

víkend DNES



SEŠIT C SOBOTA 14. ČERVNA 2008



VRAŽEDNÁ RYCHLOST Na takovémhle stroji není problém jet víc než 200 km/h. A pořád je dost pirátů, kteří tak jezdí i v nepřehledných úsecích. Například na silnici kolem Železného Brodu, kde dokonce pořádají rychlostní závody. Konce často bývají tragické.

FOTO: PROFIMEDIA.CZ

Sebevrazi? A dárci orgánů?

JAN HANZLÍK

Sto osmdesát koňských sil vtěsnaných japonskými mechaniky pod kapotou krásného stroje je temně vrčí. Stačí zlehka, o milimetry pootočít černým madlem na řídítku a z vrčení se stane řev. Obrovskou sílu drží na uzdě jen stlačená spojka. Stačí ji pustit a stroj vyrazí kupředu. Z nulové rychlosti je na stokilometrové během tři vteřin.

„Jedna z mnoha věcí, které jsou na motorkách úžasné, je síla motoru v poměru k váze stroje. Tenhle motor má podobný výkon jako ferrari. Ale to je dvacetkrát těžší,“ říká David Neff, fotograf MF DNES, ale též motorkář a znalec.

Pak sklápne plexi na helmě, kývne, abych za něj nasedl, dvakrát protočí motor naprázdno, pustí spojku a vyrazí. Hlava mi letí dozadu, akcelerace mě nutí chytit se křečovitě řidiče. Během několika sekund se okolí jemně rozmazává, aby pak bleskově nabylo původní kontury. To David tiskne přední brzdu a já mu málem letím přes záda. Není pochyb, řídit motocykl s litrovým motorem není žádná legrace.

Jednostopá vozidla jsou romantická záležitost. Ať už jste poslední kovboj na Harleyi, stříbrný sršán na bleskové Hondě či lamač dívčích srdcí na vyleštěném skútru. A záleží nejen na vás, ale i na reakcích vašeho okolí, jestli dokončíte jízdu bez újm na zdraví.

„Klíčové slovo je v tomto případě ‚kultura‘,“ tvrdí David Neff. „Podle stylu, jakým se u nás jezdí, si o naši

kulturní úrovni můžeš udělat předstihu. Místo tolerance agresivita, místo respektu závist. A kdo je jiný, třeba jako motorkáři, je buď blázen, nebo zabiják. Jenže například můj táta si motorku pořídil na prahu šedesátky a blázen není.“

Tři brány do pekla

Neffova slova znějí logicky, jsou ovšem v mém rozporu se statistickými údaji. Loni na českých silnicích zemřelo 134 řidičů motocyklů nebo jejich spolujezdců. A letos v období od ledna do května přibylo dalších 35 mrtvých.

Sotva vysvitlo jarní slunce, neuběhl víkend beze zpráv o podobných tragédiích. Komu tedy rostoucí počet mrtvých vyčítat?

„V zásadě existují tři hlavní rizika, se kterými musí motorkář počítat,“ říká Neff. „V první řadě jsou to řidiči aut. Je neuvěřitelné, jak se někteří chovají. V pražském provozu je třeba běžné, že předjíždím na motorce kolonu a řidič, frustrovaný z toho, že v ní musí stát, otevře dveře a zablokuje mě. Místo aby byl rád, že jsem si nevzal auto a nepřispívám tak k ještě větší zácpě. Nedokáže přenést přes srdce, že bych projel a on tam zůstal trčet.“

Takový příklad opět vypovídá spíše o kulturní úrovni některých řidičů. V jejich případě je však mnohem nebezpečnější nedostatek koncentrace.

„Rok jsem nechal jenom proto, že se řidič nekoukl na boční zrcátka, když vybočoval do levého pruhu. Smetl mě a já mohl být rád, že jsem to přežil.“

Blázni a šílenci, vejtahové, nebo spíš pohodáři? Muži a ženy na silných strojích. Redaktor MF DNES zkoumal MEZI MOTORKÁŘI, kdo dneska jezdí a proč jich tolik umírá?



Druhým nebezpečím, které na motorkáře číhá, jsou sami motorkáři. „Řídit motorku o objemu pět set a víc kubických centimetrů vyžaduje dlouholetou praxi, zkušenost a opatrnost. Osobně jezdím od osmnácti, učil jsem se na nižších kubaturách a pořád jezdím opatrně. Stejně se ale nemusí chovat kluk, který od tatínka dostane motorku, co jezdí dvě stě padesát,“ říká Neff.

Jeho slova potvrzuje i smutná zpráva, která oblékla svět před několika týdny. Média tehdy přinesla zprávu o smrti nadějněho kanadského hokejisty Luca Bourdona. Snad dva dny poté, co si pořídil motorku, s ní narazil do nákladního přívěsu a na místě zemřel. I mezi českými motorkáři je řada těch, kteří se nevrátili z první zkušební jízdy.

„Třetím rizikem je stav českých silnic,“ pokračuje Neff. „Řidičům aut to může být celkem jedno, maximálně jim to trochu víc drncá, ale motorkáře může rozhodit každá díra v asfaltu. Jede na dvou gumách, jejich dotyková plocha s vozovkou je asi jeden centimetr. A vůbec nejhorší je na silnici šterk. To je skoro jistota katastrofy, zvlášť když ho asfaltěři nasypou do zatáčky. S tím se nedá prakticky nic dělat,“ rozhořčuje se. „Navíc na těch pár kilometrech slušných silnic je pak spousta motorkářů, kteří se taky chtějí projet, a riziko nehod se tak ještě zvyšuje.“

Zvuku motoru neodoláš

Před teplíčkým železničním nádražím brzdí staříčkový černý mercedes, který řídí

do pŕli tĕla svlečený potetovaný svalovec. Jmenuje se Jirka (přijmení si nechává pro sebe), pracuje jako řidič záchranky a dnes má volno. Svĕho jednostopĕho miláčka však nechal doma a pŕijel vypŕjčeným autem. „Nevĕdĕl jsem, co si vezmeš za hadry,“ vysvĕtluje. Jedeme po silnici do Mostu, na místo, kde jeho partáci z motorkářského klubu provozují autodŕžel.

Cestou vzpomíná na své začátky, na spojení, které v osmnácti vymĕnil za červenou Jawu 350, na všechny stroje, které vystřídal, na postupný rŕst jejich kubatur. Nĕkolikrát motorku prodal s tím, že už si další nekoupí, ale nikdy to nevydŕžel.

„Když v létĕ vidíš, jak to proti tobĕ jede, stačí slyšet zvuk motoru, tomu se nedá odolat,“ rozplývá se a ve zpĕtnĕm zrcátku si pozornĕ prohlíží yamaha, která se k nám rychle blíží. „Navíc parta lidí, která v Teplících kolem motorek funguje, je perfektní. Máme tu klub SPJS Piraňa. Ta zkratka znamená Sdružení pŕatel jedné stopy. Tam jsem mezi svýma.“

Mezi svýma

Sjíždíme ze silnice a zastavujeme u dílen. Nacházíme se v doupĕti piraní.

Jirka se vítá s kamarády. Volným krokem k nám pŕichází další chlapík v pracovním. Vypadá o pár let starší než ostatní, tváří se vážně a vyznačuje autoritu. „To je Karel. Šĕf,“ představuje ho můj pŕuvod-

Pokračování na stranĕ C2