

## TISKOVÁ INFORMACE č. 17

### Rychlostní zkouška Kašava dává vzpomenout na Jiřího Sedláře

Po více než čtvrtstoletí se trať Barum Czech Rally Zlín vrací na kopce okolo Podkopné Lhoty a do úzkého údolí, ve kterém je sevřena obec Kašava. Už mnoho let se nad touto vesnicí rychlostní zkouška vine úzkou silničkou z Vlčkové do Držkové, které nikdo neřekne jinak než Podhoran, a tento úsek v itineráři nechybí ani letos. Ale zatímco v posledních letech trať uhýbala v Držkové na sever k Trojáku, letos si to namíří opačným směrem právě do Kašavy.

Tato vesnice má pro historii československého motorsportu velký význam, narodil se v ní Jiří Sedlář. Skromný mladík začal svou závodní kariéru na motokárách, kde posbíral řadu cenných výsledků včetně titulu vicemistra Evropy, ale protože soutěže Barum rallye či Rallye Valašská zima rok co rok projížděly kolem domu, netrvalo dlouho a v garáži mu stála pro závody upravená Škoda 120 LS. Původně rodinný vůz se s těmi továrními papírově nemohl rovnat, o to větší mezi valašskými fanoušky zavládlo nadšení, když Sedlář při barumce roku 1984 mocně tlačil na tovární posádky AZNP. Nakonec dojel celkově osmý a domácí fandové rázem měli nový idol. O rok později se Jiří Sedlář, stabilně navigovaný Josefem Častulíkem, představil s novější Škodou 130 LR připravenou v lukovském JZD. Posádka byla na barumce odhodlaná bojovat o umístění na špici a za svým cílem také sebevědomě vyrazila, její plány ale bohužel zastavila prasklá poloosa. Co se nepovedlo při patnáctém ročníku Barum rallye, to si Sedlář s Častulíkem bohatě vynahrádili v tom následujícím. Barumka roku 1986 měla vůbec nejdelší a nejnáročnější trať v historii, kromě klasických úseků v okolí Zlína a na Valašsku do ní přibýly také náročné šotoliny na slovenském území, v pohořích Trábeč a Povážský Inovec. Sedlář se s těžkými vložkami ale vypořádal se ctí, jeho vůz byl také spolehlivý a valašského jezdce dovezl do cíle na fantastickém druhém místě. Jeho stotřicítka nestačila pouze na Audi Quattro Lea Pavlíka disponující dvojnásobným výkonem, Sedlář naopak rozdílem mnoha minut deklasoval v cíli třetího Armina Schwarze, tehdy vycházející hvězdu německého rallysportu, jedoucího na dalším Audi.

V roce 1987 se na dveřích bíločervené škodovky objevilo nelichotivé trojmístné startovní číslo. Vozy skupiny B byly po vykázání z mezinárodních mistrovství FIA vytlačeny na chvost a mohly být hodnoceny pouze v národní klasifikaci a v hodnocení Mitropa Cupu. Právě ve středoevropském seriálu toho roku Sedlář zaznamenal největší úspěch, když jej celkově vyhrál. Jako odměnu si pro rok 1988 pořídil tehdy dominantní čtyřkolku Lancia Delta HF, ovšem téměř sériový vůz postavený ve skupině N se ukázal jako značně nespolehlivý a Sedlář se po nepovedené sezoně rychle vrátil k osvědčené české značce. První dva podniky roku 1989 ještě absolvoval se Škodou 130 L skupiny A, poté se ale v lukovských dílnách objevil zbrusu nový Favorit. Sedlářovi přechod na přední pohon nečinil větší problémy a pilot rychle navázal na své nejlepší výsledky. Toho roku se na barumce i s méně výkonným vozem v silné konkurenci okořeněné hosty z Mitropy a rakouského mistrovství opět prosadil do elitní desítky. Bohužel to byl poslední úspěch Jiřího Sedláře v jeho nadějně kariéře. Jen dva měsíce po barumce totiž populární „Jura“ nešťastně havaroval při testu svého soutěžního vozu a vinou smolných okolností nedlouho poté svým zraněním podlehl. Československý rallysport přišel o talentovaného a nadaného sportovce, který tento svět opustil v pouhých třiceti letech.

Ve Zlíně 17. srpna 2016

Jakub HOFBAUER  
tiskové středisko  
Barum Czech Rally Zlín



General Sponsor

