Miroslav Krejsa – život mezi automobily

Z FORMULE DO DAKARU

Kdybyste milí čtenáři Veteránu dostali chuť koupit si automobil značky Peugeot, doporučuji vám zajet si pro něj do Jablonce nad Nisou. Tamnímu zastoupení totiž šéfuje duše s námi spřízněná, Mirek Krejsa.

Možná by vám i ukázal svoje poklady, nad nimiž by vaše veteránské srdce zaplesalo. Tudor, litrová aerovka, MG v té správné British Racing Green, posledním kouskem je nádherná Lagonda. Má porouchanou převodovku, kterou Mirek právě spravuje, aby mohl na jaře ve vší parádě vyjet. Mirek Krejsa říká, že bývá v práci od rána do večera každý den a svoji pracovní dobu dělí mezi prodeje nových aut, jakmile ale může, hned je ve vedlejší dílně mezi svými veterány a pracuje na nich. To jsme ovšem skočili rovnou do současnosti, vraťme se do časů, kdy Mirkova láska ke čtyřem kolům začínala.

„V Jablonci jsem absolvoval průmyslovku a po ní jsem nastoupil do Boleslavi do oddělení, kde se připravovaly soutěžní auta. Koho by to nezlákalo? S Pepíkem Konečným jsme začali jezdit a – jedničky, docela nám to šlo, dobře jsme zajeli asi tři soutěže, čtvrtá už se nepovedla. Skončil jsem tak, že jsem vypadl z auta, protože jsem šli asi třikrát přes boudu. Velký adrenalin, moc se mi to zalíbilo a říkal jsem si, že je potřeba v tom pokračovat.“

Po dvou letech ve škodovce se Mirek vrátil do liazu, kde se potkal s Jirkou Moskalem, tehdy už docela zavedeným závodníkem, který ho k závodění inspiroval ještě víc. Upřímně vzato, kdyby Jirku nepotkal, šel by do závodění stejně, však to sami znáte. Mirek šetřil, až ušetřil a koupil si stoosmadvacítku fiata. Ve své skupině to tehdy byla špička – auto na vyhrávání. A Krejsovo jméno se pravidelně objevovalo na stupních vítězů, často se o první místa dělil s tehdy také začínajícím Tondou Charouzem. Také on jezdil vůz Fiat 128. Byly to hezké časy, jenomže i dny kupátka Fiat už byl kdesi spočtené. Jeho konec přišel na soutěži v obci zvané Úterý u Bezdružic.

„Jel jsem si projet rychlostní zkoušku. Celkem bez obav, protože pořadatel doporučil po projetí používat objízdnou trasu, aby nedošlo k malérům. Pásy jsem si nezapnul, přilbu jsem měl v kufru a v hubě cigáro. Vjížděl jsem na úzký můstek, když se v protisměru vyřítila soutěžní škodovka. Místo nikde nebylo, tak jsem strhnul řízení vpravo do křoví. Bohužel v křoví bylo zarostlé staré zábradlí z můstku, to jsem prorazil a letěl jsem dolů asi sedm metrů do lesa. Tím bylo po soutěži po fiatu a vlastně i po celé sezoně.“

Sice bylo po autě, nebylo ale po chuti závodit. Krejsa pracoval v Liazu na investicích a se soudruhem náměstkem byl docela zadobře. Takže se mu poda-

Dakarské zázemí pod širým nebem

řilo ho přemluvit ke koupi závodního easteru z Metalexu typ 02. A další kariéra byla na cestě. S easterem jezdil Mirek Krejsa dobře, dalo by říci, nebylo to ale ve stávající tvrdé konkurenci na bednu. Vždyť tehdy na závody přijíždělo i ke čtyřiceti závodním formulím a kapacita tratí – kromě Brna – byla dvacetčtyři startujících. Do závodu se Mirek probojoval vždycky a bývalo z toho něco mezi pátým a desátým místem.
Náročná fáze Krejsova závodění přišla s Dakarem. Byl zaměstnán v Liazu, byl závodník a liazky byly první české kamiony, které se vydaly na start téhle tvrdé zkoušky. Krejsa jel Dakar s liazem asi čtyřikrát, říká, přesně si už nevzpomíná. Navíc jel do pouště dvakrát jako doprovod, nejdramatičtější to bylo, když se u soukromé doprovodné liazky zadřelo ložisko hned na začátku pouště Ténéré a až do Kapského města dojel pouze s pohonem zadních kol.
Obdivuhodný výkon. Rok na to jel s jedním ze tří Land Roverů doprovod pro Libora Podmola a Bohouše Posledního. Dva Land Rovery odpadly, Krejsa dojel do Dakaru i zpátky, tehdy se jelo Paříž – Dakar – Paříž. V kategorii osobních dieselů skončil tehdy v roce 1993 třetí!
„Potom jsem se po čase vrátil na okruhy, to už jsem začal prodávat peugeoty. Zdeněk Vojtěchů, od vedle z Liberce, si vymyslel Peugeot Cup, začali mu dorůstat synové a tak chtěl, aby se naučili závodit. S dvoulitrovými třistašestkami jsme závodili po celé Evropě, my, nějací Francouzi a Němci, pro mne to bylo zpočátku překvapení. S formulí jsem by zvyklý chovat se na trati slušně, abychom nelítali vzduchem, závodění s plechovým autem bylo úplně jiné. Bouchání jeden do druhého, vytlačování z tratě, to bylo úplně normální a mně trvalo asi půl roku, než jsem se to taky naučil. Pak už jsem tímhle stylem jezdil taky.“

Krásná škodovka na okruhu v Monte Carlu

Lahůdka na konec našeho vyprávění. Nejhezčím kouskem Mirkova veteránského minimuzea je „placka“ - škodovka jedenáctistovka - se kterou fabrika v roce 1950 startovala na čtyřiadvacetihodinovce v Le Mans. Bohužel Fousek s Netušilem nedojeli, uvolnila se pojistka na pístním čepu. Tohle krásné auto získal Honza Egidy z Kutné Hory a už před pár lety s ním chtěl na Le Mans vyrazit. Z různých důvodů se start nepodařilo uskutečnit, vyšlo to až v roce 2006, kdy se do projektu zapojil Mirek Krejsa. Od té doby už škodovka startovala na Le Mans třikrát a je to prý nádherné. Startují tam auta, většinou ta, která se závodu kdysi v minulosti zúčastnila.
„Škodovku mám tady v dílně a myslím, že se mi dost podařilo ji zdárně vypiplat. Jel jsem s ní i v Monte Carlu a ve Spa, to je nádherná trať. Zábavné je to, že auto musí být jako původní, čili žádné bezpečnostní prvky nemá. V případě havárie je jediným prvkem, který by zabránil tomu, aby člověk z auta vypadl, je pevné držení volantu! V současném stavu se škodovka po dlouhé rovince v Le Mans řítí přes 200 km/h a mezi sedmdesáti startujícími bývám v první desítce. Na diagonálních pneumatikách 5.50 na 15 a původně podvozku z tudora je to mnohdy hodně zábavné!“

Dalibor Janek