



Eliška Junková v době největší slávy za volantem závodní Bugatti 35 B.

Příběh paní Elišky

JAN TUČEK

Před sto lety, 16. listopadu 1900, se narodila patrně nejúspěšnější automobilová závodnice všech dob a výjimečná osobnost českého motorismu, Eliška Junková. Během jen čtyřleté závodnické kariéry (1924-1928) se drobná, ale energická mladá dáma vyšvihla mezi absolutní jezdeckou špičku a skvěle reprezentovala svoji vlast a značku Bugatti.

Eliška Junková pocházela z Olomouce, z rodiny zámečnického mistra Pospíšila a její původní křestní jméno znělo Alžběta. Jako šestnáctiletá nastoupila Bětka Pospíšilová coby korespondentka do jedné z olomouckých bankovních poboček, které tehdy šéfoval mladý, dvaadvacetiletý ředitel Vincenc Junek. Po několika měsících, ještě ve válečném roce 1917, pan ředitel odcházel zakládat novou pobočku do Brna. Mezi těmi, které si pro tento nelehký úkol vybral, byla i slečna Pospíšilová. Zajímavostí je, že v Brně bydlela u paní Muchové, vdovy po učiteli, jejíž syn ing. Petr Mucha se později stal konstruktérem a závodníkem v továrně Praga (v roce 1933 vyhrál závod Tisíc mil československých, v červnu 1934 však při tréninku na další ročník havaroval a smrtelně se zranil). Brzy po skončení první

světové války se osmnáctiletá slečna Pospíšilová vydala na zkušenou, nejprve do Francie, kde řadu měsíců pracovala v zahradnictví v Antibes, další etapou jejího vandru byla švýcarská Ženeva.

Při krátkém pobytu v Praze, před dalším odjezdem do Ženevy, se bystrá mladá dáma stačila přihlásit do autoškoly a získat i řidičský průkaz. Mimochodem - ženy řidičky se tehdy u nás počítaly jen na desítky. Alžbětin někdejší šéf a nápadník Čeněk Junek už mezitím motorismu propadl naplno a pustil se i do závodění. V polovině dubna 1922 vyhrál na Mercedesu svoji kategorii v závodě Zbraslav-Jiloviště, o devět týdnů později - 24. června - byla svatba. Ze slečny Pospíšilové se stala paní Junková, zároveň se však změnilo i její křestní jméno. Během pobytu v cizině se Alžběta proměnila v Elisabeth, z níž se při zpětném překladu stala Eliška. Svatební cestu novomanželé věnovali přípravám na závod mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi, výsledkem však tentokrát nebyla medaile, ale havárie při jedné z tréninkových jízd a zle poničený vůz.

Na podzim 1922 se manželé Junkovi na Pařížském autosalonu seznámili s Ettorem Bugattim a ještě před koncem roku se dočkali své první Bugatky, aerodynamicky tvarovaného závodního typu 30 s přezdívkou „doutník“ a dvoulitrovým osmiválcem. Už v předjaří roku

1923 jej vezli zpátky do továrny k překarosování na sportovní vůz a poslední úsek cesty ze Štrasburku do Molsheimu absolvovala paní Eliška sama, zatímco její manžel s kolegou museli na obchodní jednání. V jednom z alsaských městeček mladá řidička zabloudila a na cestu se vyptávala asi čtrnáctiletého chlapce, který jel okolo na bicyklu. Motor Bugatky se však mezitím zastavil, a tak mladík musel ještě zatočit klikou, aby jej znovu uvedl do chodu. Až o rok později vyšlo najevo, že jejím pomocníkem nebyl nikdo jiný, než Patronův starší syn Jean Bugatti (1909-1939). Právě Eliščinu spanilou jízdou mezi Prahou a Molsheimem se staly jedním ze základů přátelství Junkových s Ettorem Bugattim a jeho rodinou.

Koncem dubna 1923 absolvovala Eliška Junková svůj první automobilový závod, i když jen v roli spolujezdkyně. Na palubě Bugatky asistovala svému muži při závodě do vrchu Zbraslav-Jiloviště a bylo z toho opět vítězství ve třídě. V létě 1923 si Junkovi pořídili novější závodní vůz Bugatti typu 32 s pontonovou aerodynamickou karoserií, jež mu ve Francii vynesla přezdívkou „tank“ a u nás nepříliš lichotivé pojmenování „želva“. Bugatka s výkonným dvoulitrovým osmiválcem měla jen dvoumetrový rozvor náprav a její jízdní vlastnosti měly k dokonalosti daleko. Před prvním startem v zářijovém plzeňském klání Lochotín-Třemošná navíc roztáčecí klika Junkovi zle pohmoždila již za války poraněnou ruku, a tak během závodu „Oček“ (tak



Čeněk Junek (1894-1928).



Eliška Junková na startu závodu Zbraslav-Jiloviště 1926, kde vybojovala své první absolutní vítězství.

mu říkala mladá paní) sice řídil, řadící páku převodovky však podle jeho pokynů ovládala spolujezdkyně. Navzdory plzeňskému prvenství i dalšímu vítězství na vrchu Schöber u Rumburka „želva“ putovala zpátky do Molsheimu a Ettore Bugatti Junkovými přislíbil dodat nový závodní dvoulitr ročníku 1924, později mimořádně proslulý typ 35. Dopis s vlastnoručním náčrtem „pětatřicítky“, který Patron zaslal do Prahy počátkem dubna 1924, téměř čtvrt roku před oficiální premiérou typu 35 na Velké ceně Francie v Lyonu, je pak dal-



Květen 1928: Čeněk Junek si v ověnění Bugatce odváží z Wilsonova nádraží Elišku, hrđinku závodu Targa Florio.

Vzácný snímek z července 1928 z depa v Nürburgingu: zleva stojí Ettore Bugatti, Eliška a Čeněk Junkovi. O pár hodin později už Čeněk Junek nebyl mezi živými.



na 108 km dlouhé trati slavného závodu Targa Florio. Eliška proháněla lehčí jedenapůllitrový čtyřválec Bugatti 37, Čeněk jezdil s osmiválcem Bugatti 35 B. Závod se jel na pět okruhů (celkem 540 km) a manželé se měli za volantem „pětatřicítky“ střídát. Rytíř Vincenzo Florio, organizátor závodu, však paní Elišku přemlouval, aby celé klání absolvovala sama. Po prvním okruhu byla na skvělém čtvrtém místě s odstupem 34 sekund za vedoucím Minoiou, ve druhém kole ji však zradilo zadírající se řízení a při nárazu do skály ji snad jen záraz uchránil od nehoršího. K tribunám se vracela hoře zklamána, ale diváci jí nadšeně aplaudovali. V okamžiku havárie totiž jela v čele závodu! Rytíř Florio byl nadšen a „Elisabetta Bravissima“ nesměla chybět na startu dalšího ročníku sicilského klání.

Jel se 6. května 1928, paní Eliška se však pečlivě připravovala už od poloviny dubna. Manžel tentokrát z pracovních důvodů musel zůstat v Praze, a tak si alespoň posílali dopisy a telegramy. Průběh vlastního závodu byl popsán už mnohokrát (např. v AR 5/98), a tak jen připomeňme, že paní Eliška s vozem Bugatti 35 B jela fantasticky, po druhém kole byla dokonce v čele o 20 sekund před Camparim (Alfa Romeo) a o 39 sekund před Divem (Bugatti), po potížích s přehřívajícím se motorem a defektu způsobeném kameny, jež kdosi v posledním kole nastrážil v zatáčce na 38. km tratě, nakonec obsadila skvělé páté místo a byla jasně nejlepší mezi netovárními jezdci kategorie Isolati. Za ní zůstali s velkými odstupy Minoia, Fagioli, Dreyfus i další hvězdy tehdejšího závodnického nebe.

Po sicilských oslavách následoval triumfální příjezd do Prahy, kde Elišku z Wilsonova nádraží manžel odvázel v květy ověněné Bugatce za doprovodu desítek motocyklistů. Jen o deset týdnů později však radost a slávu vystřídal hluboký smutek. Čeněk Junek zahynul 15. července 1928 při závodech sportovních vozů na německém Nürburgringu a stal se první obětí tohoto okruhu. Paní Eliška se tímto okamžikem se závoděním rozloučila, zůstala však uznávanou osobností motoristického světa, zejména sportovního, v němž vždy se šarmem sobě vlastním hájila československé barvy a zásady fair play. Svou brilantní jízdu stoletím motorismu diskretně zakončila 5. ledna 1994 nedlouho po svých třiadvacátých narozeninách. ■

ším z důkazů oboustranných sympatií. Koncem srpna 1924 první Bugatti 35 dorazila do Prahy a začátkem září se s ní Čeněk Junek přihlásil k závodu Lochotín-Třemošná. Paní Eliška, o jejímž jezdeckém talentu byl její muž neochvějně přesvědčen, mu sekundovala za volantem „Babušky“, překarosovaného staršího dvoulitru Bugatti 30. Do svého prvního závodu pak Eliška Junková odstartovala v Lochotíně 7. září 1924 a hned si odnesla vítězství v kategorii cestovních automobilů, zatímco její manžel s „pětatřicítkou“ triumfoval mezi závodními dvoulitry.

Další dvojnásobný úspěch zaznamenala sympatická manželská dvojice v květnu 1925 při závodech Zbraslav-Jiloviště: Čeněk s Bugatti 35 zvítězil ve dvoulitrové třídě závodních vozů, Eliška s „Babuškou“ vyhrála třídu sportovních automobilů a potvrdila tak, že úspěch v Lochotíně nebyl náhodný. Během sezony 1925 následovaly další vavříny z domácích klání, přičemž jen jedinkrát - a to ještě z nouze - neměl vůz paní Elišky značku Bugatti. Cestou na červnový závod do vrchu Dubí-Cinovec se unavená „Babuška“ porouchala a narychlo ji musel nahradit cestovní Panhard-Levassor.

Do sezony 1926 paní Eliška vyjela za volantem vozu Bugatti 35 s přezdívkou „Otakárek“ - ze závodního stroje, s nímž dosud jezdil její manžel, se namontováním blatníků a osvětlení stal sportovní automobil. 9. května 1926 se jel jubilejní desátý ročník závodu do vrchu Zbraslav-Jiloviště a Eliška Junková jako první žena v historii zvítězila v absolutním pořadí klasického automobilového závodu. Dokázala porazit všechny mužské konkurenty včetně vlastního man-

žela, který tehdy sedlal kompresorovou Bugatti 35 B s přeplňovaným motorem 2,3 l. Nadšení publika bylo veliké a „Otakárek“ si vysloužil hrdou přezdívkou „Modrý blesk“. O tři měsíce později absolvovala paní Eliška svůj první zahraniční start na mimořádně obtížném závodu do vrchu Klausenpass ve Švýcarsku. Na 21,5 km dlouhé trati za deště, mlhy a sněhové bouře potvrdila své jezdecké umění i tvrdohlavost a zajela lepší čas než Rudolf Caracciola s osmilitrovým Mercedesem. Na jaře 1927 začalo velké sicilské dobrodružství: manželé Junkovi trénovali

Eliška Junková v sedmaosmdesáti letech se suvenýry z Targy Florio.

