

## Každá láska má v sobě přestupek

Už když byl Luboš malý, kluk, který sotva chodil do školky, miloval vše, co jezdilo. V zimě strávil celé dny na kopci bobováním a sáňkováním. Když zrovna nebyl sníh a byl led, tak vytáhl brusle a šel na rybník. Ovšem malého Luboše by nikdy nebavilo jen tak bruslit, proto zapřáhl svého vycvičeného psa a nechal se tahat. V létě zase často jezdil na koloběžce a trojkolce.

První velký zvrat do jeho života přineslo kolo, tento jednoduchý nástroj si oblíbil zejména proto, že nemusel vynakládat tolik energie k pohybu jako u ostatních prostředků, a mohl jezdit značně rychleji. V jeho věku to nebylo nic zvláštního, že dostal kolo, každý jeho spolužák už uměl tento dopravní prostředek ovládat až na Zdendu Tecla, který byl z chudé rodiny a kolo neměl, ovšem u Luboše to bylo něco jiného, miloval totiž rychlost. Měl rád, když předjížděl své kamarády, když mu svištěl vzduch kolem uší a když dřel v zatáčkách pedálama o asfalt. Vlastně ho nic jiného nebavilo.

Proto není divu, že si v patnácti udělal řidičák na motorku. Jeho prvním strojem se stala Jawa 21 Pionýr. Byla to sice plečka, ale nic silnějšího řídit nesměl. Stačilo počkat si jen rok, aby si řidičák mohl rozšířit o podskupinu A1, ale to bylo pro Luboše až příliš dlouhá doba, a tak začal vylepšovat svého fichtla. Naštěstí se učil na automechanika a škola mu šla, tak pro něj lehký tuning nebyl žádný problém. Jako první udělal výbrus válce na 60ccm, druhým krokem byl laděný výfuk. Vyměnění rozety byla samozřejmost, ovšem mistrným dílem bylo zvětšení trysky karburátoru. Těmito úpravami se z křápa, který jel sotva padesát, stal nejrychlejší Pionýr v okrese. Lubošův rekord bylo sedmdesát pět kilometrů za hodinu na rovině, ovšem na tento výkon nebyl stroj ani zdaleka dělaný a není divu, že se zadřel motor.

To už ale Lubošovi nevadilo, jelikož si zrovna rozšířil své řidičské oprávnění a hledal novou mašinu. Rozhodování nebylo vůbec jednoduché. Šetřivý čtyřtakt nebo výkonný dvoutakt, Hondu CBR nebo Hondu NSR? Nakonec vyhrála NSR, jelikož dva roky do třicet pět Kw jsou přeci jenom dlouhá doba. Ze začátku to nemělo chybu, brzda, plyn, brzda plyn, ostré průjezdy zatáčkami, vysunuté kolínko, obroušené boty, na rovině přes stovku. Bohužel po roce už to nebylo ono, najednou bylo sto dvacet pomalu. Luboš proto zvážil situaci, a jelikož zbývala ještě jedna dlouhá sezóna, začal s úpravami, tentokrát na to šel ale opatrněji. Omezil se jen na sportovní filtr a laděný výfuk, víc udělat nemohl, jelikož by to stroj asi nepřežil, tak si alespoň udělal radost podsvícením zadního kola.

Auto bylo vedlejší, navíc byl Luboš věrný dvěma kolům, tak ušetřil osm tisíc za řidičák na koupi nového stroje, tentokrát Hondy CB500 F s výkonem třicet pět Kw. Luboš byl s koupí velmi spokojen, akcelerací se mu nemohlo vyrovnat žádné auto a maximálka byla taky slušná. Jenomže Luboše už přestalo bavit jezdit na krátké projížďky po okolí, a tak si koupil kufry a rozjel se do Alp a k moři. Teprve teď, když poznal kouzlo rychlé jízdy a cestování, se Luboš skutečně zamiloval, motorky se staly jeho láskou na celý život.

Když začala nová sezóna, dostal Luboš nápad zajet na okruh. Tam ho ale potkalo obrovské zklamání, najednou to zase nebylo ono, přispěli k tomu také borci na opravdu velkých mašinách, kteří ho nemilosrdně předjížděli. I jeho Honda na to neměla dost sil.

Byla to pro něj taková rána a ježdění ho tak pohltilo, že už nehleděl na nic kolem sebe, nečekal do jedna a dvaceti a koupil si svůj první supersport – RRko od BMW. Byl to parádní stroj, Luboš se poprvé projel přes dvě stě, ovšem tady již překročil veškeré hranice. Ještě si slušnou dobu pojezdil, ale pak přišlo, to co muselo: setkání s modrým Pasatem a na pár let byl s ježděním útrum.