale naopak co bylo letos netradiční? Pro mne osobně 3 věci - za první soutěž dobového oblečení vyhrála netradičně švarná Skotka, která pak všem zahrála skotské typické melodie, avšak netradičně na české dudy, což je prý dost nelehké, za druhé náctiletá mládež se iniciativně netradičně pustila do dobrovolného prodeje různorodého nealko občerstvení a za třetí, ve svém vylepšeném voze MG B GT jsem netradičně bohužel neměl žádného navigátora. O tom především je můj příběh z letošního veteránského rojení.

Tedy, abych se přiznal, měl bych ještě správně uvést, že členové českého MG klubu dostali krásná a unikátní netradiční trička "MG Triumphuje!" spojující tradiční rivalitu značek MG a Triumph a poděkovat designerovi, sponzorovi / výrobcí a nejlépe i lobečské múze paní Zuzaně, která svým šarmem i úsměvným tričkem „kdysi známé, vedením koncernu Leyland trochu sobecky propagované“ značky Triumph designéra určitě inspirovala, ale to bych nemohl vhodně navést začátek mého příběhu.

Tak tedy - v důsledku vyšší moci jsem přišel o mou plánovanou navigátorku, mou starší dceru Kamilu (má mladší dcera Pája navigovala mou manželku s MG skřítkem), a tak jsem považoval za nutné vystoupit na závěr rozpravy, těsně před vlastní soutěží a požádal veřejnost o dobrovolníka, respektive ještě lépe krásnou šikovnou dobrovolnici, která/který by mi jako spolujezdec pomohla s navigací. Bohužel se nikdo na mou nečekanou výzvu nepřihlásil, ale nakonec si vedle mne přeče jen jedna dobrovolnice tmavší pleti přisedla. Nebyl jsem z ní vlastně moc nadšen, protože jsem měl o jejích navigačních schopnostech určité pochybnosti, ale na druhé straně byla více než přítulná, zakroutila na mne svýma krásnýma očima a tak jsem i já přivřel oči, když se odmítla připoutat - koneckonců, ani já se rád v horku, které vytváří výkonný 3,5 litrový osmiválcový motor v malé kabině MG B GT, nepoutám, ale přecejem jsem šel své spolujezdkyni příkladem. Přeče se nebudu se svůdnou dobrovolnicí na poslední chvíli o takovém detailu dohadovat!

A tak jsme rychle převzali jízdní výkazy a vyrazili podle itineráře na trasu. Počasí bylo hodinu po poledni velmi slunečné, uznávám, že ve voze bylo nejen horko, ale přímo vedro. Odmítal jsem však plně otevřít okno na straně spolujezdce - jednak nesnáším průvan, jednak by má navigátorka určitě neposlechla a mohla by se nebezpečně nahýbat z okna a já se cítil za ní zodpovědný. Jako kompromisní řešení jsem tedy otevřel střešní okno Webasto, bohužel až když má spolujezdkyně trochu poškodila vnitřní kryt rolety - snažila se mi pomoci, ale správně otevřít historické střešní okno za jízdy vyžaduje určitý um a praxi.

Na křižovatkách a lesních cestách se soutěžící vozy brzy různě míjely a otáčely. Přes mé ústní dotazy a intervence jsme v tom zmatku nakonec zabloudili i my, takže jsem příhodně zaparkoval a oba jsme se taktně odebrali na různou stranu cesty, odlehčit si od akumulovaného množství tekutin. V příjemném stínu jsme se cítili oba za chvíli lépe, má spolujezdkyně dokonce začala mírně podřimovat. Odpověď na otázku, jak dál, nyní závisela hlavně jen na mně, jako řidiči. Naštěstí, v nouzi nejvyšší jsem spatřil vůz pilotovaný mou manželkou a navigovaný mladší dcerou Pájou, která je i přes svůj náctiletý věk výbornou navigátorkou. Nastartoval jsem, co nejrychleji je dojel, abych se od manželky dozvěděl, že mé zablouzení v lese s tmavší atraktivní partnerkou je více než trochu podezřelé. Nicméně mě nakonec obě po poradě nechaly, abych je následoval. O správnosti trasy jsem nyní již nepochyboval, vždyť to byla jediná ženská posádka v závodě a moje na slovo skoupá navigátorka by mi stejně nepomohla. A tak jsme téměř bezstarostně, že zabloudíme, pokračovali v cestě za nimi dál.

Když se objevilo na silniční tabuli jméno obce Kruh, byli jsme mírně překvapeni. Na tomto místě bych měl prozradit čtenáři, že mé příjmení Kroužek, patrně vychází od řemesla, které používá hrnčířský kruh. Ke konci Kruhu jsme ostře ze silnice odbočili vlevo na jakousi spravovanou cestu, prudce do kopce. Žádný problém, to zvládneme s V8 lehce na druhý rychlostní stupeň, manželka s MG skřítkem musí přeřadit na jedničku, pomyslel jsem si v klidu. V tom se však rozezněl směrem od motoru takový rachot, až málem vyskočily všechny přístroje z palubní desky. Vzhledem k výmolům na cestě jsem pomyslel na silentbloky a modlil se, aby nevyskočil motor. Naštěstí nevypadl, ale hned po překonání horizontu vypadla dvojka - signalizuje mi to, že převodovka bude asi brzy potřebovat repasi.

Svou spolujezdkyni jsem uklidnil, že určitě dojedeme, nemá se čeho obávat, já ten problém přeče znám z MG Midgeta. S takovou převodovkou může člověk naježdit ještě pěkných pár tisíc mil. Nicméně má krásná spolujezdkyně se začala vedle mne náhle, snad strachy, snad horkem, téměř dusit. Prudce oddechovala a já dostal trochu strach, že s ní něco je, zadýchávala se, jako kdyby

měla anginu pectoris. Nová lékárnička sice ve voze byla (manželka ji i pro mé V8 nedávno nakoupila, aniž by tušila, co se bude dít), ale já jsem pro ní potřeboval nitroglycerin nebo alespoň aspirin a také snad i pro mne, ale věděl jsem, že ty v ní nejsou. Uvažoval jsem, zda bych se jí měl zeptat, zda náhodou nemá s sebou nitroglycerin na její potíže, ale ta stejně stále zarytě mlčela a jen těžce oddychovala. Tak jsem ji alespoň slovně uklidňoval, že brzy už bude chladněji, pojedeme stínem, že už bude dobře a že brzy dojedeme do cíle.

Někdy jsem jí na rovných úsecích i konejšivě pohladil, což jí snad v dýchání pomohlo, můj dech a tep se tím hlazením však spíše zrychlil. V tom se před námi objevil nápis obce Kroužek. Teď už jsem s mírnou obavou trnul - co se přihodí po událostech v Kruhu tady v Kroužku? Naštěstí se nestalo nic, byla to jen pěkná samota, původně asi mlýn, 3 km vzdálená od hlavní silnice. Dech mé spolujezdkyně se postupně zklidňoval, můj též, a tak jsme pokračovali v jízdě stinným Kokořínským údolím dál; já jí přesto pro udržení příznivé atmosféry vyprávěl poutavé příhody ze svého nikoliv jednotvárného života a sem tam jí zase pohladil. Tak to šlo dál, až jsme se brzy dostali před dopravní tabuli cílové obce Lobeč.

Manželka s dcerou u tabule zastavily, když jsem na ně výrazně blikal a pohrdavě se na mne podívaly, když jsem na nich loudil odpovědi na některé otázky z výkazu, které jsem neznal. "Proč ti nepomůže tvá navigátorka?" se mne ptaly s mírnou ironií v hlase a ujistily mne: "Stejně to máš zbytečný, budeš diskvalifikován, máš totiž jiný rozpis.". Nevadí, pomyslel jsem si, hlavně, že se má dobrovolná spolujezdkyně, „Rusalka mlčenlivá“, vzpamatovala a drží se O.K. Teď už jsme jen projeli obcí, vyjeli k zámku, projeli cílem a odevzdali asi chybně vyplněný výkaz. Když jsem zastavil a otevřel dveře vozu, má spolujezdkyně namísto, aby mi zdvořile poděkovala, tak jen hbitě vyskočila ven, rozštěkala se a klidně / neklidně běžela za Dášenkou zámeckých pánů. Aneb láska věrného zvířete i jeho páníčka všechny nástrahy překoná.



Červenec 2015

Červenec a srpen jsou hlavní prázdninové měsíce, všichni se přesunují z místa na místo, aby si „užili“ v tom horku dovolenou, obzvláště letos bylo toto léto žhavé. Vzhledem k tomu, že jde o prázdninové měsíce, tak jsem požádal dceru Páju, aby si pro změnu napsala reportáž do Kalendária ona. Protože jsme trávili prázdniny na chalupě u Tábora, zúčastnili jsme se automobilistické veteránské akce pana Janeckého v blízkých Chotovinách.

2. ročník Chotovinských zatáček 2015

aneb Jak jsme byli čtvrtí (dle prázdninové dopisovatelky Páji Kroužkové)



Probouzím se s pohledem do kalendáře, v němž se už značí konec července. Rychle se proberu a převléknu se, s ohledem na dnešní horký den, do kostkovaných šortek a černého tílka. Dnes čeká mě i naše dvě MG – červenou Berušku MG Midget Arkley SS a zelené MGB GT V8 (ale žádná přestavba!) - velký den. Když odcházím z pokoje na chalupě, naposledy se s úsměvem podívám na kalendář, ve kterém pod dnešním datem září velký nápis „Chotovinské zatáčky!“.

Tak tedy začínal můj den na Chotovinských zatáčkách. Nejspíš nevíte, o co jde. Je to sice regionální, avšak poměrně významná akce (s účastí cca 140 posádek jak automobilových, tak motocyklistických veteránů), i když vozů MG tam bylo při dobré vůli nejvíc pět. Proto jsme si pozvali naše MG přátele Karasovi, jednak aby k účasti přispěli svým MG, ale aby také trochu rozveselili nás všechny – navíc se skvěle vyznají ve veteránských soutěžích! Pořadatelem byl pan Václav Janecký, majitel místního muzea veteránů (od automobilů a motocyklů, po zemědělské stroje). Místního, místního, asi byste také ocenili, kdybych řekla, kde to „místo“ vlastně bylo! Chotoviny se nalézají v malebném jihočeském kraji asi 8 km od husitského města Tábora a taktéž blízko naší chalupy, nedaleko které shodou okolností vedla i příjemná pohodová itinerářová vyjížďka.

Organizátoři rozdali itineráře, namalovala se čísla a kolem půl jedenácté začaly s mírným zpožděním startovat první vozy za zábavného komentování výborného moderátora, který mj. autům dobře rozuměl a každý komentář vtipně okořenil. Trasa měla několik zastávek a první z nich byla tak akorát vysoká (13 metrů – 50 schodů, vím to přesně, byla to jedna ze





soutěžních otázek) rozhledna u Moravče s příhodným jménem Kovářka, ve které bylo opravdu muzeum s různým kovářským náčiním. Nahoře na rozhledně nás čekal nejen báječný výhled do krajiny, ale také velice aktivní starší paní (nejspíše bývalá paní učitelka, hádali jsme), která všem všechno horlivě a ochotně vysvětlovala, a musím uznat, že ve změní vystavených tovaryšských listů a dalších starých listin, které se jakkoli týkaly kovářství, se výborně vyznala. Táta se bavil s místním kovářem a vychvaloval si místní tradiční dřevěnou kadibudku postavenou pro potřeby návštěvníků rozhledny. Naší Tutti kadibudka příliš neuchvátla, ta ji nepotřebuje. Ale zaujal ji malý buldoček, který pobíhal kolem...

Po přestávce na Kovářce jsme se vydali směrem severním, a to přesně řečeno do nedalekých Votic. Tam končil itinerář (ve kterém NEBYLY žádné chyby a tam, kde bylo cokoli aspoň trochu nejasné, nastříkali organizátoři na silnici reflexní šipky, udávající směr jízdy) a trasa byla v půlce. Ve Voticích si mnoho motoristů na náměstí dalo výbornou meruňkovo-vanilkovou točenou zmrzlinu, která byla za opravdu lidovou cenu opravdu velká a opravdu dobrá, což se v naší dámské posádce (já - navigátorka, malá kníračka Tutti a řidička máma) i v té smíšené (navigátorka paní profesorka Danka Karasová a táta – řidič) v teplém letním dni velmi ocenilo. Na náměstí jsme se také setkali s panem Karasem, který jel stejnou trasu za námi doprovodem „civilním autem“, protože se na smůlu Karasovým porouchal jejich výstavní modrý MG roadster Roland. Po zmrzlinové osvěžující pauze jsme se vydali dál – směrem Monínec.



I když vymotání z Votic bylo trochu nejasné, nakonec jsme v pořádku na oběd dojeli nádhernou podhorskou krajinou do lyžařského areálu Monínec, který ale není uzavřen ani v létě, kdy na místním kopci jezdí bikeři. V restauraci M2 jsme uplatnili kupóny na oběd zdarma, které jsme dostali ve startovním balíčku spolu s mapou, itinerářem a památečním CD s fotkami z loňských Zatáček. Já si dala boloňské špagety a byly opravdu výborné! Na Monínci se také odevzdávaly karty s odpověďmi

na otázky na trase, podle kterých se určil vítěz Zataček. Součástí byly na Moninci také soutěže – jedna spočívala v házení pneumatikami, při druhé se střílelo z praku - , které ovšem nebyly započítané do hlavní soutěže.

Nakonec jsme se vydali zpět do Chotovin (tentokrát jinou trasou, přes Borotín), kde bylo před muzeem pana Janeckého vyhlášení výsledků. Organizátoři výsledky zjistili opravdu bleskově, a tak bylo zanedlouho po příjezdu vyhlášení. Pořadí se určovalo podle správnosti odpovědí na kartě s otázkami. Aby vyhlásování bylo trochu zábavnější, přečetl moderátor i některé perličky, mezi kterými se dala najít třeba i odpověď na otázku: „Co znamená zkratka JAWA?“, která zněla „Janecký a Walter“. Vtipné to ovšem bylo proto, že, jak jsem již psala, hlavním organizátorem Zataček je pan Václav Janecký! Druhou a třetí pozici shodně obsadili JAWAři z blízkého Chýnova – asi si společně trochu pomáhali s odpověďmi - , první místo získala klasická Škoda 100. A ostatní? Ti byli čtvrtí! Všichni, tedy i naše dámská posádka. To ale neznamená, že se nevyhlašovalo pomyslné pořadí! Se slovy: „Čtvrtá místa začneme vyhlašovat od nejmenšího počtu bodů,“ nás moderátor vyvolal jako druhé. Čtvrtí a skoro poslední! Ale to nevadí, máme ještě příští rok... Letos jsme stejně dostali krásné keramické medaile a spokojeně se vydali do Hotelu Gold, který byl v docházkové vzdálenosti od muzea. Tam jsme společně s manželi Karasovými příjemně oslavili naše čtvrté a skoro poslední místo.

Srpen 2015

I když jsme v tomto měsíci plánovali výlety s naším postarším karavanem, tak srpnová vedra nám vzala chuť. Přes den rozpálený karavan nedokáže uchládit ani vánek od lipenského jezera, a tak jsme raději počkali až na konec měsíce, kdy už se dalo cestovat, a vypravili jsme se do nedaleké Vídně, abychom se tam zúčastnili letošního setkání klasických vozů.

„In vinum veritas“ říkají o víně zkušení latiníci a víno je ve Vídni skutečně typickým nápojem, zejména na vídeňských předměstích typu Grinzing, kde se místní i zahraniční turisté k večeru s oblibou lehce opíjejí lehkým mladým vínem, ředěným sodou nebo minerálkou. Jde o tzv. Weissgespritzt ve vídeňské terminologii, přeneseno do Ameriky „Spritzer“ a řečeno spisovnou češtinou vinný střík. Zůstává ovšem otevřenou otázkou, zda je toto ředění vína barbarské či nikoliv. Staří Řekové a Římané považovali za barbarství pít víno neředěné, někteří dnešní znalci a samozřejmě sommeliéři uvažují většinou opačně. Osobně mohu doporučit, jako únosný počet, 3-7 osvěžujících džbánek bílého stříku „Weissgespritzt“, v závislosti na počasí, teplotě a místě šenku, kde džbánky konzumujete. Ale pozor na místo, u kterého šenku parkujete svůj vůz. Ten názor ohledně počtu džbánek je samozřejmě subjektivní, avšak výrok ohledně parkování je objektivní. Když zaparkujete vůz před jiným šenkem, než kde popíjíte své džbánky, pak obvykle dojde k odtažení vašeho vozu. Zainteresovanému čtenáři jsem schopen podat obšírné ústní vysvětlení na základě svých smutných zkušeností.

Vienna Classic Days 2015



V průběhu tří denního setkání klasických vozů ve Vídni došlo ve smyslu shora zmíněného přísloví jak na víno ředěné či neředěné, tak na pravdu, že při 28 km orientační rallye po vnitřní Vídni v teplejším počasí a více prouděm provozu se můžete snadno ztratit a minout různé památky i kontroly, a tak získat nežádoucí trestné body. O tom ale blíže dále.

Nevysloveným, ale bez nadsázky skutečným cílem letošního setkání klasických vozů ve Vídni ve dnech 21. -

23. srpna 2015 bylo, aby si, jak se nespisovně říká, „každý přišel na svý“ - ať už to byly posádky zúčastněných vozů, diváci, hosté, fotografové a novináři, organizátoři či sponzoři, anebo dokonce i vídeňská policie, která se významně podílela na úspěchu celé akce. Myslím, že si to všichni účastníci užili. Osobně jsem s řadou z nich hovořil a všichni se v přátelské a kamarádské atmosféře soutěže cítili výborně - až na několik kritik ohledně městské rallye všichni klasifikovali setkání na výbornou.

Na tří denním setkání ve Vídni se sešlo 250 vozů různých značek a různých věkových kategorií FIA, od skutečně historických vozidel z počátku 20. století, předválečných modelů, až po youngtimery a vozidla z devadesátých let, která už ale nelze považovat za historická; nebo naopak, pěkná vojenská spojenecká terénní vozidla z válečných let, která sice jsou historická, ale ke klasickým vozům je můžeme počítat jen těžko. Vedle tradičních německých a rakouských značek BMW, Mercedes, Opel, Porsche, Puch, Steyr, VW a dalších, tam byli i malí pamětníci typu Goggomobil TS 250, Steyr 50, kteří sklízeli největší potlesk. Úspěch překvapivě sklízeli i američtí veteráni jako Cadillac (1918), Ford Roadster Pick-up (1929), Pontiac Boneville, Chevrolet Series 6 Skyline apod. Podíl britských vozů činil okolo slušných 15-20 procent, ať už šlo o předválečné modely Alvis, Morris, Rolls-Royce



Phantom I, nebo poválečné modely Austin Healey, Jaguar, Lotus, Triumph, Mini Cooper nebo MG (Morris Garage). Některé z nich, jako posledně jmenovaná značka MG, se objevily v desítkách exemplářů; dokonce byl mezi nimi jako jediný vůz s českou veteránskou SPZ malý, ale silný osmiválec

kupé MGB GT V8, karosovaný Pininfarinou a vyrobený v Abingdonu u Oxfordu v roce 1974 v poměrně malé sérii 2500 kusů. Ano, čtenář našeho Kalendária se nemýlí, šlo o naši Mallard Green MGB GT V8. Naopak, jediným zástupcem české značky na soutěži, byla Tatra 600/602 z roku 1949 s rakouskou SPZ. Mezi bohatě zastoupenými britskými vozy Triumph vynikal šestiválcový dvoulitr Spitfire GT6 s pevnou střechou (vyráběný od roku 1966), který předešel svou dobu. Mezi vozy MG jsem si povšiml zejména několika elegantních, krásně restaurovaných MGA, která letos slaví 60. výročí počátku jejich výroby v Abingdonu. I proto bych se o tomto modelu měl zmínit trochu podrobněji.

Model MGA byl v roce 1955 prvním z nové řady elegantních sportovních MG, měl osvědčený 1,5litrový čtyřválec BMC-B, s kterým MGA dosahovalo tehdy velmi slušné rychlosti 160 km/h a výkonu 70 koní. Tento výkon byl postupně rychle zvyšován až na 90 koní s motorem 1,6-1,8 l. V roce 1958 se však narychlo vylepšený motor dostával do problémů se spolehlivostí (lámání pístů, vysoká spotřeba oleje). I přes následné odstranění těchto problémů, byla pověst MGA zejména v USA, kam byl hlavně vyvážen, poškozena; tím došlo k silnému poklesu poptávky. V roce 1961 tak dochází k zastavení výroby a MG přechází na další model v abecedě a budoucí stálici, roadster MGB. Modelu MGA bylo vyrobeno celkem okolo 100 tis. kusů. Na dnešním trhu získávají MGA stále vyšší cenu. Osobně jsem bohužel vhodnou dobu na jeho pořízení asi zmeškal.



Samozřejmě mezi britskými vozy nechyběly ani známé kočky jako např. 12-válcový Jaguar E-type serie 3, se startovním číslem 199, který řídil pan Bednář, jinak „Rakušan jako poleno“. Českých zvučných jmen (třeba od oblíbeného písmene H) bylo v seznamu jezdců dost – Horák, Houska, Hryzák, Hušek a další, jak to už v sousedním Rakousku bývá. Solidně byly zastoupeny i italské značky Alfa Romeo, Lamborghini, Lancia, Maserrati, Fiaty i licenční Mini Innocenti. Fiaty byly většinou ve sportovnějších výkonnějších verzích Abarth. Byl tam ale i licenční Steyr Fiat 1100 E. Francouze zastupovaly modely Citroen TA11Berline z 50-tých let, Peugeoty a Renaulty Gordini, Alpine, prostě nelze zde všechny uvést. Velmi populární pro diváky byly i dva tradičně oděni sedláci s historickými traktory místní výroby Steyr, z nichž jeden vezl jako spolujezdce vinný sud, druhý zase krojovanou selku. Ukázalo se, že diváci ani účastníci proti traktorům nereptali, měli smysl pro trochu nadsázky a humoru.



Program třídeního setkání byl skutečně pestrý – v pátek odpoledne, po registracích a delších rozpravách, vyrazili v 17:01 hod. (většinou zkušené veteránští závodníci) z vídeňské Brněnské ulice na 250-kilometrovou soutěž „Sport Trophy“, vedenou po pěkně klikatých silnicích v malebném okolí Vídně. Sportovní trofej vídeňských klasických dnů byla separátní, trochu náročnější odpolední / večerní nezávislou akcí všeobecného programu.

Vítězství této první, prakticky nepovinné části, si odnesl pan Berger s Porsche 911 z roku 1975 s minimálním náskokem před dvěma Fordy, model A coupe (1929) na druhém místě a Escortem Mk1 (1969) na místě třetím.

V sobotu v 11:01 hod. od Vídeňské radnice ve dvacetivteřinovém rytmu startovali všichni závodníci na 28 km městskou orientační rallye, kterou rozhodně nelze nazvat snadnou. Samotný slavnostní začátek na červeném koberci u radnice a příští, spíše formální kontrolní bod také na červeném koberci, obvykle určeném jen pro státní návštěvy, přímo před vchodem do rakouského spolkového parlamentu, byl sice snadný, ale pak to pravé začalo. V zadání soutěže se psalo, že se všichni účastníci na trase



seznámí se všemi hlavními pamětihodnostmi Vídně, ve skutečnosti rozhodně ti, kteří nejsou domovem ve Vídni, se ve slunečném počasí pěkně zapotili, aby se v čilém městském provozu mohli správně orientovat a ty památky (většinou kontrolní body) vůbec v daném čase najít. Ale i praví Vídeňáci přiznávali, že měli někdy s orientací a navigací v městském provozu problém. Osobně se přiznávám, že kdybych pár let nepracoval ve Vídni, nevěděli bychom si s mojí spolujezdkyní,

navigátorkou a fotografkou v jedné osobě často rady. V diskusích o soutěži se v tomto směru objevila určitá kritika.



Po krátkém obědě, uspořádaném asi z komerčních důvodů v jednom z hlavních dopravních uzlů střední Vídně (nádražní a nákupní centrum Wien Mitte) se pokračovalo již klidněji dál z centra do

okrajové moderní obytné čtvrti Seestadt, na bývalé letišti a starou závodní dráhu Aspern, na jehož ploše jsme měli poslední šanci v životě si zde zazávodit a absolvovat soutěžní slalom. Tedy naposledy v životě v tom smyslu, že po nás už na plochu historické závodní dráhy a letišti nastoupí jen moderní zemní stroje, které vše ještě před zimou srovnají se zemí pro bytovou výstavbu. Při dalších odpoledních 14 km se už jelo pravidelně -



v kontrolách se měřilo podle klasického systému Mille Miglia, takže účastníci si mohli užívat i svačinku u kávy a popřípadě tankovat palivo se slevou u průjezdné kontroly sponzora Eni.

Poslední část sobotního programu byla slavnostní velkolepá projížďka po policejně uzavřené hlavní tepně vnitřní Vídně, Ringstrasse (Okružní třída). Ta vede po bývalých městských hradbách, okolo hlavních muzeí, významných hotelů a budov, Státní opery, Dvorního divadla a dalších. Termín velkolepá a slavnostní je skutečně na místě- kavalkádu klasických historických vozů vítaly špalíry diváků, jejich potlesk doprovázely často i sirény spojeneckých vojenských vozidel z doby konce 2. světové války, „předváděly se“ i některé posádky těchto historických vozů. Šlo však nejen o šarmantní soutěž elegance či spanilou jízdu, ale i o potřebnou demonstraci sympatií vídeňáků k historickým veteránům, která má napomoci v boji se stále silnější ekologickou lobby o vlastní přežití těchto historických vozidel v silničním provozu. Byl to mimořádný zážitek, zejména pro toho, kdo zná vždy hustý a těsný 3-4 proudový provoz na Okružní třídě. Moje manželka neodolala a otevřela si střešní okno (Webasto roof) našeho MG, stoupla si na sedadlo, protáhla se střechou a točila nadšeně ten skvělý proud vozidel na video. Jízda nakonec skončila večerí, hudbou i tancem ve vídeňském zábavním parku Prater. Při vjezdu do něj mi organizátoři upozorňovali na skřípající brzdy našeho MG, když jsem jim však vysvětlil, že je to na rozdíl od propagovaného vídeňského valčíku náš brzdový valčík, nechali nás s úsměvem jet dál.

Nedělní ráno započalo přesnídávkou v pověstné vinařské čtvrti Grinzing, ze které se jelo nesoutěžně v malých skupinkách i jednotlivě kam? Přece opět k Vídeňské radnici! Zde se od 11:01 startovalo na různé soutěže pravidelnosti, kde účastníci dostávali nejen trestné body, ale i symbolické dárečky – nás nekuřáky třeba překvapily balíčky cigaret od tabákového sponzora, které jsme si ovšem nemuseli, jako nekuřáci, brát. Příslušným kontrolním bodem jsme však museli projet, jinak bychom dostali 5 trestných sekund. Inu, v Rakousku se v autech dost kouří, u nás se zase mnohem více telefonuje, takže se třeba brzy na českých veteránských soutěžích začnou rozdávat zdarma mobilní telefony, kdo ví?

Nedělní dopolední vyjížďka skončila v krásném rozsáhlém parku při Dunaji v blízkosti UNO City a komunikační věže Donauturm. Účastníci zde dostali od sponzorů piknikové tašky, nastavili tváře sluníčku na zapůjčených klasických lehátkách nebo na svých dekách a užívali si odpolední pohody veteránského pikniku. Diváci na nedělní procházce v parku si mezitím mohli důkladně prohlédnout jejich naleštěné stroje. Všichni konstatovali, že to byl od organizátorů výborný nápad. Po zpáteční poklidné jízdě opět k radnici bylo možno si ve zbývajícím čase popovídat u sklenky Prosecca nebo u kávy, případně shlédnout kreace Taneční školy Watzek, která je rovněž výrobcem klávesových hudebních nástrojů, tedy pian a pianin. Uměli byste odpovědět na soutěžní otázku, jak se liší u těchto nástrojů vídeňská mechanika od té klasické? Šéf firmy, pan Watzek, který se opakovaně účastní Vídeňských klasických dnů se svým



červeným Midgetem a více než desítkou svých spolupracovníků v osmi, většinou britských vozech, si letošní průběh pochvaloval, jak se jim vydařil, my konečně také.



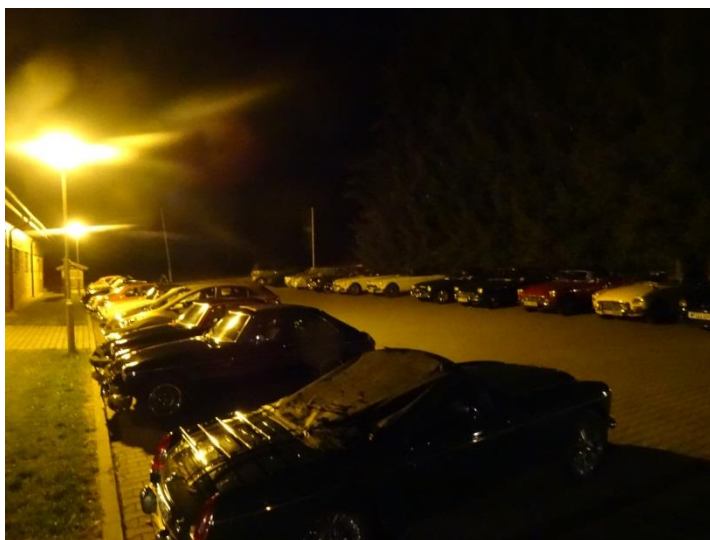
Po slavnostním a trochu delším rozdělování všech pohárů a cen jsme se všichni spokojeně rozjížděli do svých domovů. Za necelé 4 hodiny jsme to zvládli do Prahy, včetně rakouského vína a nezlevněného benzínu u čerpací stanice v Hornu. Pro letošek jsme to zvládli bez poruchy, můžeme se jen těšit, že se zase za rok setkáme ve Vídni s našimi přáteli u stolků před radnicí a připijeme si zase několika sklenkami Prosecca s místním „Prosit“ a „Na zdraví“.

Září 2015

Několik zážitků z letošního setkání českého MG klubu na Lipně

Ve dnech 4. - 6. září 2015 se konalo v krásném šumavském prostředí 2. setkání českého klubu MG v Olšíně na Lipně. Již úvodem lze konstatovat, že se plně vydařilo, samozřejmě díky všem účastníkům, kteří přijeli a zúčastnili se 100mílové, někdy i dobrodružné vyjížďky (nemluvě o pár stovkách milí, které někteří z nás museli najet cestou na Olšinu a zpět domů), zejména však díky dvěma hlavním organizátorům, Tomáši Strnadovi a Lubošovi Kocmanovi (a jeho celé rodině), kteří statečně nesli břímě celé akce.

Již pohled na večerní šumavské kopečky při příjezdu na Olšinu od Květušína byl překrásný zážitek. Projeli jsme dokonce bez potíží přes vojenský prostor Boletice, nikdo nás nestavěl ani po nás nestřílel! Větším zážitkem, ba i s trochou dobrodružné příchuti však pro mne byl večerní úsek jízdy z Českého Krumlova na Květušín, kdy manželka nejen dotáhla, ale i předjela naším standardním černým čtyřválcem B GT kolegu Jiříčka v jeho speciálně upraveném a sportovně vyladěném osmiválci V8. Buď to bylo tím, že je



schopná bezpečně riskovat (Safety Fast), a že se do stoupání od Krumlova ostře rozjela na třetí rychlostní stupeň až na 6500 otáček, dosáhla tak neuvěřitelných 70 mil/hod. (to byl zážitek – motor i převodovka to kupodivu vydržely) a natlačila se tak před ním do rychlejšího pruhu nebo tím, že naše černé, slabě svítící B GT nebylo vidět (nebo obojí), každopádně manželka dovedla náš starý černý Pekáč (jak mu s oblibou říká) vítězně až na Olšinu. A to bez mapy, bez navigace GPS a bez navigace

spolujezdce, protože ve večerním soumraku při slabších světlech B GT téměř nic nevidím. Tuto neuvěřitelnou schopnost večerní orientace mé manželky čtenáři snadno vysvětlím – naše dcera Pája byla letos u stejného rybníka na Olšíně na letním táboře, takže jsme tam jeli autem celkem dvakrát a cestu se tak naučili.

Velmi potěšitelným zážitkem bylo, když jsme po dojezdu k našemu hotelu do rekreačního areálu Olšina zaparkovali naše poněkud zablácené černé B GT vedle naleštěného černého GT V8 brněnského kolegy, tak jsme se doslechli, že tam bylo vidět vedle sebe stát dvě rychlé V8! Když jsme další den, v sobotu ráno odstartovali s naší poněkud zablácenou „V8“, stanul jsem za volantem já a při denním světle nám to kolega Jiříček nandal, jak se říká, zač je toho loket a to i přes přesnou navigaci mé spolujezdkyně podle mapky poskytnuté organizátory naší „sportovní vyjížďky“. Všichni byli trochu zvědaví, jak se nám všem vyjížďka jen s mapkou bez obvyklého itineráře v mílich podaří – lze konstatovat, že velmi dobře. Ale vrátím se k vysvětlení, jak nám to kolega Jiříček nandal a k našemu hlavnímu zážitku na vyjížďce.



V podstatě hned v první vesničce na trase řada posádek zaváhala a rozhodovala se, jak dál. Má manželka a navigátorka nás v tom okamžiku dle mapky zcela správně (jak se ukázalo později) odvážně navigovala směrem na silně podezřelou, kamenito-blátivou a rigolovou polní cestu (v terminologii MGCC tzv. two strip track),

kterou jsme se váhavě vydali vpřed. Pár ještě odvážnějších se však v tom okamžiku odtrhlo a vydali se vpřed nikoliv podle mapky, ale po zeleně značené turistické pěšině, také do neznáma. Později se ukázalo, že všechny cesty sice nevedou do Říma, jak se říká, ale do Prachatic, kde jsme se nakonec všichni sešli na obědě. Cenu soutěže pro nejdovážnější nakonec zaslouženě vyhrál řidič zeleného veterána MG, který se jako první odvážně vydal po zelené turistické značce.



Protože dobrodružnou cestu necestu našich MG kolegů po zelené značce neznám, přejdu raději k zážitkům z našeho dobrodružného úseku cesty. Ten může být pro čtenáře neméně zajímavý – připomíná totiž vhodný nový námět pro autory českého filmu Léto s kovbojem. Popravdě řečeno, naše polní cesta se stále zhoršujícím se povrchem v nás ve všech vzbuzovala podezření, že snad ani nemůže být běžnými, neterénními vozidly používaná a že vede někam do země nikoho – přece by nás po takové cestě nemohl nikdo poslat! Párkrát jsme všichni zastavili a konzultovali různé možnosti,



včetně konzultace s Vševědem – tedy panem Kocmanem starším, zvaným v rodině organizátora Luboše Kocmana mladšího Vševěd. Ale ani Vševěd nevěděl, jak nám pomoci a na mobilní SOS číslo svého syna se nemohl dovolat – číslo bylo stále obsazeno, nebyli jsme sami, kdo se dostal do úzkých a volal SOS. Podle starého pravidla „když už jsem na cestě, tak se nevrátím“ jsme tedy, trochu ještě více váhavě pokračovali přes různé svahy, brody a pastviny dál. Jel jsem tedy opatrně, pomalu na jedničku nebo

dvojku, když se v tom najednou kolem nás mihl, snad bych měl říci, téměř přeletěl kolega Jiříček s paní v jejich speciálně upraveném, sníženém roadsteru V8. Předjel nás (či doslova předletěl) a řítil se stále na první pozici vpřed. Přes protesty mé spolujezdkyně jsem se za ním ostře pustil s tím, že naše GT je na rozdíl od snížené V8 kolegy Jiříčka zvýšený „gumák“ a že stejně na rozdíl od včerejších 6500 otáček jedu jen na 2500 otáček. Brzy jsem ho dostihl – zadrželo ho totiž na té polní cestě roztroušené stádo mladého dobytka. Začal jsem tedy našimi oběma silnými klaksony troubit, a tak popohánět stádo, aby nám uhnulo z cesty. Stali jsme se tak nechtěně MG honáky neboli motorizovanými kovboji na šumavských pastvinách, viz příslušné dokumentární foto, i když to

staticky nedokáže kvalitně ilustrovat dynamiku situace, kterou lze zažít snad jen někde v Americe a to ještě ve filmu! Pro úplnou informaci čtenáře – mladé býčky vzpínající se a jinak nebezpečně dovádějící jsme museli hnát před sebou po nyní již z obou stran ohraničené stezce – pro ně, ani pro nás nebylo úniku – pouze vpřed. Naštěstí jsme po dobré chvíli skotačící býčky dohnali na křižovatku,



kde jsme se jich nejen zbavili, ale dostali se postupně i na skutečnou šumavskou silnici. Samozřejmě jsem se snažil ihned, i přes odpor manželky, zvýšit otáčky a rychlost našeho GT, ale po silnici vinoucí se v zatáčkách z kopců dolů jsem neměl velkou šanci - mohu se tu už jen vmlouvat na slabé brzdy našeho GT, které nelze srovnávat se speciálními disky, čelistovými pístky a kevlarovými závodními brzdovými destičkami V8 kolegy Jiříčka. Tak jsem ještě v závěsu za ním mohl na dostatečnou vzdálenost pozorovat jeho brzdová světla, až k jedné křižovatce, kde je se sice sešli, ale zase hned rozloučili a rozjeli se každý různými směry, dle instrukcí našich navigátorek.



Závěrem - u našeho GT je třeba zlepšit kompresi, ještě lépe nechat udělat výbrus nebo nejlépe vyměnit motor na úrovni Ossceli stage 2, posílit brzdy alespoň kevlarovými brzdovými destičkami, snížit vůz, vyměnit tlumiče a posílit stabilizátor za účelem lepšího vedení vozu, namontovat přídavné světlomety a mlhovky, prostě ponechat pouze houkačky, které se při honáckých operacích skutečně osvědčily! Nyní je ovšem třeba řešit rozpočet na provedení takových úprav – uvidíme, co se zvládne do příštího, třetího setkání v roce 2016

nebo alespoň do 10. výročí českého MG klubu v roce 2023, kdy prý mj. hrozí nebezpečí evropského setkání klubů MG v ČR! To bude asi zážitek!!!

Říjen 2015

Pro měsíc říjen bývá typická říje jelenů... Co to má společného s českým a italským MG klubem? Pokusím se Vám to níže vysvětlit. Po předchozí jednodenní návštěvě italského MG klubu u nás, o které jsme referovali na klubovém webu pod názvem „Překvapivá návštěva“ (část I.) došlo v druhé polovině října na týdenní pokračování této návštěvy, kterou by bylo možno charakterizovat jako překvapivou návštěvu část II.

Pro ty, kteří část I. nečetli - k 20. výročí výroby malých sportovních vozů MGF podnikla italsko-španělská manželská dvojice nadšenců této značky novodobou rekordní cestu od nejzápadnějšího cípu jihu Evropy (portugalské Cabo de Roca) přes celou Evropu a Rusko na Sibiř za Bajkal a zpět. Urazili celkem více než 30 tisíc km za pět týdnů, tedy denní průměr okolo 860 km. Na zpáteční cestě se na doporučení prezidenta italského MGCC stavěli v Praze.



Jednodenní pobyt v Praze se jim zalíbil tak, že se rozhodli do Prahy v říjnu vrátit a prohlédnout si podrobněji Prahu, ale i jižní a západní Čechy, včetně míst, kudy probíhala trasa 2. setkání českého MG klubu.

Část II.

Týdenní návštěva probíhala podle níže uvedeného návrhu programu italských přátel. Jak patrně, program byl velice nabitý a téměř hektický. Při diskusi návrhu programu jsem doufal, že některé části

vyškrtáme, ale v podstatě k redukci nedošlo, naopak. Vedle Hradčan, Malé Strany a různých paláců, uměleckých galerií došlo ještě před odjezdem z Prahy na jih na Národní technické muzeum, kde si Gianni, letecký inženýr, prohlížel nejen Kašparův letecký model, Božkův pojízdný parostroj a všechny vystavěné automobily a motocykly, ale i další exponáty muzea jako Křížikovy lampy, generátory, turbíny a další, což nám trochu narušilo program.



Po dvou dnech v Praze jsme vyrazili směr Tábor, který jsme absolvovali nejen historicky – předmětem zájmu se stal více než památník Jana Žižky z Trocnova místní trh. Z Tábora jsme pokračovali do blízkého okolí, na Borotínský hrad a další zajímavosti, včetně těch zmíněných jelenů v říji v oboře. Neutuchající zvědavost Španělky Mary Jo směřovala nejen k památkám, nákupům a trhům, ale i do oblasti lingvistické. Zajímalo jí, proč se v češtině jmenuje desátý měsíc v roce říjen a nikoliv october,

jak je tomu v ostatních evropských jazycích, včetně slovenštiny, jak si pohotově zjistila v on-line slovníku na jednom ze svých tabletů. Tak jsem jí ukázal několik stád laní a mohutných jelenů, kteří statně vytrubovali. Po jelenech v říji v říjnu následoval oběd na naší chalupě a sbírání jablek, jejich odvoz do moštárny a zpracování. Bylo na čase, aby si také svůj pobyt trochu odpracovali. Chyba lávky. Mylně jsme se domnívali, že dvoje ruce navíc nám v tomto jablečném martyriu budou k užitku. Při sbírání to ještě šlo, ale



v moštárně pomalu došlo na italsko-český meziklubový konflikt. Věčně zvědavá Mary Jo se neskutečně pletla při lisování a stáčení jablek, chvíli natáčela celý proces na tablet, poskakovala po moštem zalepené podlaze a chvílemi chtěla být zase užitečná při plnění lahví. Místní obsluha lisu se dobře bavila, ale moje jinak klidná manželka se pomalu rozpomínala na své základy bojového umění krav maga... Situaci zachránil až manžel Gianni, který duchapřítomně a s pochopením svou španělskou manželku nakonec vyvedl ven z moštárny.

Naštěstí se nám počasí při následující prohlídce Českých Budějovic, Hluboké, Českého Krumlova a Rožmberka celkem vydařilo, až na večerní a ranní deště a mlhy. Na Lipně a další trase setkání českého MG klubu se jim líbilo, až na ty úzké silnice, kde stále hledali dělicí čáry. Marně jsem jim vysvětloval, že by je velké kamiony, které tam rychle jezdí, stejně nemohly respektovat. Rozhodně nebyli nadšení také místními objížďkami a někdy srovnávali povrch silnic se Sibiří. Samozřejmě se jim líbily Prachatice, kde se všichni členové našeho zářijového MG setkání sešli na oběd. Zvědavá Mary Jo po návštěvě WC v hotelu Medvěd na náměstí odmítla tamní kávu a pomocí tabletu hledala tak dlouho, až vzadu za kostelem našla italskou kavárnu, jejíž majitel z Ostravska studoval umění v Itálii na stejné škole jako Mary Jo. Výsledek se dal čekat – do plánovaných Karlových Varů jsme v důsledku

zpoždění v Prachaticích nedojeli a skončili jsme v Mariánkách. Do Karlových Varů jsme se dostali až další odpoledne, kde jsme museli zkrátit prohlídku, což poněkud rozrušilo naši tamější průvodkyni.

Dobrý konec všechno správi, aneb alespoň zpáteční let domů do Milána nezmeškali. Mary Jo ale rozhodně nezmeškala mne operativně ještě za jízdy na letiště telefonicky spojit s prezidentem italského MG klubu a přinutila diskutovat různé možnosti spolupráce v dalších letech. Výstupy této „diskuse“ předám, až budou písemně potvrzeny, na webové stránky klubu.

Draft programme of Italian MG club friends

Thur	9:00 departure for Prague sightseeing (Hradčany Castle and selected churches, down the hill Nerudova street, Mala Strana, Nicholas church, several palaces) Noon – Lunch at typical restaurant Baráčnická rychta Afternoon – Kafka museum, Charles Bridge and Vltava river, Old Town Sq. And back home 18:30 Early dinner 20:30 Jazz club
Fri	Modern Art premium gallery, UMPRUM, Rudolfinum, Hanavský Paviilon, Anna Monastery and gothic art exhibition Lunch downtown Jewish synagogues and cemetery, afternoon concert at a church back home for dinner at 20:00
Sat	9:00 Transfer from Prague to Tabor region by car, sightseeing of Tabor, including Kostelec church and cemetery, Borotin castle Back to the cottage for lunch at 13:00 Apple processing Evening BBQ and bone fire
Sun	Transfer by car from cottage to Budweis via Hluboka castle, sightseeing of South Bohemia historical center By car to Český Krumlov – UNESCO heritage historical town, then following MG meeting route to Rožmberk Castle, accommodation Rose Hotel
Mon	Following MG route to Lipno lake, if possible sightseeing by boat, then continue by car on MG route to Prachatice, Pilsen, MarienBad, Carlsbad Overnight in Carlsbad
Tue	Sightseeing of Carlsbad, art galleries there and lunch on the way to Prague. After the lunch visit of Franz Kafka society, Mucha museum, 16:00 meeting at Franz Kafka monument, after this dinner downtown
Wed	DOX - modern art gallery, Queen Ann belvedere and walk around castle gardens, lunch by the river, if possible boat trip on the river 18:00 brief meeting at Na Rybníčku with Spanish candidate for Franz Kafka prize, Mr. Mendoza Transfer to the airport, quick supper at the airport



Listopad 2015

V listopadu se konalo setkání českého MG klubu na šumavském Zadově s hodnocením sezóny 2015, kterého jsme se však bohužel nemohli zúčastnit. Na Zadov jsme dorazili o měsíc později až na konci prosince, v souvislosti se silvestrovským pobytem pořádaným členy českého MG klubu, manželi Karasovými. I když sněhu bylo málo, oslava Nového roku byla korunována ochotnickým představením muzikálu, který pro tuto příležitost sepsal a režíroval Ing. Pavel Karas. Jeho manželka Danka hrála v průběhu muzikálu na tři různé hudební nástroje (dudy, flétna, ukulele), všichni jsme tam pěvecky a tanečně vystupovali – tým členů MG klubu měl jasnou muzikálovou převahu a všichni si to užili. V průběhu večera se mi podařilo realizovat s Prof. D. Karasovou, MG dámou roku 2015, rozhovor, který ilustrativně ukazuje, že klub dobře pracuje (na jeho nezávislém statutu se pracuje také) a všichni ho máme rádi, včetně MG Lady roku, která to velmi výstižně a pregnančně vyjádřila ve svých odpovědích na mých sedm otázek.



Prosinec 2015

Rozhovor s MG dámou roku 2015, prof. D. Karasovou v průběhu silvestrovského večera se konal 31.12.2015 na Šumavě, v Penzionu pod Klostermannovou skálou (Zadov)

Především Ti závěrem roku blahopřeji jménem všech členů českého MG klubu k získání titulu MG dáma roku 2015. V loňském roce získal titul Ing. A. Bažant, takže genderová rovnováha se díky Tobě udržuje... Říká se, že sedm je šťastné číslo, tak mám pro Tebe sedm otázek:

1. **Jak se cítíš jako MG dáma roku?** Nevím, zda si to určitě zasloužím, možná, že k tomu přispělo vedle ceny na Veteránském rojení na Lobči i můj hudební příspěvek společně s manželem Pavlem, na závěrečném večeru 2. setkání vozů MG na Olšíně u Lipna, kde se mi také podařilo namalovat obrázky MG, které se uplatnily v klubovém kalendáři na rok 2016.

2. **Jaký byl Tvůj nejlepší a/nebo nejzajímavější veteránský zážitek roku 2015?** Když bych to vzala chronologicky, tak bylo pro nás skutečně velkým zážitkem Veteránské rojení na Lobči, když jsme přijeli s naším Rolandem (pozn. modrý roadster MGB) na krásný zámek a stali se tak skutečně členy komunity nadšenců britských vozů, na rozdíl od předchozího roku 2014, kdy jsme tam byli pouze jako diváci obdivující anglické klasické vozy. Celý víkend na Lobči se skvěle vydařil, obdivovali jsme také krásný interiér zámku, jakož i kytici voňavých pivoňek, které jsme dostali na krbovou římsu našeho zámeckého pokoje. Vyvrcholením byla pro nás cena diváků za nejlepší dobový kostým ve skotském tartanu klanu Bruce of Kinaird, který byl spojen i s hrou skotských písní na české dudy. Úžasným zážitkem také pro nás byla počátkem září na Lipně ochotná a nezištná pomoc organizátorů (konkrétně pana Kocmana a pana Strnada), kteří nám pomohli řešit nečekané problémy našeho MG se startováním. V průběhu celé rallye nás po cestě doprovázel prezident klubu, který po návratu problém finálně opravil ve své dílně na Zlaté.

3. **Jak jsi celkově spokojená s českým MG klubem a co bys mu doporučila do nového roku 2016?** V klubu jsme velmi spokojeni – mohu ujistit, že můžeme porovnávat i s jinými veteránskými kluby. Zejména nás zaujalo nadšení většiny členů klubu pro věc a ochota pomáhat. Pro ilustraci, nemohli jsme uvěřit svým očím, když nám na Lobči při nenadálém dešti kolegové natáhli střechu dříve, než jsme stačili ze zámku doběhnout k zaparkovanému Rolandovi. Unikátní je schopnost vedení i členů psát, sestavovat a vydávat zajímavé, užitečné, ale i zábavné a vtipné tiskoviny v souvislosti s akcemi a vůbec s životem kolem MG. Jen tak dál, to vůbec není běžné! Do nového roku 2016 přejeme další úspěšné klubové akce, včetně pokračování výborné efektivní spolupráce členů klubu z Čech a Moravy.

4. **Jaké cesty a akce plánujete pro nadcházející rok s Tvým MGB?** V minulých letech jsme se zúčastnili evropských rallye soutěží Aigle d'Or (Zlatý orel) ve francouzských Alpách, které bychom si chtěli v roce 2016 zopakovat. Pozvání na soutěž jsme od francouzského klubu ECURIE CORAIL již dostali, ale závisí to i také trochu na financích. Rádi bychom podnikli i cestu k našim veteránským přátelům do Švýcarska a navštívili jejich muzeum Historicum Hartmann. V poloze snů, které se snad někdy plní, by byla cesta do Velké Británie (včetně Skotska), do země Rolandova rodiště, ke které mám blízký vztah jako někdejší absolventka studia anglistiky na Fil. Fak. UK v Praze. Měla jsem štěstí tam strávit delší čas a poznat řadu pozoruhodných osobností. Vazba na Skotsko nejen prostřednictvím dud je jasná.

5. **Jak jsi spokojená s českými mechaniky a díly na MGB zaslanými z Velké Británie?** S díly z Británie jsme spokojeni. S našimi českými mechaniky jsme doslova navýsost spokojeni, např. s panem Lukešem, od kterého jsme naše MGB koupili a který na nás nezapomněl a věnuje i nadále našemu Rolandovi stálou péči. Navíc jsme s ním navázali i upřímné přátelství.

6. **Zvažuješ pro změnu také svou účast na jízdách na okruhu, které klub pořádá v Sosnové u České Lípy?** Popravdě závodění na okruhu je mimo sféru našich zájmů, takže určitě tímto směrem neuvažujeme. Dáváme přednost ostatním hlubším a trvalým zážitkům, které nám veteránský život poskytuje.

7. **Přála by sis ještě nějaká vylepšení na Tvém voze?** Roland nám v současném stavu vyhovuje. Přestože je naše MGB youngtimer veterán, lze s ním snadno jezdit i v dnešním hustém provozu, což je v případě naší Tatry 57 (veterán z roku 1934) dosti obtížné. Jako určité vylepšení bych u našeho Rolanda případně uvítala nějaké šikovné dobové britské autorádio s přehrávačem kazet, kterých máme doma spoustu a mohli bychom si je cestou takto krásně pouštět.

Děkuji Ti za rozhovor a přeji mnoho bezpečně ujetých mil do nového roku! (JVK)



Zadovští MG ochotníci s kamarády po silvestrovském představení muzikálu Osvobození Šumavy
(autor muzikálu Pavel Karas v kroji domažlického chasníka)