

1987–2020

V novém





Velká cena Československa 1991. Start kubatury 500 ccm. Wayne Rainey (#1). Mike Doohan (#3). Kevin Schwantz (#34). Juan Garriga (#6).
(foto Josef Fait)

1987–2020 V novém

Brněnský motorismus se zatáhl do ulity v lesích mezi Ostrovačicemi a Žebětínem. Vyrostl tam zcela nový Masarykův okruh, snoubící přírodní malebnosti a oblé linie táhlých zatáček, které objímají husté lesy vyčnívající nad tratí jako zelený strážce okruhového sportu na jižní Moravě.

Dílo bylo dokonáno. Opadly starost a příprava starých silnic a ulic, kterými rok co rok svištěli odvážní muži a ženy riskující zdravím pro blažený pocit vítězství. Vůdčí roli motorismu převzal celoročně otevřený automotodrom nabízející kvalitní zázemí a jízdní požitek s minimem rizika.

Stejně jako před bezmála šedesáti lety i tentokrát byla pečlivě vybírána půda pro plánovaný auto-moto svatostánek. Volba na lesnatou krajinu Podkomorských lesů a Pohádky máje se ukázala jako nejvhodnější, a je tak trochu symbolické, že cesta na automotodrom vede po vozovkách předválečného Masarykova okruhu.

Výstavbu 5 394 metrů dlouhé dráhy podle návrhu Ing. Jaroslava Suchého komplikovala skutečnost, že těžká technika musela vyrvat kus duše z lesnaté krajiny. Ministerstvo zemědělství projekt stoplo a zasáhnout musel předseda komunistické vlády Lubomír Štrougal, kterého k činům přiměl horující Miroslav Čada. Snadno si představíme, jak by v současných legislativních podmínkách dopadl odvěký střet přírody s pokrokem, ale v osmdesátých letech vládl v Československu jiný režim, poněkud pružnější v rozhodování o velkých stavebních dílech.

Realizace automotodromu byla zahájena v červenci roku 1984 a vedle šestnácti národních podniků se na vzniku okruhu podílelo i nemalé množství dobrovolníků. Vidina návratu motocyklového mistrovství světa do Československa se zhmotňovala s každou dokončenou etapou. Moderní závodistiště nabízelo vše, co bylo na tehdejší dobu standardem. Privilegia pomyslného přestřížení pásy a pokřtění panenského asfaltu se dostalo moravskému motocyklovému přeboru, který okruh prověřil 18. července 1987. Na první

malou generálku navázala zatěžkávací automobilová zkouška v podobě mistrovství světa cestovních automobilů a hned následující víkend se konala světová motocyklová Velká cena Československa, na niž jsme čekali pět let.

Podniky domácího i mezinárodního významu naplňovaly programovou nabídku okruhu a pestrost hostujících šampionátů plnila hektarové přírodní tribuny natěšenými diváky. Rok po otevření se v Brně ukázalo mistrovství světa sportovních vozů. Rychlé prototypy s hvězdami formule 1 upoutaly pozornost milionů lidí při slavné čtyřiašedesátihodinovce v Le Mans a nyní zavítaly i do Československa, byť jen na jeden rok.

Nového okruhového přírůstku na evropské půdě využívala i řada německých seriálů včetně populárního Deutsche Tourenwagen Masters, který do Brna na skok zavítal v osmdesátých a devadesátých letech, ale i v letech nového milénia, kdy počet a prestiž závodů jen vzkvétala. Seriál FIA GT se značkami Ferrari, Maserati, Saleen, Viper, Porsche, Corvette, Lister atd. setrval na Masarykově okruhu prakticky celé desetiletí a z popela po neslavném konci povstal světový a evropský šampionát cestovních vozů. Nechyběl ani formulový seriál A1 Grand Prix, založený na principu souboje národů.

Přicházejících a odcházejících šampionátů bylo opravdu hodně, jen ta formule 1 chyběla. Těžko si představit, nakolik by její bezpečnostní nároky proměnily podobu okruhu a jak udržitelné by byly její finanční požadavky. Nakonec můžeme být asi rádi, že se snaha o F1 nenaplnila a veškeré péče si více než třicet let užívalo mistrovství světa motocyklů.

Bohužel velká cena neměla na růžích ustláno. Stejně jako bylo Československo dotčeno revolučními změnami, věci se dávaly do pohybu i v motocyklovém mistrovství. Promotér formule 1 Bernie Ecclestone si vzal pod svá křídla i motorky a chtěl z nich vytvořit lukrativní byznys po vzoru F1. Mířil opravdu vysoko. Nezajímali ho fanoušci s pivem v plastovém kelímku, chtěl diváky se šampaňským v ruce. Jednotlivým okruhům proto odebral televizní a reklamní práva, poté po nich požadoval vysoké licenční poplatky a pořadatelům ponechal jen zisk z prodeje vstupenek. Každý se s Ecclestoneovými požadavky nesmířil a kalendář na rok 1992 byl razantně modifikován. Zmizely tradiční destinace včetně Československa, které bylo nahrazeno nedalekým Maďarskem s Hungaroringem, a zdálo se, že nekompromisní Ecclestoneův režim, jenž z mnoha lidí udělal boháče, zásadně promění i motocyklový šampionát. Naštěstí Ecclestone u kormidla nevydržel a k návratu Masarykova okruhu do kalendáře výrazně pomohla i česká benevolentnost vůči tabákovým výrobkům. Zatímco na západě Evropy postupně řešili jejich zákaz, v České republice se

loga tabákových výrobků vyjímala v plné kráse. Tak se stalo, že původně naplánovanou Velkou cenu Francie, jež blokovala propagaci tabákového průmyslu, nahradila roku 1993 naše velká cena – na 27 let.

Porevoluční období celostátních privatizací legislativně transformovalo i Masarykův okruh, jehož provozovatelem se od roku 1994 stala akciová společnost Automotodrom Brno, a kromě motoristických plánů začali v kancelářích věže řešit i věci stavební. Bezpečnost zázemí pouhých sedm let po dokončení okruhu pokulhávala a první stavební zásah směřoval k rozšíření boxové uličky a cílové rovinky. Drobné úpravy profilu se dočkala i poslední zatáčka včetně nájezdu do boxu, který byl z původního místa v poslední zatáčce přesunut na začátek cílové rovinky. Délka okruhu díky tomu narostla o devět metrů na konečných a stále současných 5 403 metrů. Zároveň byl položen nový asfaltový koberec a další zásadní rekonstrukce klepala na dveře.

Těžká technika srovnala se zemí cihlové boxy v zimě na přelomu let 1997 a 1998. Projektanti uskutečňovali plán nových železobetonových garáží s velkorysejším prostorem pro týmy, novým podlažím a prostornější plochou za depem. Nechybělo málo a razantní stavební dílo skončilo fiaskem, neboť během realizace vyschla studna financí a hrozilo, že Velká cena České republiky zůstane ve fázi zabláceného staveniště jen zbožným přáním.

Od roku 2005 ovládá Masarykův okruh Karel Abraham a ve funkci ředitelky stojí Ivana Ulmanová. Výčet motoristických podniků se průběžně měnil a nešlo si nevšimnout pozvolného úbytku. Počet prodaných lístků se snižoval, provozní náklady na pořádání světových šampionátů se zvyšovaly. Alespoň že motocyklová tradice si držela pevnou pozici posílenou o krátkou etapu vytrvalostního šampionátu, ale především mistrovstvím světa superbiků, které se do Brna vracelo v několika etapách. Na sérii závodů v devadesátých letech navázalo období 2005–2012, ale když superbiky zavítaly v roce 2018 do České republiky potřetí, víkend skončil pro automotodrom finančním deficitem. Bylo jasné, že příznivcům jedné stopy zůstane jen velká cena. Ale na jak dlouho? Každoroční boje o dotace, politické tragikomedie a vzduchem létající kamení házené všemi, kdo byli bez viny, dávalo do pohybu kyvadlo s nabroušeným ostřím připraveným utnout letitou tradici bez náhrady. Morovou ránu do existence Velké ceny České republiky přinesla pandemie, která vyhnala diváky z tribun a provětrala státní rozpočet. Nikdo si netroufl odklepnout dotace na vykrytí šesti milionů eur požadovaných promotérskou společností Dorna na rok 2021. Velká cena České republiky lusknutím prstu zmizela z kalendáře mistrovství světa motocyklů a Masarykův okruh se proměnil v komfortně vybavenou klubovou trať bez jediného skutečně významného mezinárodního závodu. Ještě nějaký čas bude žít z pověsti a slávy minulých let, ale co bude dále? Tuto otázku zodpoví čas...



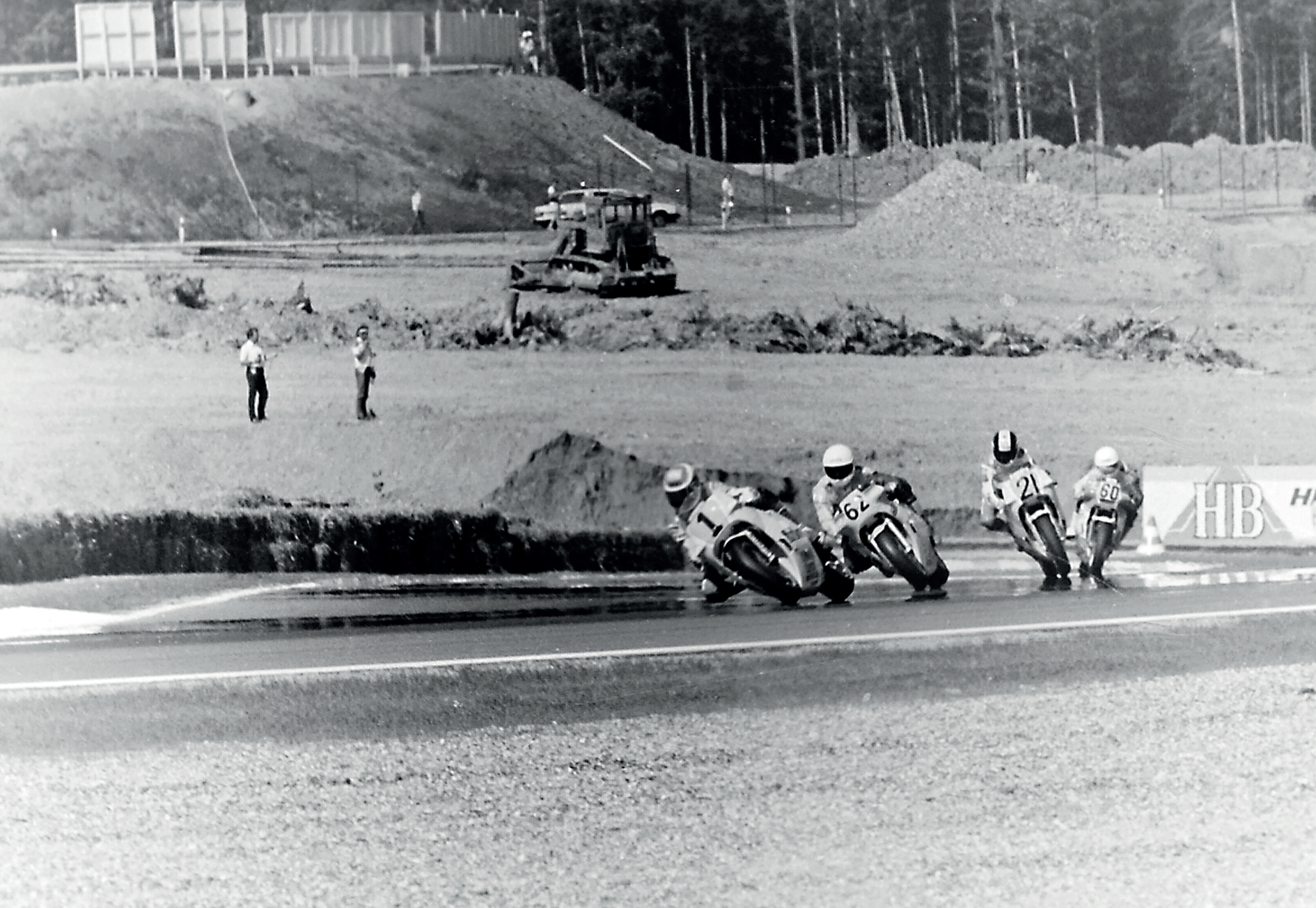
Kaple

Novou kapli československého motorismu vysvětil vzácný automobilový obřad – mistrovství světa cestovní vozů. Brno stihlo tento šampionát v jepičím rozkvětu. Drahým startovním a nákladným cestováním do vzdálených krajů zeměkoule si WTCC vykopalo vlastní hrob a brzy se slehla zem i po levnější evropské variantě. Éra cestovních automobilů dospěla k neslavnému konci. (foto Lubomír Střeščík)



Černé zlato

Mocná síla vozu Ford Sierra povznesla značku s modrým oválem ve znaku na přední pozice výsledkových listin. Legendární model Ford Sierra RS 500 Cosworth se zaryl do paměti. I díky týmu Rudiho Eggenbergera a uhrančivé černé kombinaci s rudými logy petrolejářské společnosti Texaco. Obyčejní lidé postávali vedle havraních fordů a tiše je uctívali. A jezdci? Ti v nich s pekelným rámusem závodili. Podle toho, s kým jste mluvili, dával dvoulitrový přeplňovaný čtyřválec výkon až 500 koní. Zejména v pozdějších letech existence. Není divu, že si sierry podmanily brněnské prostředí. Dobyly první dvě místa ve složení (ačkoli jmenovky na kapotě hovoří jinak) Klaus Ludwig a Klaus Niedzwiedz (#7) a Steve Soper a Pierre Dieudonné (#6). (archiv Rudolf Fried)



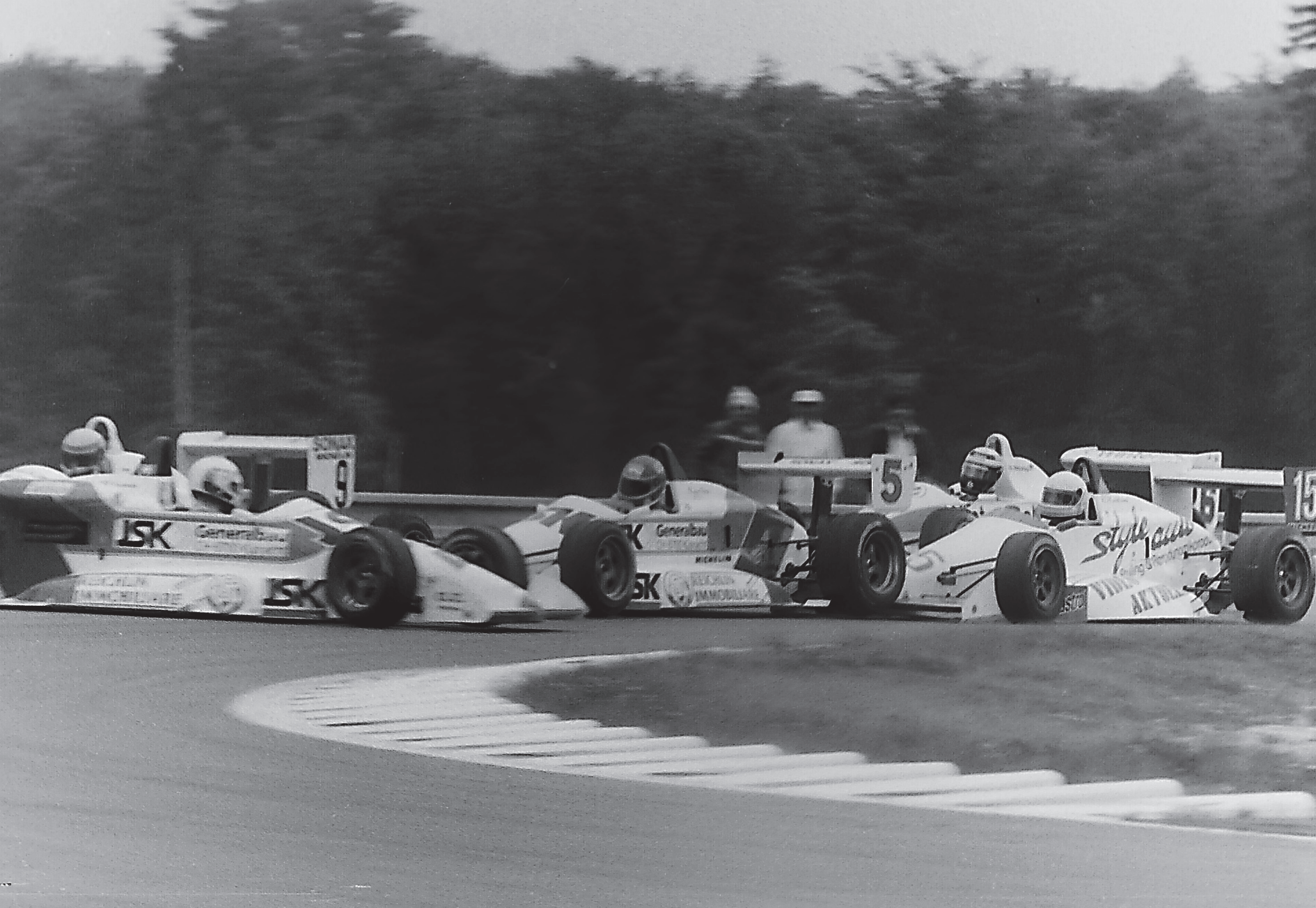
Yankee

Areál byl ještě rušným stavenišťem, což ovšem nebránilo v jeho závodnické vytiženosti. Jen co skončilo klání cestovních vozů, pořadatelé připravovali na příští víkend motocyklovou velkou cenu. Po pětileté pauze opět světovou, nikoliv jen evropskou. Úřadující šampion Eddie Lawson (#1) byl ústřední postavou americké nadvlády v pětistovkách, byť rok sedmaosmdesátý mu úplně nevyšel. Brněnskou premiéru nevyhrál a šampionem se nestal. Plnohodnotný reparát si připravil na pozdější léta. K lesku čtyř titulů mu napomáhá nablýskanost úctyhodných jedenatřiceti prvenství. Eddie Lawson dodnes zůstává nejúspěšnějším yankeem z pětistovek. (foto Petr Vysloužil)



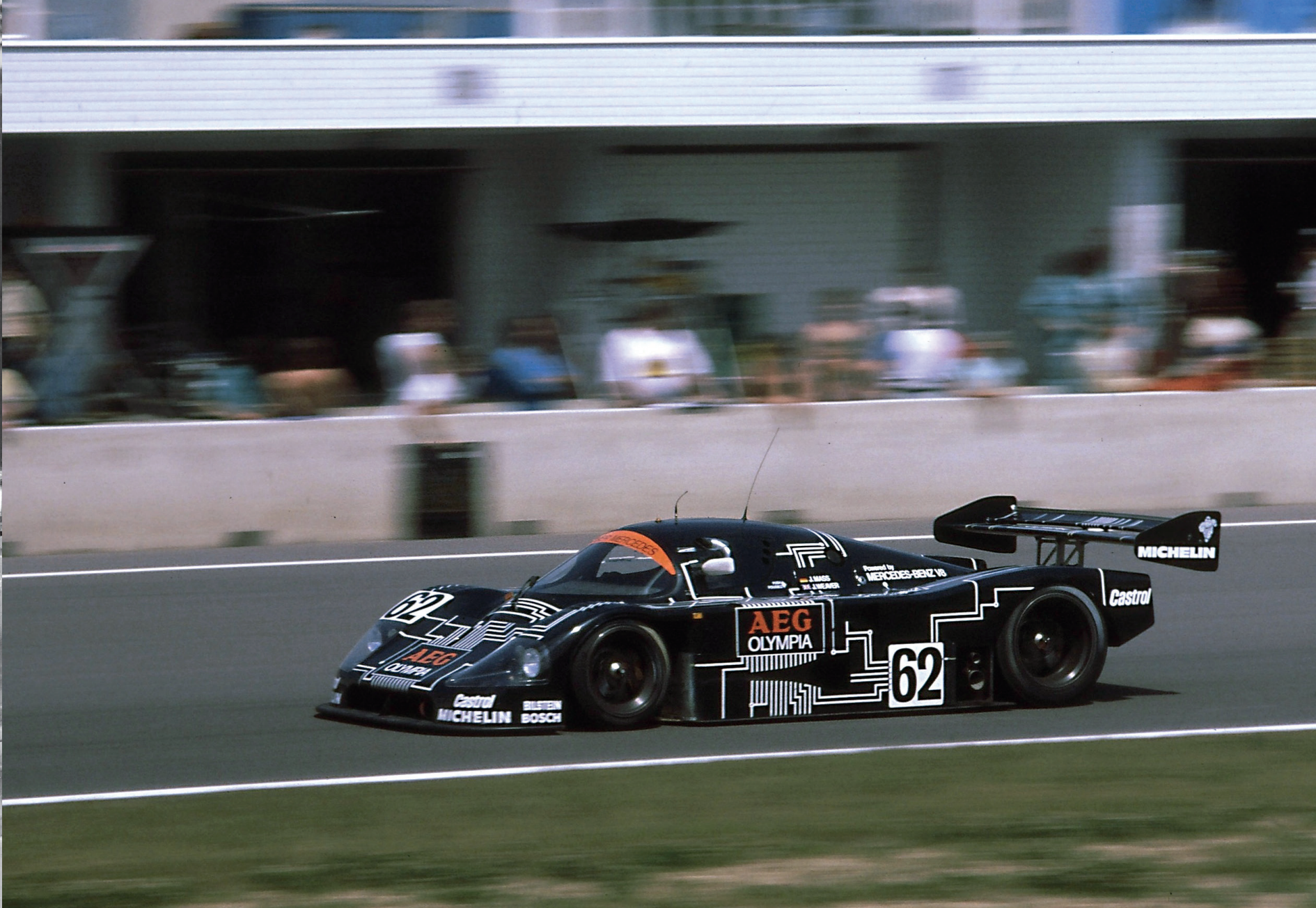
Vyhořel

Když bylo Freddiemu Spencerovi jedenadvacet let, stal se nejmladším šampionem královské kubatury. V pětadesátém roce startoval souběžně ve dvěstěpadesátkách a pětistovkách, a co se nestalo. V obou kubaturách dosáhl na další tituly. To je meta, na kterou v moderní éře nikdo nikdy nedosáhne. Jenže jako kdyby mu palmy vítězství vysály všechnu energii a všechnu um z těla, od té doby nic nevyhrál, žádný šampionát, žádnou velkou cenu. Ano, utrpěl zranění zápěstí, ale jako kdyby se fyzická i psychická tíha uplynulých měsíců vznášela nad jeho hlavou a prohlubovala výsledkovou agónii. Těch několik velkých cen v nadcházejících letech nestálo za řeč, včetně té československé, v níž dojel na nebudované jedenácté příčce. (foto Josef Fait)



Showtime

Mladá krev je tvrdá a vzpurná. Musí být. Chce se prosadit a dát o sobě vědět, aby jí někdo otevřel dveře do pompéznějších sálů motorsportu. Z německé formule 3 do formule 1 nebo kamkoliv jinam, kde to bude stát za to. Frank Biela (#9) zaujal svou drásavou touhou po úspěchu automobilku Audi. Strávil s ní téměř celou kariéru a připsal si pět výher ve čtyřadvacetihodinovce Le Mans. Wolfgang Kaufman (#15) a Franco Forini (#5) tak výrazní nebyli. To je prostě život závodníka. Život, jenž se může stočit nesprávným směrem hned v prvním kole, anebo v pozdějších letech kariéry. (foto Petr Vysloužil)



Šípy

Návrat Mercedesu do motorsportu vyvolával vzpomínky na více než třicet let vzdálenou minulost. Tenkrát trojčipé hvězdy kralovaly sportovním vozům i formuli 1. Nyní se Němci konečně probrali a začali formovat svoji budoucnost trvající až do současnosti. Švýcarský tým Petera Saubera jim posloužil jako ideální vstupní brána do mistrovství světa sportovních prototypů. Černý Sauber-Mercedes vyhrál ve Španělsku, Německu, Belgii, Austrálii i Československu. U nás zásluhou posádky Jochen Mass a Jean-Louis Schlesser (#62). Na titul jim však série výher nestačila, to až následující rok, kdy se z černé stala stříbrná a spojení Sauber-Mercedes nastolilo vládu stříbrných šípů. (foto Josef Fait)