

Vojta Štajf

Jeho dosavadní kariéra je vcelku pestrá, má za sebou úspěchy se Subaru Impreza skupiny N, se Škodou Fabia R5 startoval tam, kde dosud žádný jiný Čech, stál u zrodu dealerských týmů Škoda v České republice a vydal se i po stopách slavného krajana Jaroslava Juhana na mexickou La Carrera Panamericana i za polární kruh na Arctic rallye. Loni přeskočil do evropského šampionátu historiků s Opelem Kadett C GT/E a hned z toho byl titul mistra Evropy. A pro letošní sezónu má smělé plány...

Text: Petr Horák **Foto:** Archiv

S: Ty ses k závodění, respektive za volant závodního auta dostal relativně pozdě. Vnímáš to jako něco negativního?

Od začátku své kariéry jsem nucen přijímat fakt, že jsem se k závodění dostal pozdě. Vůbec poprvé jsem k závodění přičichl jako pomocný mechanik u Honzy Klokočky ve svých šestnácti letech. Ale po maturitě jsem šel studovat do USA, a než jsem se po návratu nějak usadil, tak jsem se k motorsportu vrátil tak, že jsem začal dělat spolujezdce Janu Trajboldovi mladšímu a zůstal u něj čtyři roky. Kdybych si na začátku uměl zajistit peníze na závodění, určitě bych šel za volant, nejsem ten, kdo by toužil po tom, být spolujezdec. Jenže tužba nestát jen na mezi, ale sedět v autě byla taková, že i přes nějaké řekněme horší pocity na sedadle spolujezdce jsem zvolil tuhle cestu. Za volant jsem si poprvé sedl až v roce 1999 a to už mi bylo 25 let.

A šlo to pomalu, neměl jsem zpočátku kdovíjaké finanční zázemí a musel jsem dělat postupné kroky. Kdybych býval první rok odjel s „áčkovou“ dvoukolkou a další rok se posadil do WRC, kterých tu v té době jezdila

spousta, možná bych byl někde jinde. Určitě si ale nestěžuji, moje kariéra je mezi českými jezdci určitě jedna z nejpestřejších.

S: Shodneme se na tom, že první tvoje výraznější prosazení na poli závodění přišlo se spoluprací s českým zastoupením Subaru?

Pro sezónu 2005 jsem za pomoci Zdeňka Zikmunda a tehdejšího ředitele Subaru ČR Petra Neumana založil Subaru Czech Rally Team. A to bylo moje první řekněme poloprofesionální období, kdy jsem na sebe výrazněji upozornil a fanouškovská i závodnická obec začala moje jméno trochu víc vnímat. Jenže to už mi bylo 31 let. „Enko“ v té době byl pro mě strop, který jsem byl schopen finančně zajistit, aniž bych páchal věci, které bych páchat nikdy nechtěl. Směřoval jsem tedy k co největším úspěchům s vozem skupiny N. Myslel jsem si, že je to nejvíc, čeho můžu dosáhnout, a bylo pro mě důležité získat titul českého mistra. Měl jsem několik sezón, kdy jsem k tomu měl hodně blízko, a nakonec se něco nepovedlo. V roce 2006 jsem byl vicemistr a zároveň i druhý absolutně, protože tehdy byla

„enka“ vrchol toho, s čím se u nás dalo jet, a mistrem byl Vašek Pech. To mě utvrdilo v tom, že se srovnatelnou technikou jsem na to měl, abych jel s „velkými kluky“.

S: Bylo ale i období, kdy už jsi chtěl závodění pověsit na hřebík...

V roce 2015 jsem chtěl definitivně uzavřít svou kariéru s vidinou sportovního výsledku. Celou sezónu jsem bojoval o titul mistra Evropy ve skupině N, ale v té době už jsme měli naplánovaný, připravený a zainvestovaný druhý start v Carreře Panamericana a nemohl jsem jet Acropolis rallye, a tím pádem jsem si cestu za titulem dost zkomplikoval. Po návratu z Mexika jsem hned jel do Švýcarska na Rallye du Valais a definitivně jsem o možnost získat titul přišel na poslední rychlostní zkoušce, kde mi „odešel“ motor. Byl jsem tedy druhý v mistrovství Evropy a bral jsem to jako završení své kariéry.

S: Odkud tedy přišel ten nový impulz a chuť rozjet projekt s Fabií R5?

Při La Carrera Panamericana jsem se seznámil s Karlem Janečkem, a to odstartovalo druhou kapitolu mé snahy o sportovní výsle-

Čtenářům
mého oblíbeného magazínu
SPEED
s přáním "VĚDYCKY KOLAMA DOLU"
srdečně *Vojtěch Špaček*

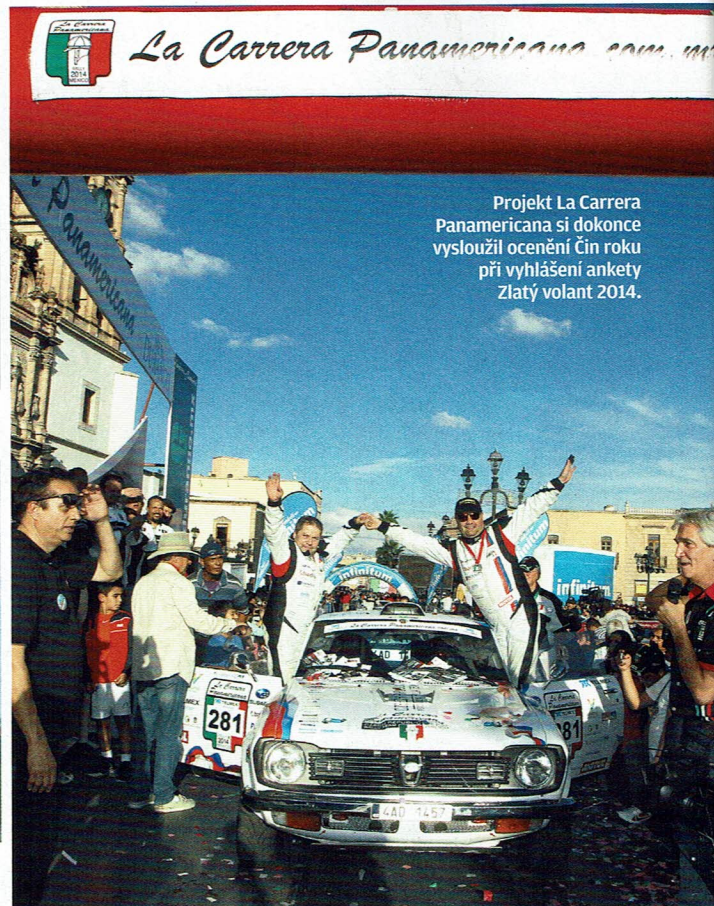




Vojta už není žádný mladík, ale chuť do závodění a objevování nových dobrodružství mu rozhodně nechybí.



Na sedadle spolujezdce se vedle Vojty Štajfa objevovali jak muži, tak ženy. V poslední době především Vladimír Zelinka, František Rajnoha a Veronika Havelková.



Projekt La Carrera Panamericana si dokonce vysloužil ocenění Čin roku při vyhlášení ankety Zlatý volant 2014.

dek. Byla spousta lidí, kteří říkali: „Co ten Štajf ve 42 letech leze do R5, ať zůstane doma. Nikdy s takovým autem nezávodil a bude jen pro smích.“ Hned v první sezóně jsem ovšem ukázal, že i ve 42 letech umím přetransformovat své zkušenosti i do auta kategorie R5. Vlastně spolu s tehdejším šéfem marketingu Škoda Auto Michalem Presem a Honzou Klokočkou jsme vymysleli koncept dealerských týmů. Karel Janeček mi tak umožnil restart mého závodění a v roce 2016 jsem byl třetí za Honzou Kopeckým a Honzou Černým. S tím jsem spokojený.

S: Bylo ti závodění v Česku málo, nebo proč ses začal vydávat na soutěže daleko od České republiky?

Samozřejmě, že bych mohl být inventářem českých soutěží a 20 let dokola jezdit na těch samých tratích, které už známe nazpaměť. Ale šlo mi i o pestrost. Každý povrch, každá soutěž na různých místech planety jsou jiné – a to je podle mě to správné závodění. Přijedeš do Finska na Arctic rallye a máš tam -25 °C, dvoumetrové sněhové bariéry a mu-

šš se naučit trať číst, v lednu se rozednívá v půl jedenácté a smívá ve dvě odpoledne. A to je to, co tady nezažiješ. Proto mě to táhlo ven. A vždycky jsem se snažil daný projekt co nejlépe mediálně „prodat“ a podělit se s fanoušky o radost a zážitky, které nám to přineslo. Na Panamericaně byl v 90. letech jistý doktor odněkud z Hradce Králové nebo Pardubic, jel ten závod s Mercedesem, ale prakticky nikdo o tom neví. Proto my jsme ten projekt prezentovali jako Po stopách Jaroslava Juhana a start prvního českého týmu, protože jsme měli tři auta. Tři roky se Škodou Fabia R5 jsme v roce 2018 završili druhým místem ve středověchodním šampionátu a vyhráli jsme Qatar Rally. Jsem po Bjørnu Waldegardovi teprve druhý Nearab, který tam vyhrál. A to jsou ty momenty, které mě nabíjejí a dávají mi i v mém věku energii do dalších pokusů něčeho podobného dosáhnout.

S: Proč jsi po tolika úspěších se Škodou přešel k Volkswagenu a jak tenhle krok zpětně hodnotíš?

Někdy člověk udělá rozhodnutí na základě aktuálních informací, které jsou dostupné. V té době to vypadalo, že Polo GTI R5 ovládne svoji kategorii, a tak ještě v době, kdy byl jednatelem českého zastoupení Volkswagenu Vratislav Stražil, jsme se domluvili, že se pokusíme dostat do České republiky jedno z prvních aut. Nakonec se nám dokonce povedlo pro Racing 21 dostat auto s šasi 21 a plány byly velké. Chtěli jsme vytvořit tým Volkswagen Česká republika, zatím se mnou jako jezdcem, ale postupně mělo přibýt ještě jedno auto, které jsme nakonec opravdu přivezli, a měla vzniknout jakási protiváha ke Škodovce a chtěli jsme rovněž vychovávat mladé jezdce. Bohužel se tento projekt dostal do stejné pozice, jako jsme měli se Škodou, tedy dealerský tým Klokočka Volkswagen, a bylo to něco jiného, než jsme na začátku dohodli. Nebylo to ani tak o lidech na českém zastoupení, ale o tom, kam se motorsport v rámci celého Volkswagenu dostal. Auto to bylo skvělé, ale jinak to hodnotím jako šlápnutí vedle. Za dva roky závodění z Polem jsme jako Racing



Se Subaru Czech Rally Teamem přišly první větší úspěchy včetně druhého místa v konečném hodnocení MMČR v rallye v roce 2006.

21 pořídili tři auta a náhradní díly v celkové hodnotě milion eur a o konci Volkswagen Motorsportu jsme se dozvěděli z e-mailu, který nám poslali dvě hodiny před tím, než pustili do světa oficiální tiskovou zprávu. To mi nepřijde fér, tohle dobrý obchodní partner neudělá, a cítil jsem se trochu podvedený.

S: To byl ten impulz k tomu, přejít do historiků?

Pochopil jsem to v roce 2020 v při Rallye Příbram v té krátké covidové sezóně. Je to moje oblíbená, takřka domácí soutěž a mohl jsem ji vyhrát. Měl jsem před Petrem Semerádem náskok asi 11 sekund a zbývaly do cíle dvě rychlostní zkoušky. Jenže jsem auto rozbil – a rozbil jsem ho proto, že jsem ztratil koncentraci. Byla to drobná chybička, ale bohužel s velkými následky. A tam jsem si uvědomil, že asi už nejsem schopen jet s tak velkým nasazením a tak rychle celou soutěž jako ti mladí kluci. A abych jel tak rychle, že je to za hranicích rizika, které jsem ochoten podstoupit. Ti mladí nemají především zá-

brany, a když to občas nevyjde a vzniknou materiální škody, řeší to za ně většinou někdo jiný. Já měl sice auto pojištěné, ale bylo okolo toho spousta zařízení a starostí, dát auto dohromady, abychom mohli startovat v Pačejově a dostali tak povinností vůči partnerům. Uvědomil jsem si, že mám doma tři děti a jsem zodpovědný za svou rodinu. Proto jsem si pro rok 2021 domluvil jen pár startů ve sprintech a poté jsem měl možnost pronajmout auto Nikolaji Gryazinovi, druhé auto jsme pronajali do Holandska, kde si jej nakonec tamní pilot odkoupil, a já najednou neměl s čím jet a pronajímal jsem si Fabii R5. A stejně jako jsem se kdysi nechal nacytat, abych jel Dakar, tak jsem se tentokrát nechal nacytat Mirkem Janotou. O historiky jsem se do té doby nijak nezajímal, jen jsem sledoval Vlastíka Neumanna, protože má hezký „áčkový“ Cosworth. Říkal jsem si, že by se mi líbilo jeden závod se v takovém autě svézt.

S: To mi ale nějak nesedí s tím, že když něco děláš, tak je to pořádně, naplno a se vši parádou...

To je pravda. Když budu chtít jet soutěž s moderním autem, tak si vlastně můžu vybírat, jestli to bude Fabia, Fiesta nebo i20, ale historici se nepronajímají. Buď je to šrot, který se hodí maximálně na nějaký revival, anebo jsou to auta, která není možné zaplatit. Většinou je to mazlík někoho, kdo má peníze, udělal si krásné auto pro radost a nechce ho nikomu půjčit. Nabídek na pronájem dobrého historika je velice málo. Jenže než jsem se rozhodl, chtěl jsem si nějaké auto půjčit. A když jsem si měl z R5 sednout do historika, chtěl jsem, aby to bylo auto na úrovni. V prosinci 2020 přišel Mirek Janota s tím, že mu Honza Kubíček, s nímž spolupracuji spoustu let, bude pomáhat s nastavením auta. A protože se to dělo na jedné z našich testovacích tratí, přijel jsem se tam podívat a Míra mi nabídl, jestli si nechci jeho auto zkusit. Nejdřív jsem se od něho nechal svézt, abych viděl tu jeho rutinu a jak umí auto používat. Míra jede navíc atraktivním stylem, kdy si auto před zatáčkou rozhodí. No, seděl jsem tam a říkal jsem si, že to bych se asi nikdy nenaučil, že by se mi