



Škoda 1101 Sport

Když v červnu 1949 vyšla poprvé vynikající kniha George Orwella 1984, pracoval již tehdejší politický režim v Československu na tom, aby podobné myšlenky co nejdříve „zavedl do praxe“. Docházelo k velkým přesunům strojů a celých výrobních linek, zestátněné továrny se slučovaly a zase rozdělovaly, často podle naprosto nesmyslných příkazů odkudsi z ústředí. V motoristickém sportu vládli podobný chaos a pořadatelé závodů museli předvést neobyčejné výkony v získání jejich povolení.

V této neblahé době potěšil československé motoristické nadšence výsledek pánů Ottý Krattnera a Františka Sutnara, kteří s vozem Aero Minor Sport dojeli na druhém místě ve třídě do 750 ccm na 24h Le Mans. Výjimečný výsledek vyprovokoval k činnosti techniky v automobilce Škoda v Mladé Boleslavi, která dosud neměla k dispozici žádný závodní vůz. Netrvalo to dlouho a již 25. září se na Masarykově okruhu v Brně představily dva sportovní vozy Škoda 1101 Sport postavené na odlehčeném a zkráceném podvozku Škody Tudor. Podle pamětníků na nich při vykládání v depu ještě zasychal lak. Vůz Jaroslava Netušila měl sériový motor upravený zvětšením ventilů a zvýšením komprese na výkon 50 koní. Vůz Václava Bobka měl stejný motor doplněný kompresorem Roots, poháněným řetězem od klikového hřídele a umístěným vpředu hned za chladičem. Výkon se tím zvýšil na 65 koní. Oba vozy dostaly pohlednou dvoumístnou karoserii z hliníkových plechů, místo spolujezdce bylo možné zakrýt plechovým krytem. Cenu města Brna vyhrál Jaroslav Netušil ve třídě do 1100 ccm a Václav Bobek byl druhý ve třídě do 1500 ccm.

V roce 1950 se oba jezdci vydali s vozem Škoda 1101 Sport (bez kompresoru) na slavný závod 24h Le Mans. Až do poloviny závodu jela škodovka ve své třídě velmi dobře a bojovala o vedení, ze závodu však musela odstoupit kvůli prasklé pojistce pístního čepu. Po 56 letech se renovovaná Škoda 1101 Sport Jana Egidyho



Rok 1954. Žádnou z osob opírající se o naši škodovku se nepodařilo identifikovat, vpravo vedle ní však stojí tovární Škoda 1100



Při projíždce po brněnském výstavišti



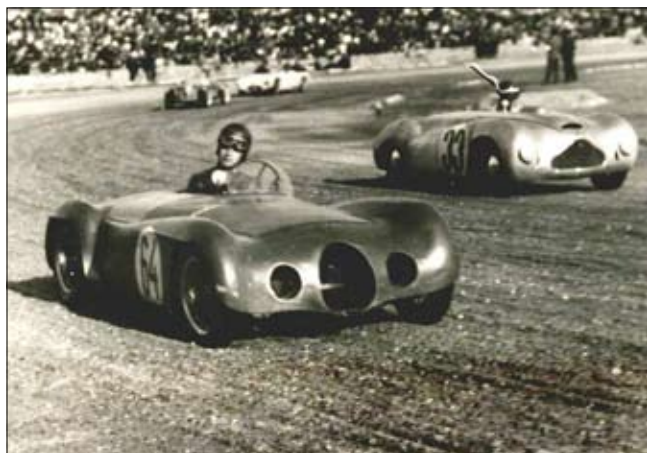
s Miroslavem Krejsou a Miroslavem Svobodou za volantem zúčastnila závodu historických vozidel Le Mans Classic a dojela na celkovém 47. místě.

Ještě výkonnější byly závodní vozy Škoda Supersport s odkrytými koly a karoserií doutníkového tvaru. Pro sezonu 1950 byly postaveny dva vozy, opět vycházející z podvozku typu 1101. Od roku 1953 byl motor závodních škodovek osazen novou hlavou válců s půlkulovým spalovacím prostorem. Sytily ho dva dvojité spádové karburátory Solex. Ventily byly uspořádány

ve dvou řadách svírajících úhel 90°, a tak vzniklo označení „V“ hlava. V motoru však zůstala jen jedna vačková hřídel. Rozvod OHV musel být upraven tak, že výfukové ventily byly ovládány systémem převodních vahadel a příčných zvedacích tyček, zatímco vahadla sacích ventilů byla ovládána přímo. Výkon tohoto motoru stoupl až na 73 koní a s kompresorem Roots RO15 stoupl údajně až na 120 koní. Později dostaly Supersporty motory s objemem 1,2 a 1,5 litru a výkony se posunuly (se dvěma kompresory) až k hranici 180 koní.

Výroba typu 1101/1102 skončila v roce 1952, kdy byla nahrazena Škodou 1200. Tudor určitě nebyl tím lidovým vozem jako jeho předchůdce Popular. Jeho cena se pohybovala okolo 67 000 Kč, což tehdy představovalo téměř 80 průměrných měsíčních platů.

Mezi pravidelnými účastníky automobilových závodů se v té době začal s vozem Aero Minor objevovat František Kameš z Brna. Automobily s dvoudobým motorem měl kolem sebe odmalička, protože jeho otec provozoval již od třicátých let v brněnských Žabovřeskách Autoservis Aero. Po smrti otce



Strahov 9. 5. 1956



Start Ecce Homo 1958



Rosice 1958



Litomyšl 1958. Za svým tátou a s věncem na krku Zdeněk Kameš



Mladá Boleslav 1959

roku 1950 se stal František Kameš jediným dědicem zavedeného podniku, ke svému dědictví se však nedostal. Komunisté upevňovali svou moc a to nebyla vhodná doba k tomu stát se majitelem soukromé firmy. Autoservis tedy připadl nově zřízenému Kovopodniku města Brna. Mladému Kamešovi za odměnu ponechali místo vedoucího a přilehlý rodinný dům. V průběhu padesátých let se vypracoval na vedoucího tří brněnských autoopraven – rodinného podniku na Minské ulici, autolakovny na Olomoucké ulici a krátce také servisu na Poříčí.

Jedním z jeho prvních závodů byl Rychlostní závod ve Znojme v roce 1947, který jel s vozem Aero 50. Poté za volantem vozu Aero Minor, který si připravoval většinou úplně sám, získal třinácté místo na Ceně Brna sportovních automobilů, konané na bývalém Masarykově okruhu 24. září 1950. O dva roky později na stejné trati a se stejným minorem v Závodě družby národů dojel sedmý. Největších úspěchů dosáhl v závodní sezóně 1954. Toho roku František Kameš vyhrál závody do vrchu Ecce

Homo, Cenu Prachovských skal a na konci srpna závod o Cenu města Brna. Stal se tak tzv. přeborníkem republiky v závodech sportovních vozů třídy do 750 ccm. Jeho jméno se ale objevuje na výsledkových listinách mnoha dalších závodů, během kterých sbíral zkušenosti a rozšiřoval okruh svých přátel. Mezi ně patřili také pánové Bobek, Lancman a Fousek z továrního týmu Škoda Mladá Boleslav. Skamarádili se natolik, že po celá padesátá léta bydlel tovární tým Škodovky během Velké ceny Brna na Minské ulici.

Na dvoře rodného domu tak měl František Kameš dostatek příležitostí okoukat, v čem Boleslaváci jezdí, a pustil se do stavby vlastního vozu. Konstrukce jeho závodní škodovky byla podobná továrnímu vozu a hodně detailů konzultoval s Václavem Bobkem starším. Kamarádi z Mladé Boleslavi mu s konstrukcí vozu výrazně pomohli, ale například celou karoserii klepal známý brněnský klempíř Heger. Rám je zkrácený ze Škody Tudor, pera mají méně listů. Motor s „V-hlavou“ se dvěma

karburátory Solex a převodovka s rovným ozubením. Na rozdíl od tovární škodovky má tento vůz jiné uchycení motoru, jiné ukotvení sedadla a podlahu z jednoho kusu. U škodovky dochované ve sbírce pana Egidyho je v podlaze vykrojený kus a zadní nápravu lze jednoduše vytáhnout. Stejná operace u vozu postaveného panem Kamešem vyžaduje rozdělení asi 80 šroubů.

Prvním známým závodem, kde se František Kameš s novým vozem ukázal, byla Cena Českomoravské vysočiny, která se jela v Jihlavě v červenci 1955. V konkurenci osmi vozů dojel Kameš druhý za Jaroslavem Vlčkem. O rok později zde vyhrál opět Vlček a před Františka Kameše se dostal ještě další brněnský závodník Tenora.

Z 550 sportovních podniků, které se roku 1957 konaly na území Československa, bylo jen 12 automobilových. V červnu startoval Kameš se škodovkou na Ecce Homo a pak se objevil v Praze na závodech o II. štít Strahova (s neznámým výsledkem). Na silničním závodě motocyklů a automobilů v Lounech dojel Kameš 1. září na třetím místě a na konci měsíce v Ostravě zajistil jediné vítězství pro vozy Škoda v domácím mistrovství. Za velmi deštivého počasí se zde sešlo asi 15 tisíc diváků. Ve třídě do 1100 ccm vedl prvních sedm kol Vlček, ale pak odstoupil pro poruchu a pořadí dalších jezdců zůstalo až do cíle nezměněno. Kameš vyhrál před Čihákem a Gbelcem.

Na Mladoboleslavský závod městem v červnu 1958 se František Kameš vypravil jako již mnohokrát předtím s oběma svými závodními vozy. Jeho syn na to vzpomíná: „Jezdil jsem s tátou na všechny závody. Když se jelo s oběma autama, jela škodovka na ereně a minor na dvoukolovém přívěsu zapřaženém za aerovkou a potom za spartakem. Náhradní motor na minora byl lehounký, tak se hodil do kufru v aerovce. Na škodovku bylo potřeba více věcí a vozily se na nákladáku. V aerovce seděl táta a máma, Karmazin (mechanik), Karmazinová a já. Náhradní díly a nářadí byly v kufru. Jezdilo se v sobotu a to se ještě v sobotu pracovalo, ale táta v osm nebo devět zavřel a jelo se.“ V Mladé Boleslavi ve třídě 1100 ccm dojel Kameš třetí za Fouskem a Valentou, přičemž Fousek již jel na novém závodním voze Škoda 1100 OHC. Předtím však Kameš s vozem Aero Minor stačil obsadit druhé místo v kategorii do 750 ccm za svým dlouholetým přítelem Aloisem Gbelcem. Podobně na závodech Ecce Homo 22. června 1958 dojel František Kameš nejdříve ve třídě 750 ccm třetí a se škodovkou ve třídě 1100 ccm druhý.

Pokračování na straně 38

Pokračování ze strany 30

„Táta vždycky říkal, že lepší závody byly s minorem. V kategorii do 750 ccm jezdily také auta s motorem BMW, a tak byla větší konkurence. Do dvaceti vteřin se jich vešlo osm. A to i na Velké ceně Brna v roce 1954, kdy táta vyhrál. Měl průměr 101 km/h a to ten minor nejel víc než 130. Říkal, že pod farinkou tam dal dvojku a do Kohoutovic neubral plyn.“

Konečné umístění Františka Kameše v následujících závodech na okruhu Pod Štramberskou Trúbou, v Litomyšli nebo v závodech O hornickou rubačku v Rosicích, kde také startoval se svou škodovkou, je neznámé. V září dosáhl dalšího úspěchu druhým místem v Lounech za Miroslavem Fouskem na nové OHC škodovce. Jedním z posledních závodů sezóny byl městský okruh v brněnských Černých Polích, kde však havaroval. V zatáčce na Zemědělské ulici vrazil do stromu a vypadl z auta s naraženými ledvinami.

Posledním zaznamenaným závodem Františka Kameše na Škodě 1100 byl v červnu 1959 Rychlostní silniční okruh v Mladé Boleslavi. Všechny favority zde postupně potkaly problémy se zapalováním. Ve třídě do 1100 ccm se vedení



Kdyně 1961

ujali Vlček sledovaný Kamešem s velkým odstupem před ostatními. Ani jim se však nevyhnuły výše zmíněné problémy, a tak nakonec dojeli na třetím a čtvrtém místě za kapitánem Karlem Cejnarem a Ivanem Mičákem.

Na konci padesátých let už sportovní automobily nebyly pro Františka Kameše tím jediným lákadlem. Už v roce 1955 vyhrál oblastní

automobilovou soutěž v Brně, a to s vlastním Aero 50. Automobilovým soutěžím se věnoval čím dál víc a často jezdil s továrním týmem z Mladé Boleslavi i do zahraničí. V květnu 1957 si společně s Václavem Bobkem dojeli pro páté místo ve třídě na Tulipánové rallye. O dva roky později získaly posádky továrních spartaků Netušil/Bobek, Vidner/Mansfeld a Fousek/Kameš na Alpské soutěži zlatou





medaili i Alpský pohár. František Kameš tak rok 1959 skončil na druhém místě v celkovém pořadí mistrovství republiky automobilových soutěží. Ve Světě motorů roku 1962 vzpomínal Ladislav Lančman na svůj start s Františkem Kamešem v Adriatic rallye 1958 se Škodou 440. V řízení se střídali. V poslední časové kontrole jeli na druhém místě, pak ale vletěli do hlubokého výmolu, vůz vyletěl do vzduchu a skončil na boku mimo cestu. Oběma mužům se nic nestalo, ale auto mělo ohnuté tyče řízení, utržený nárazník a ohnuté blatníky. Rukama srovnali plech, ale zbývajících 80 kilometrů do Bělehradu museli všechny pravotočivé zatáčky projíždět smykem. Další den je čekal rychlostní závod na okruhu. Kameš pracoval celou noc a vůz pro Lančmana připravil.





Nakonec vyhráli ve třídě a celkově skončili na pátém místě. Posledním závodem Františka Kameše se stal Raid Polski v září 1960, kde s Lancmanem dojeli na celkovém pátém místě.

František Kameš zemřel na rakovinu v prosinci 1960 ve věku 46 let. Zanechal po sobě manželku a dva malé kluky. Servis na Minské ulici se stal součástí ČSAO, které sem umístilo klempířskou dílnu. Zároveň roku 1960 vyšel nový zákon o socialistickém vlastnictví, podle kterého musela celá nemovitost patřit socialistické organizaci. Kamešovi tak až do roku 1989 platili ve vlastním domě nájem.

Dobré vztahy se členy továrního týmu mladoboleslavské automobilky ale udržovali ještě dlouho potom, jak dokládá úsměvná vzpomínka Zdeňka Kameše: „Měli jsme spartaka, který měl 82 koní. Když jsem s ním přijel na přehradu k Šulákovi, tak se holky mohly zbláznit. Vzadu to mělo vyndaný dvě listový pera, malý tlumič výfuku a vpředu čtyři světla Marschal Fantastic. Jednou jsem ho úplně rozmlátil. Dostal jsem smyk a zadkem jsem vrazil do sloupu na levé straně tak, že se dostal na úroveň předního sedadla. Naštěstí se nestalo nic s motorem a předkem. Bylo to v sobotu, v neděli večer jsem zavola Miroslavu Fouskovi do Boleslavi a v pondělí v poledne tu byly všechny náhradní díly. Neplatil jsem ani korunu. Auto bylo tyrkysově zelené a šedé a přes prostředek to bylo červenomodrobílé – jako naše vlajka. Auto jsme dotáhli do dílny, tak, aby na to máma neviděla ani z balkonu, a do týdne to bylo spravené, že to máma nepoznala.“

Obtížnou finanční situaci rodiny se paní Kamešová rozhodla částečně vyřešit prodejem obou závodních vozů. Za 7 tisíc korun je tehdy koupil začínající závodník Vladimír Kutra z Práslavic. V červenci 1961 se se



škodovkou ukázal na mistrovství republiky sportovních automobilů ve Znojmě a dojel na velmi dobrém třetím místě za zkušenými jezdci Zdeňkem Mrázem a Karlem Cejnarem. O měsíc později se zúčastnil také rychlostního závodu v Žilině s neznámým výsledkem. Na dalším závodě mistrovství republiky v Prostějově odpadl v 9. kole.

Vladimír Kutra získával se Škodou Sport své první zkušenosti a používal ji až do roku 1963, kdy se na závodních tratích objevil s vozem vlastní konstrukce Kupr Škoda. Sportovní vůz Škoda postavený Františkem Kamešem rozebral na díly a ty uskladnil doma v Práslavicích. Rozebraný vůz si od něj o několik let později koupil pan Vladimír Richter, bývalý motocyklový závodník z Kroměříže. Ve stejném stavu ho ale roku 1972 prodal současnému majiteli panu Václavu Kubíčkoví. „Původně jsem si myslel, že je to tovární závodní škodovka. Až po konzultaci s Michalem Velebným jsem zjistil, že je to vůz postavený panem Kamešem. Karoserie vozu byla uložena na půdě, a když jsem si ji přivezl, bylo na ní tak dva milimetry oxidu. Vypadalo to dost zoufale, ale vyvařit bylo potřeba jen několik kousků a karoserie mohla zůstat původní,“ vzpomíná pan Kubíček na jednu z mnoha složitých částí

renovace. „Na boku tak zůstaly některé odřeniny, které jsou vidět i na dobových fotografiích.“

Text: Jiří Mewald

Foto: Jiří Mewald

a archiv Václava Kubíčka

Zdroje: archiv autora, archiv Michala Velebného, Století nejrychlejších vozů Škoda, Klasické automobily Škoda

Škoda 1101 Sport

Sportovní a závodní automobil s pohonem zadních kol, konstrukčně odvozený z typu Škoda 1101

Motor: čtyřdobý, zážehový, kapalinou chlazený, řadový čtyřválec OHV, umístěný podél za přední nápravou

Zdvihový objem: 1089 ccm

Výkon: bez přepřínování 36,8 kW (50 k) při 5200 ot/min

Převodovka: v bloku s motorem, spojovací hřídel procházející rourou rámu

Rám: páteřový, vpředu rozvidlený s centrální ocelovou rourou

Hmotnost: pohotovostní 655kg

Max. rychlost 140 km/h

Karoserie: podvozková, z hliníkového plechu, dvousedlňá

