

1) *Dobrý den pane Klimeši, pohybujete se kolem motoristického sportu ať už jako závodník, technický komisař a nebo mechanik v podstatě celý život. Vzpomenete si vůbec na Vaše začátky, jak jste vlastně k vůni benzínu přišel a kdy a kde to bylo?*

V padesátých letech ve Vodňanech velmi dobře fungoval tzv. Autoklub Svazarmu. Autoklub Republiky Československé byl zlikvidován, Klub závodníků AČR rovněž a někteří jejich členové přecházeli do Svazarmu. Měli pro nás, zvědavé kluky pochopení, mohli jsme chodit do svazarmovské dílny, okukovat závodní motorky a to bylo pro nás kluky něco! Ve Vodňanech se pořádaly i motokrosové závody a soutěže. Takže sotva mi bylo patnáct, udělal jsem zkoušky na „pionýra“, a naši mi ho koupili. Dostal číselné tabulky, já licenci nováčka a hurá na soutěž! Pro objasnění: Tehdy nebylo možné jít jezdit hned motokros, plochou nebo rychlostní. Kdo začínal, musel nejdříve získat během max. dvou let 30 bodů na soutěžích a teprve potom dostal licenci třetí třídy pro to odvětví, které chtěl jezdit. Kdo body nezískal, absolvoval soutěže znovu. Řidičák, tzv. „amatér“ jsem dostal 22.10.1959 a licenci 7.2.1961. Já bych si to nepamatoval, ale tu licenci mám na památku schovanou. A tak jsem začal vonět závodnickým Chanelem, čili spáleným ricinovým olejem, který jsme loudili v lékárně. Po vojně jsem ale absolvoval vše znovu, protože když jsem dva roky nejezdil, o třídu jsem přišel. Ale to už jsme my, vodňanští závodníci, přidali k motokrosu i motokáry, tehdy začínající a i pro nás lukrativní sport (jenom ve Vodňanech nás bylo 11). Na vysvětlenou - na motokrosu i na motokárách nám pořadatelé platili nejenom za umístění, ale každý jezdec dostal startovné a cestovní náhrady (90 haléřů za 1 km a tehdy stál litr benzínu 2 Kčs) a to bylo něco pro nás.

2) *Působil jste také několik let v zahraničí. I tam jste se pohyboval v této branži. Co přesně jste tam dělal a jaký je podle Vás rozdíl mezi poměry v cizině a v tuzemsku s ohledem na motorismus?*

Ono to má vlastně dvě fáze. Na mezinárodních motokárových závodech jsme se setkávali s lidmi jak z východního, tak i ze západního bloku a přátelili se s nimi. My z východu jsme si valnou část věcí byli nuceni vyrábět a upravovat sami a kluci ze západu zase měli možnost koupit věci o kterých se nám jen mohlo zdát. Je nabíledni, že kvetl čilý výměnný obchod jak se součástkami, tak i s informacemi. Tak se stalo, že jsem pozvolna začal pracovat pro naše reprezentanty Mirka Hrnecka a Milana Lišku, ale i pro některé reprezentanty tehdejší NDR, kde jsme s kolegou Richterem v roce 1984 založili firmu na úpravy závodních dvoutaktních motorů.

Po r. 1989 jsem byl pozván kolegy Bergmannem a Jünglingem, funkcionáři rakouského Autoklubu ke spolupráci na úpravách motorů a později zástupcem firmy Rotax panem Hochhauserem k téže činnosti, jako tzv. „Versuchungstechniker“ (zkušební technik). To bylo pro mne velkou školou a pracovní možností, například jsem měl k dispozici jak statickou, tak i dynamickou brzdu, kontakt s vývojovým oddělením firmy Rotax, tak i možnost empirických zkoušek nejen v Rakousku a v Itálii, ale i na jiných dráhách. Bohužel, přestože jsem i tady v Čechách měl mezinárodní tým a vlastně díky němu, firmě MS Kart a ing. Milanu Liškovi byla u nás rozjete úspěšná třída NC125, netroufám si příliš hodnotit rozdíl mezi poměry v Čechách a v zahraničí. Osobně mám za to, že není rozdílu (a nebo minimum) v používané technice a kvalitě pořádaných závodů (s výjimkou posledních dvou závodů v Jiníně a činnosti cílového traťového komisaře i se šalamounským rozhodnutím pořadatelů - do roku 1991 jsem vykonával funkci technického komisaře a něco podobného jsem ani u nás, ani v zahraničí nezažil a za ta léta jsem toho zažil opravdu dost). Ale dále, snahy „zelených“ vyhnat závodníky na Mars nebo alespoň do Uzbekistánu bych také hodnotil jako stejné. Opravdu si netroufám víc.

3) *Jaké byly Vaše největší úspěchy jezdecké a jaké z pohledu mechanika v podání jezdců, jimž jste připravoval techniku?*

Mým maximem bylo v letech 1967 a 1968 dosažení druhé výkonnostní třídy jak v motokrosu, tak v motokárách. Po desetileté přestávce (mezi sovětskými tanky bych měl ve výkonu motoru určitě handicap) jsem se na krátko vrátil do motokárového sportu, ale když v r. 1981 začala jezdit moje dcera, byl konec mé závodní kariéry. Tak se ze mne stal „mechanico de la motóre“ na plný úvazek. A jak se říká, mladí orlové se mi za mojí práci opravdu odměnili. V první řadě moje dcera mistrovským titulem ve třídě 50ccm, Clemens Stadler mezinárodním mistrem Rakouska a celkovým třetím místem MMČR, Reinhard Kofler mistrem Evropy (mimočodem v rozhodujícím závodě v Carol u Paříže porazil jak Lewise Hamiltona, tak Kubicu). Byl jsem členem týmu, pracujícího pro Andream Mayerzedta, který byl ve třídě Superkart 250 čtyřikrát mistrem Evropy. To jsou úspěchy a hrdost. Ale radost, tu člověku udělají takoví piloti jako Marcela Vaňurová, když volá „já nad těma klukama vyhrála!“, nebo David Müller „s těmahle Rakušákama nekamarádím, tak jsem jim ujel“ a zajel v Hartbergu rekord trati, či Stephan Lorenz „es geht wie Saul!“. A v neposlední řadě ti opravdoví „mladí orlové“ Vašek Chvojka a Otík Horák z Vašeho týmu. Pro ty kluky je radost dělat...!

*4) Jak se podle Vás změnil svět motokrosu během své relativně mladé historie?*

Hodně, opravdu hodně! Obzvláště s možností využití nových materiálů a technologií. Já jezdil s převrtanou čtyřrychlostní soutěžní stopadesátkou v kývačkovém rámu, to bylo tehdy něco a dnes by mi takový Otík Horák nandal, že bych se tomu divil jako husa blesku.

*5) Poslední dobou je Vaše jméno známo především v souvislosti s výbornou kvalitní prací mechanika a ladiče dvoutaktních motorů. Můžete nám prosím alespoň trochu přiblížit, v čem hlavně spočívá Vaše práce a know how?*

Jak praví staré moudro, doma není nikdo prorokem a vzhledem k tomu, že těžiště mé práce bylo spíše mimo ČR, zná mě a mojí práci tady doma už jen ta starší generace. Dalo by se říci, že si užívám důchodu a pracuji spíše pro potěšení, že ten či onen motor potom lépe funguje. Co se týká práce „ladiče“, je to v zásadě velmi prosté: V první řadě mít takové přátele, jako je Oldřich Kreuz, náš špičkový konstruktér (moto ČZ 519, FGR a další) a Roland Holzner, majitel konstrukčního a vývojového střediska v Bergamu (motory KTM 2T, Balen 125). Ti dva, co o motorech neví, to se nechá napsat dozadu na poštovní známku a ještě tam bude místo. Ve druhé řadě možnost získávání odborné literatury a pokud možno i znalost jazyka, ve kterém je vydána (mě se opravdu stalo, že termín „two stroke engine“ jeden jazykový odborník přeložil jako „motor se dvěma údery“. Tyto informace aplikovat na ten který motor. Ve třetí řadě mít vědomosti, pokud možno co nejširší, nejenom o strojírenské výrobě, ale i o používaných materiálech a jejich vlastnostech. Nakouknout do učebnice mechaniky, fyzika také není k zahzení a pochopitelně vědět, co to udělá, když já udělám to či ono, umět si odpovědět na otázku „proč to dělám a co se stane, když...“. Dovolím si malý příklad ze života: Jeden úpravář motorů se mi pochlubil pěkně upraveným válcem a hlavně diagramem z tzv. profukovačky válců. Byl opravdu perfektní a trochu jsem mu i záviděl tu možnost profukovačky ing. Jaroše. Koukám, něco mi tam chybí. Ptám se: Kde máš plnicí účinnost? Každý karburátor namíchá směs přece poněkud jinak. Nevěděl a nedokázal ani odpovědět na otázku, kde má na diagramu vyznačený zadržovací efekt výfuku. A o tom to je - nedělat něco zbytečně a vědět co dělám. A pokud to vím, dělat to velmi pečlivě. Takže když to shrneme, je to velmi prosté.

*Děkuji za rozhovor!*

*Evžen Zadražil*