

Antonín Vitvar

20 let na Jawa a Nortonu





Antonín Vitvar

20 let na Jawě a Nortonu

Jan H. Vitvar

Grada Publishing

„Vždy před závodem jsem tak nervózní, že se cítím velmi unaven, jakmile však motor chytne, cítím se již v úplném pořádku.“

Antonín Vitvar, 50. léta

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Jan H. Vitvar

Antonín Vitvar – 20 let na Jawě a Nortonu

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 4739. publikaci

Odpovědná redaktorka Jitka Zamrzlová
Odborná redakce Arnošt Nezmeškal
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Návrh a grafická úprava obálky Grafické studio Hozák
Počet stran 112
První vydání, Praha 2012
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a.s.

© Grada Publishing, a.s., 2012

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80247-4160-4

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-7871-6 (ve formátu PDF)
ISBN 978-80-247-7957-7 (ve formátu EPUB)



Obsah

Prolog	6
První motocykl	7
První závod	10
Cesta k Jawě	11
Prodavačem jízdních silostrojů	14
Na Šestidenní	17
Moderní pohádka	20
Prokletá trubička	24
Elegantní novinky	25
Kousek od trofeje	30
Inteligent na silnici	32
Žerty stranou	34
Bloudění	37
Pro brannost národa	40
Živý a mrtvý	42
600 motocyklů ročně	45
Monte Carlo	48
Pro wehrmacht	49
Pérák	52
Langův Mercedes	53
Sám za sebe	55
Osudný Turnov	59
Znárodnění	61
Záhada jménem Norton	63
Žádné staré železo	65
První Velká cena	71
Pan profesor	76
Hrdina Anton	80
Nedostizhý i v Brně	84
Vzlety a pády	87
Konec?	84
Ještě jednou na Jawě	96
Poslední Velká cena	99
Epilog	101

Prolog

Vedle něj stáli mladí jezdci s novými motocykly, nízkými plně kapotovanými továrními speciály. Se svou starou soukromou světlezelenou mašinou s drobným aerodynamickým štítkem na řídítkách vedle nich vypadal jak dinosaur motorismu, zašlá vzpomínka na časy, kdy se ještě jezdilo na prašných silnicích lemovaných kamennými patníky a ne na tomhle upraveném okruhu s čerstvě vyasfaltovanými zatáčkami a vykácenými stromy, aby se někomu náhodou něco nestalo. Pobolívala ho pravá noha, připomínka dávného nešťastného pádu v Turnově, a hlavou se mu hnaly pochybnosti. Co je to vlastně za nápad, postavit se v tomhle věku v Brně na start?

Zato největší soupeř po jeho boku se zdál být v nejlepší formě, však mu taky bylo o sedmadvacet let míň. Za dravým australským jezdcem zahlédl stát v betonových boxech svého mechanika, se kterým spolupracoval už bezmála dvě desetiletí. Nejradši by se na všechno hned vykašlal. Praporek startéra už ale máchnul vzduchem. Opřel se tedy do řídítek, rozeběhl se vedle těžké motorky a uslyšel, jak jeho jednoválec naskočil a spustil svou typickou tenorovou kanonádu drrraaaaaammm, drrraaaaaammm, drrraaaaaammm, drrraaaaaammm. Nad silnicí se rozvoněl spalovaný ricinový olej. Tu vůni vždycky miloval. Najednou se cítil, jako by mu už netáhlo na jednapadesát. Naskočil do sedla, přitiskl se tělem k nádrži, přeřadil, otočil plynem naplno a vyrazil. Čekal ho poslední závod, poslední Velká cena...

První motocykl

Antonín Vitvar se narodil 27. 10. 1904 ve Vrchovině ve východních Čechách, nedaleko Nové Paky. Spolu s rodiči Josefem Vitvarem, Annou Vitvarovou rozenou Šrůtkovou, dvěma staršími bratry Josefem, Františkem a rovněž starší sestrou Františkou žila celá rodina v jedné velké místnosti dřevěné chaloupky číslo 43. *„Maminka vždycky říkala, Tonka se už neměl narodit. Byli s tatínkem na nějakým hasičským bále, cestou domů byli takoví rozmaširovaní a tím jsem se prý narodil.“* Josefovi bylo v době Antonínova narození už šestačtyřicet, Anně čtyřicet let.

V roce 1908 byl Josef Vitvar povolán na manévry do Vrchlabí, vozit rakouskouherské armádě koňským povozem kufry. *„Ráno v šest hodin slyším hrozný šum, běhání po baráku, všude se hledaly tatínkovy vysoké boty a ne a ne je najít. Maminka říkala, Bože, to je nějaká předtucha. Nakonec se boty našly za dveřmi. A za dvě hodiny někdo přilítl, že se stalo hrozný neštěstí, tatínkovi se v kopci na Vidochov splašil kůň, spadl z vozu a přejelo mu to obě nohy.“* Otce odvezli do Hořic do nemocnice, malý Antonín za ním s maminkou několik neděl jezdili. *„Chudák měl obě nohy pryč, já z toho ještě neměl rozum, jen jsem říkal, tatínku, kde máš nohy. Pak přišla smutná zpráva, tatínek zemřel. Pro nás všechny to bylo hrozné neštěstí.“*

Rodina se musela uživit sama. Jídla bylo málo, celý týden se u Vitvarů jedla polévka, jednou týdně kulaté placky posypané mákem, v neděli na svátek hovězí maso s omáčkou. Ještě než začal Antonín chodit do školy, musel pracovat. Do Nové Paky vozil na dvoukolce přidělané za bicykl jablka, hrušky a švestky ze zahrady, které prodával po ulicích. Maminka mu nějaké peníze vždycky nechala. Nejdřív si stírádal na housle, protože ho bavilo muzicírování, jak tomu na horách říkali. A pak hlavně na nějaké motorové kolo. Rychlost měl rád ještě víc než noty.

„Jel jsem ráno do Paky s mlíkem a najednou slyším něco bufat: motorové kolo továrníka Schnabela z Nové Paky. Dvoukolku jsem schoval pod most a rozjel se za ním na kole směrem na Vrchlabí.“ Rozdíl mezi rychlostí kola hnaného malým motorem a pouhou lidskou silou tehdy nebyl velký. Antonín továrníkovi stačil až do Vrchlabí, tam si počkal, až si na náměstí zajde do banky, vypije kávu a za dvě hodiny už s ním znovu závodil při zpáteční cestě do Paky. Jeho první sportovní souboj ale málem skončil fiaskem. Dvoukolka se mu mezitím pod mostem převrátila, mléko spadlo do potoka, tak ho zákazníkům nařadil vodou. Nikdo naštěstí nic nepoznal.

Když se jeho nejstarší bratr vrátil z vojny, rozhodl jako hlava rodiny poslat Antonína na výměnný „handl“ do Sudet do německé rodiny. Antonín několik měsíců stráví u obchodníka Etricha ve Vrchlabí, Etrichův syn zase bude bydlet u Vitvarů. *„Paní Etrichové se to u nás moc nelíbilo, proti nim jsme žili v bídě. Ale její muž chtěl, aby syn pěkně poznal, jak to chodí jinde. Naopak já prý zpanštl. Měl jsem u nich vlastní pokoj, pyžamo, byl jsem jak v sedmém nebi.“* Ve Vrchlabí chodil Antonín do školy, učil se německy, což se mělo časem hodit pro obchod. Málem ale putoval z Vrchlabí předčasně zpátky domů.

Pan Etrich vlastnil motorovou tříkolku, která se natáčela klikou. Antonínova intuitivní fascinace pohyblivými stroji se opět projevila. *„Mně to zajímalo, tak jsem za kliku jednou vzal, motor naskočil, jenže tam byla zařazená rychlost a motorka vrazila do vrat baráku. Bratr Josef za mnou hned přijel a se řemenem mě honil po Vrchlabí.“* Maminka musela obchodníkovi zaplatit škodu 300 korun a Antonín mohl na handlu i ve škole zůstat. *„Doma mi po návratu všechno*

smrdělo. Do žádného obchodu jsem se nehnal, hlavně jsem hrál na housle a flétnu s muzikanty o poutích a na Půlnoční.“ Taky hrál s novopackými ochotníky divadlo a na housle živě doprovázel projekce němých filmů.

„Byl ze mě čím dál větší chlap, takže maminka chtěla, abych se přičlenil do nějaké chalupy a začal pracovat na poli, tak jak se to tehdy dělalo. Ale já tu dřinu na zahradě nenáviděl.“ S bratrem Josefem proto vymyslel jiný plán. Budou v Podkrkonoší skupovat levné obilí a pak ho jezdit prodávat do hor, kde mělo vyšší cenu. Se vzorkem obilí zajel za vrchlabským mlynářem a pláclí si. Josef jim na úřadech nahlásil živnost a z Antonína se tak stal obchodník.

„Na jedné takové cestě do Vrchlabí jsem zahlédl před hospodou motorové kolo. Motosacoche se to jmenovalo, obsah zhruba 125. Hned jsem ho chtěl koupit, a protože majitel souhlasil, přemluvil jsem brácha a ten mi na něj dal 5800 korun. Mělo to motorek vzadu, kulatý řemínek jako na šicí stroj, rozšlapalo se to a jelo se.“ Josef jel s koňmi domů sám, Antonín za ním vyrazil na motorovém kole. Z něj se ale po dvou kilometrech začalo kouřit. Sundal tedy hnací řemínek a dojel na něm jako na bicyklu. Oprava ho stála polovinu ceny motoroky a nakonec ji se ztrátou prodal.

Když Vitvar po letech vzpomínal na své začátky, nedokázal přesně říct, proč mu motocykly přes prvotní nezdary tak učarovaly. Prostě se tak stalo. Vystřídal pak spoustu předválečných modelů. V Československu byla na počátku 20. let o nové stroje nouze, z domácích značek byly k dispozici motocykly Walter, Orion a samozřejmě Laurin a Klement. Vedle nich si Vitvar vyzkoušel i zahraniční značky NSU či Puch. „Hnací řemen měly ploché, kulatý nebo dokonce i klínový – prostě jeden lepší stroj než druhý. Některé běhaly docela slušně, ale nebyl jsem si nikdy docela jist, dojezu-li tam, kam jsem potřeboval.“



Novopacký spolek ochotníků, A.V. v druhé řadě čtvrtý zleva, před rokem 1920.



Čím dál větší chlap, Nová Paka, před rokem 1920.

Vitvarův obchod obilím a moukou ve Vrchovině, před dveřmi jeho motocykl NSU, 20. léta.



V říjnu 1924 byl odveden na vojnu do Hradce Králové k Pěšímu pluku Prokopa Holého. Jako polovičnímu sirotkovi mu byla zkrácena jen na půl roku. Do Hradce odjel na motocyklu, dřevěný kufr si přidělal na tandem. „Rotný se nás na nástupu nejdřív zeptal: Mládenci, potřebuji dva, kteří umějí jezdit na kole. Samozřejmě jsem se přihlásil. A dostali jsme od něj příkaz složit haldu uhlí.“ Místo aby se Vitvar urazil, projevil obchodní talent a rotného uplatil hroudou másla, kterou dostal od maminky na cestu. Vyplatilo se mu to hned druhý den.

„Zase za námi přišel a ptal se, kdo umí psát na stroji. Pochopitelně se nikdo nehlásil, všichni měli ještě v paměti to uhlí. Rotný si to ale zamířil ke mně a říká: A co ty, Vitvar, jsi obchodník a neumíš psát na stroji? Řekl jsem že ano, i když doma jsem měl jen takový malý stroj a tůkal jsem asi tak jeden úder za minutu.“ Zavedli ho tedy k majorovi přepsat denní rozkaz. Ten když zjistil, že Vitvar pochází z okolí Nové Paky, zeptal se ho, jestli náhodou nezná nějakého Františka Horáka. „Tak jsem zjistil, že můj kamarád Franta, se kterým jsme hráli divadlo, je jeho syn. Samozřejmě jsem hned večer podmazal hlídače, sedl na motorku a jel do Paky za Frantou. Jen jsem k němu vešel do dveří, už ze mne vyhrklo: Franto, já jsem v Hradci u tvýho fotra jako písař na stroji a psát přitom neumím! Uklidni mě, že je jeho otec moc hodný, a dal mi pro něj dopis.“ Pravidelně pak velitele vozil na motorce domů, dostal dokonce i vlastní kancelář, kde mohl spát a nemusel se s ostatními tísnit na kasárenské cimře.

Po půlroční vojně pokračoval s obchodováním obilím. Jedním z jeho častých zákazníků se stal továrník Stern, který vlastnil mimo jiné mlýn ve Staré Pace. Dostal se ale do finančních obtíží, za obilí přestal platit a nakonec zbankrotoval. Vitvarovi s bratrem zůstal dlužit 35 tisíc korun. Aby se s nimi vyrovnal, dohodli se, že jim přenechá svůj staropacký mlýn. „A tak jsem se stal vlastně přes noc mlynářem.“

První závod

V polovině 20. let už bylo v Československu registrováno skoro dvacet tisíc motocyklů. Oblíbené značky byly Premier, Itar, Praga či AJS. Po lepším motocyklu toužil i jednadvacetiletý Vitvar, který si na něm chtěl zazávodit. Koupil si Triumph SV 500 se třemi rychlostmi a klínovým řemenem a následující měsíce strávil trénováním jízdy kolem novopackého pivovaru. V ostrých zatáčkách si vytýčil trať, jeho kamarád Ladislav Malý mu s profesorem Fidrmucem praporky hlásili, jestli něco nejede, a na stopkách měřili čas. „Zkoušel jsem ty zatáčky jezdit různými rychlostmi, a tak jsem se naučil jezdit.“

Jako první řádný motocyklový podnik absolvoval letmý kilometr a rychlostní závod na 70 kilometrů v Lomnici nad Popelkou. „Přišel mi to říct v neděli ráno kamarád Vašek Macek. Doma jsme nic neřekli, ustrojili se do gala, jak se na neděli slušelo, černé šaty a klobouky, jako by se nechumelilo.“ Letmý kilometr se jel dopoledne. Jet mohl kdokoli, kdo měl chuť, motocykl a pětikorunu, která se platila jako startovné. Vitvar dojel první při průměrné rychlosti 80 km/h.

S kamarádem odjel zpátky domů na oběd a odpoledne znovu vyrazili do Lomnice. Trať rychlostního závodu vedla do Semil, Jičína a zpátky do Lomnice. „Tu trať jsem samozřejmě neznal. A najednou jde hasič, nese z hospody pivo, něco na mě mává, tak jsem mu taky slušně zamával, no ale trať za hospodou prudce zahrnula doprava, já nestihl zatočit a vlítl do lesa.“ Diváci mu pomohli vytáhnout motocykl zpátky na silnici, odřený Vitvar narovnal ohnutou stupačku a jel dál. Kousek před Lomnicí znovu spadl do příkopu, ale nakonec dojel druhý a vyhrál pohár. „To bylo pro mě velké zadostiučinění. U Macka to dopadlo hůř, jeho paní závodění nepřála a dost mu za to vyčínala.“



Svatba se Stanislavou Šormovou, 1926.

První ostrý start na Itaru,
jízda spolehlivosti kolem Kopidlna, 1927.



První motocyklové závody připomínaly spíš později oblíbené soutěže spolehlivosti: důležité bylo hlavně na chatrných strojích dojet. Platilo to i pro populární jízdy ve zručnosti motocyklistů, takzvané gymkhany, které k nám počátkem 20. let dorazily ze Spojených států amerických. Vitvar se v roce 1926 účastnil té jičínské a získal v ní 2. a 3. cenu. Byla to pro něj taková novinka, že si ji do svého alba fotografií mylně označil jako „kinghama.“ Podobné podniky mu začaly brát čím dál víc času, přitom i on už měl svou „paní,“ která mu za to mohla vyčinit. Stanislavu Šormovou, známou z Nové Paky. Vzal si ji po dlouhém románu se svou vlastní sestřenicí. *„Brácha mě začal nutit, abych se oženil. Jaký prý že je to mlynář bez ženy. Tak jsem se tedy 11. 10. 1926 oženil. Po roce se nám narodila dcera Boba, a protože jsem se závodění nechtěl vzdát, manželka se nejdřív musela naučit mlynářit a později i vést obchod.“* Stanislava Vitvarová se s rozhodnutím svého muže trávit nekonečné dny mimo domov na závodech nikdy úplně nesmířila. Přesto s ním za takových podmínek vydržela úctyhodných jednapadesát let...

V roce 1927 si Vitvar vyzkoušel první ostrý start na technice, která už měla závodní parametry. Jízdu spolehlivosti na 36 kilometrů kolem Kopidlna doprovázenou dvěma rychlostními vložkami, do vrchu a na letmý kilometr. *„Už se o mně vědělo, že zkouším jezdit, tak za mnou přijel do mlýna jičínský zástupce firmy Itar. Nabídl mi, abych závod odjel na jejich stroji.“* Půjčil Vitvarovi Itar 350 ccm s motorem JAP OHV. Šlo o novinku: pražská firma Itar zrovna upustila od výroby vlastních sedmsetpadesátek, které dodávala hlavně armádě, a do rámu začala montovat britské čtyřdobé jednoválce dosahující rychlosti až 110 km/h. Vitvar si sedl na stroj v ceně necelých 13 tisíc korun, oblékl si půvabný dlouhý závodní kabát, kostěné brýle s nedioptrickými skly a jako začátečník překvapivě vyhrál.

Cesta k Jawě

Na vypůjčeném Itaru se účastnil i první Zimní motocyklové soutěže. Trať vedla z Prahy na Mladou Boleslav, Jičín, Poděbrady a zpět v ukrutném mraze dosahujícím až $-33\text{ }^{\circ}\text{C}$. *„Někteří závodníci měli elektrické vyhřívání rukavic, já ale přijel jako venkovský kluk oblečený v obyčejném kožichu.“* Hned po třiceti kilometrech píchnul. Lepidlo na záplaty měl zmrzlé, tak ho zahřál proudem své moči, pneumatiku opravil a nakonec dojel na zlatou medaili. Léta strávená v tvrdých podmínkách podkrkonošských zim se mu osvědčila, řada závodníků soutěž nedojela a skončila v boleslavské nemocnici s omrzlinami.

Mraze se potom Vitvar postavil na prvním Motoskijöringu v Jilemnici, závodě inspirovaném podobnými podniky ve Skandinávii, při němž soutěží lyžaři vlečení na laně za motocyklem. Závod se konal v rámci Mezinárodních závodů lyžařských o mistrovství ČSR, jelo se z Jilemnice přes Peřimov, Hrabačov a zpátky. Vitvar se na rozmáčený sníh vydal na nablýskaném půllitrovém Arielu. *„Byla to velká legrace. Jel jsem s lyžařem Bourou po rovině asi devadesátikilometrovou rychlostí, on mi upadl, tak jsem se pro něj vrátil, on se chytil, jeli jsme dál a vyhráli jsme.“* Do cíle doklouzali průměrnou rychlostí skoro 60 km/h.



*Itar vydržel
i 33 stupňový mráz,
Zimní motocyklová
soutěž, 1928.*



*Na Arielu při prvním
motoskijöringu
v Jilemnici, 1929.*



*Ariel znovu v akci,
jízda spolehlivosti
kolem Kopydlna, 1929.*

*Tým BSA ve složení
A.V., Paštika, Melzer
u kontroly Velké
motocykové soutěže
v Liberci, 1931.*



Na přelomu 20. a 30. let už na našich silnicích jezdilo přes 30 tisíc motocyklů a k dispozici byly dokonce už první opravdu seriózní domácí typy. Tedy domácí... V roce 1929 začal v pražských Nuslích vyrábět Ing. František Janeček ve své zbrojovce na granáty půllitrové motocykly, pro které koupil licenci od německé firmy Wanderer. S rozvodem OHV a pohonem zadního kola kardanovým hřídelem to nebyl optimální stroj. Pro jeho robustnost (vážil 175 kilo) a neobratnost se mu začalo přezdívat Rumpál. Co bylo ale podstatnější: spojením Janečkova jména s Wandererovým vznikl fenomén jménem Jawa, jehož časy měly teprve přijít.

Vitvar si zatím místo Jawy koupil na pražském veletrhu mírně ojetý půllitr BSA OHV a v sedle této britské značky strávil dva roky. Neustále ho ale na ní zlobila elektrika od firmy Lucas. Vydal se proto do Prahy do známého servisu BSA bratrů Šulců ve Vysočanech. „Byl jsem tam v šest hodin ráno, ještě měli zavřeno. Tak jsem z dlouhé chvíle blbl na motorce, jezdil ve stoje na stupačkách, holky na mě nadšeně mávaly z oken.“ Z garáže pak vyšel pan šéf, a když zjistil jméno předvádějícího se jezdce, řekl Vitvarovi, že ho viděl závodit v Kopidlně, kde porazil jeho mechanika a servisního jezdce Josefa Paštiku. Ihned mu proto nabídl, aby za BSA jel o následujících Velikonocích třídní Velkou motocyklovou soutěž, že mu za to firma jeho motocykl opraví a bezplatně připraví na závod.

Vitvar nadšeně souhlasil. Trať vedla v roce 1931 z Prahy přes Cheb do Liberce, druhý den se jelo přes Hradec Králové do Znojma, třetí pak zpět do Prahy. Při závodě se motocykly BSA řízené Vitvarem, Paštikou a Jaroslavem Melzerem střetly s novými Rumpály. „Jeli na nich za Jawu František Brand, Josef Kaiser a Emil Uvira. My vyrazili za nimi. Sněžilo. Měl jsem proti nim výhodu, že jsem celou zimu jezdil na sněhu, čili jsem je do kopce předjížděl.“ Když na jednom vrchu čekal na svůj tým, zastavil se u něj jeden z novinářů sledujících v autech závod, kterého zaujal Vitvarův odvážný styl jízdy na sněhu. Onen redaktor nebyl nikdo jiný než legenda prvorepublikové motoristické žurnalistiky Vilém Heinz. BSA nakonec dojely na zlatou medaili, z 62 závodníků do cíle dorazilo jen něco málo přes polovinu. Druhý den Národní listy psaly: „Nový objev Velké motocykové soutěže, Antonín Vitvar z Nové Paky.“

Pozornost Národních listů byla oprávněná a neskončilo jen u ní. Na podzim našel Vitvar v poště obálku s logem firmy Zbrojovka ing. František Janeček. Továrna mu psala, že její jezdec Zdeněk Houška nastupuje na vojnu a zda by místo něj nechtěl soutěžit jako tovární jezdec Jawy. Nechal si ušít nové šaty, sedl na svou BSA a odjel do Prahy. V podniku v Nuslích se ho Janeček zeptal, jak by si spolupráci představoval. „Řekl jsem, že bych za ně moc rád jezdil, ale co že by to stálo. On se překvapeně podíval, usmál se a řekl, že nic. Naopak že bych nějaké peníze dostával. Tak jsem nadšeně podepsal smlouvu a jel domů.“

Prodavačem jízdních silostrojů

Začátkem 30. let dorazila do Československa světová hospodářská krize a poznamenalo to i rozmach motorismu. Města začala vybírat poplatky za užívání svých cest, motocykly se zdražovaly a přestávaly se prodávat. Luxusně pojaté Rumpály stály 15 tisíc korun, což se blížilo ceně sportovního půllitrového vozu Aero 10 HP, navíc jim často praskaly rámy. Nakonec se jich v Janečkově továrně vyrobilo dohromady jen tisíc. Ovšem zatímco výroba i prodej motocyklů stagnovaly, závody se těšily velké popularitě. A to včetně pardubické Zlaté přílby, jejímž tajemníkem byl Antonín Vitvar v letech 1932–1934 coby zástupce pořadatelského Východočeského autoklubu.

První závod jako tovární jezdec Jawy jel na podzim 1932 Zimní motocyklovou soutěž. Jawa se jí účastnila se svými Rumpály, tentokrát už ne s trubkovou, nýbrž lisovanou vidlicí, která byla mnohem spolehlivější. Vitvar dostal motocykl na týden k vyzkoušení a vyrazil. Opět do téměř zimních podmínek, silnice totiž už pokrývaly ledové námrazy. „Hned jsem týmu ujel, Kaiser mě ale dohonil a povídá: Hele, Toníku, ty nám nesmíš ujíždět, to bys nám zkazil



Na startu VII. ročníku Zlaté přílby v Pardubicích, A.V. v popředí zcela vlevo, 1935.

*A.V. s Kaiserem v cíli
Zimní motocyklové
soutěže, mezi nimi
tajemník Autoklubu
Vilém Ronovský, 1932.*



tým! Když bychom totiž do cíle dorazili společně, mohli jsme každý vyhrát 300 korun. Tak říkám, že beze všeho, že zpomalím, ale bylo mi to líto, na tom náledí bych měl zase výhodu.“ Náledí, nenáledí, tým Jawa s Vitvarem, Kaiserem a Uvirou nakonec dojel na zlatou.

V čase skomírajících prodejů motocyklů Jawa usilovně sháněla, kdo by jejich výrobky, nelišící se až na detaily od úspěšných závodních strojů, po republice propagoval a distribuoval. Včetně Podkrkonoší. Firma se proto obrátila na Antonína Vitvara, zda by jí někoho v kraji nedoporučil. Podařilo se mu sice získat jednoho zájemce, ten ale neměl na rozjezd firmy peníze, musel by nejdřív prodat svůj automobil Ford. „V Jawě mě stále urgovali, tak jsem Janečkovi řekl, že tedy tu fordku koupím já, ale že si na ni nejdřív musím vydělat. Začal se smát a řekl: Prosím vás a proč tedy nevezmete to zastoupení vy? Máte dát peníze za fordku nebo za barák pro obchod?“

Mlynář Vitvar neměl s prodejem motocyklů žádné zkušenosti. Janeček ho ale přesvědčil, aby vzal zastoupení na zkoušku. Hned první týden prodal ve svém staropackém mlýně pět Jaw; z toho by se dalo žít snadněji než z mletí. Rozhodnutí bylo logické: mlýn ve Staré

*Asi jediný mlýn
v republice, který
měl svou benzinovou
pumpu, Stará Paka,
začátek 30. let.*





Z mlynáře prodavačem motocyklů, Stará Paka, začátek 30. let.



Vítvarův obchod v Nové Pace, polovina 30. let.



Vpravo prodejna, vlevo servis, Nová Paka, polovina 30. let.

Pace se pronajme a časem prodá, zatímco pro prodej motocyklů se sežene dům v Nové Pace u frekventované silnice do Krkonoš. Přeskočme teď ve Vítvarově příběhu pár let kupředu. Když továrník Seidler jeden takový dům v polovině 30. let prodával, nabízel ho za 150 tisíc. „To ale byla suma vysoko nad mé možnosti. Telefonoval jsem to do Jawy a oni mi nabídli, že mi chybějících 120 tisíc půjčí. Chtěl jsem si sehnat ručitele, ale Janečkův syn František Karel to odmítl slovy: Žádného ručitele nepotřebujete, na starého pána jste udělal ohromný dojem, když jste přišel a ptal jste se, co by to stálo, kdybyste za nás jezdil.“

Dluh Vítvar za několik let Jawě splatil. Díky její velkorysé půjčce se ze staropackého mlynáře stal novopacký obchodník „pneumatikami, jízdními silostrojí a jízdními koly,“ jak stojí v jeho živnostenském listě.

Na Šestidenní

Ale vraťme se zpátky do počátku 30. let. Podzimní a zimní měsíce trávil Vitvar od roku 1932 až do války v nuselské továrně jako učeň, aby si na závodech mohl dělat mechanika, jak bylo zvykem. Výuční list uvádí, že se po čtyřiatřicet měsíců v Jawě vyučil „řemeslné živnosti strojní zámečnictví, obor motorová vozidla“. Rok 1932 byl nicméně pro Jawu klíčový nejen kvůli angažování Antonína Vitvara na poli sportovním i obchodním. Především továrna přišla s novým motocyklem, prezentovaným reklamním sloganem jako „lidový.“ Zkonstruoval ho britský inženýr George W. Patchett, kterého pro Jawu angažoval František Karel Janeček. Šlo o jednoválcovou dvoudobou stopětasedmdesátku s licencovaným motorem od anglické firmy Villiers. S tímto motocyklem se v premiéře představil František Brand už na zmiňované zimní soutěži.

„Ty stopětasedmdesátky byly ohromný šlágr. Když s ní za mnou Brand přijel do Paky, byla to senzace a každý ji hned chtěl.“ Není divu, stála necelé 4 tisíce korun, skoro čtvrtinu ceny Rumpálu, a hned první rok se jí vyrobilo tři tisíce kusů. Závody ale měly v Jawě dál patřit masivním pětistovkám. Tak jako na dvoudenní soutěži Slovenská osma, kam Vitvara továrna poslala v týmu opět s Uvirou a Kaiserem. Druhý den zhruba sto kilometrů před Bratislavou Kaiser upadl na železničních kolejích a zmoždil si nohu. *„Hrozně ho bolela. Ale za dojetí týmu bylo pro každého 500 korun, tak jsme ho posadili na motocykl, jeli těsně vedle něj, drželi ho a tak jsme ho dopravili až do cíle.“* Jezdci na Jawách dostali zlaté medaile a prestižní týmovou cenu.



Slovenská osma, A.V., Uvira, Kaiser, 1932.

Také na sledovanou mezinárodní Šestidenní soutěž, tentokrát konanou v italském Meranu, se Jawa v roce 1932 přihlásila se starými Rumpály. Jawa se na nejnáročnějším terénním závodě na světě jako první stroj československé výroby objevila už předcházející rok, na pětistovce se rovněž v Meranu představil Emil Stokuč, který soutěž dokončil na bronzovou medaili. O rok později už nás poprvé reprezentoval celý Trophy-team přihlášený do boje o Mezinárodní trofej. Kaisera se spolujezdcem Krombergerem vyslala Jawa na sajdkáru, Branda s Vitvarem na sólo motocyklech. Ale málem se nikam nejelo. Stávky, které doprovázely hospodářskou krizi, totiž dorazily i do Jawy. A to kvůli hromadné podpoře jednomu z odborářů, kterého chtělo vedení zbrojovky po sporech vyhodit. *„Jenže my měli všechno zaplacené. Z Branda tak udělali úředníka, jinak by jako dělník Jawy musel taky stávkovat.“*

Start byl v meranském údolí mezi horami v šest ráno. Vitvar vyrážel na trať spolu s legendárním německým závodníkem Ernstem Jakobem Hennem jedoucím na BMW, který rok předtím vytvořil světový rychlostní rekord v jízdě na motocyklu v hodnotě 243,655 km/h. *„Jel ve své typické bílé kombiněze a já jenom viděl, jak se mi ten bílý bod ztrácí v kopcích. Všichni Angličané mě také předjížděli, vůbec mi to nejelo.“* Nejen Vitvarovi, ale i ostatním československým jezdcům na zaostávajících strojích. Ovšem dolů s kopců nehrála kvalita motoru roli, tam se ukázalo jezdecké umění. *„Dole stál Henne, spokojeně kouří a říká mi: To není možné, abyste jel takhle rychle na tak špatné mašině! Tak jsme se skamarádili a každý den vyráželi spolu.“*

Sajdkár Jawy v jedné etapě naboural a musel odstoupit, před koncem soutěže tak zbyl jen Vitvar a Brand. Závěr patřil sobotní hodinové časovce, oba se při ní snažili šetřit motorky, aby jim vydržely až do konce. *„Když nám ukazovali poslední kolo, tak na mě Brand volá, abych si lehl na motocykl jako on a šlápl na to. Jenže před cílem koukám, že mu nic nejde z výfuku, že jede bez motoru. A najednou i mně něco v motoru cvaklo a zastavil se.“* Do cíle tak oba dorazili jen setrvačností, přísné technické kontroly se ale tehdy ještě nedělaly, takže jim byla jízda uznána. V garáži pak zjistili, že se u obou Jaw uloupila hlava válců. Brand s Vitvarem dostali zlaté medaile a celý tým skončil za Brity a Italy na třetím místě, před čtvrtými Němci. *„Úspěch to byl veliký, československý motocykl poprvé dojel na zlatou a na závěrečném banketu nás proto Angličané všechny zvali na příští rok na Šestidenní k nim do Británie.“* Taková byla totiž tradice Šestidenní: vítězný tým měl právo závod následující sezonu uspořádat na svém území.

Pro Jawu to byl dobrý rok. Brand už před Šestidenní skončil čtrnáctý na legendárním silničním závodě Tourist Trophy na ostrově Man. Jel tu na novém silničním speciálu Jawa 500 OHV, přezdívaném pro svůj hranatý tvar Bedna, spolu s konstruktérem speciálu Patchettem. Patchett sice pro poruchu nedorazil, ale jeho stroj poháněný místo kardanu řetězem se osvědčil. Hned v roce 1933 na něm koneckonců Patchett vytvořil náš národní rychlostní rekord o hodnotě 184 km/h. Rumpály byly pochopitelně mnohem pomalejší. V Meranu udržely v těžkém horském terénu průměrnou rychlost kolem 45 km/h a do kontrolních bodů vzdálených padesát kilometrů dojížděly tak tak v limitu třiminutové ztráty. Naše noviny přesto výsledky Jaw na italské soutěži okomentovaly, že jsou „odměnou houževnaté konstruktérské práce i skvělého sportovního ducha šéfa továrny ing. Janečka, jenž mužně vyhledává boj nejen doma, nýbrž i na světovém fóru. S výsledkem můžeme být plně spokojeni, uvážíme-li, že Německo se svým ohromným motocyklovým sportem a průmyslem se v Mezinárodní trofeji nedopracovalo lepšího místa než my.“