

Ing. Jiří Kotek: Život zasvěcený přesnosti, rychlosti a technické dokonalosti

Úvod: Architekt závodní duše Mladé Boleslavi

Ve světě mezinárodní rallye a automobilového inženýrství existuje jen málo jmen s takovou váhou, jakou má Ing. Jiří Kotek. Působí v samotném srdci českého automobilového průmyslu – v Mladé Boleslavi – a jeho kariéra není pouhým výčtem pracovních pozic, ale kronikou vývoje značky Škoda. Od zamaštěných dílen 70. let přes vysoce konkurenční prostředí mistrovství světa v rallye (WRC) až po moderní transkontinentální maratony vystupoval jako navigátor, hlavní konstruktér, šéf týmu i podnikatel. Je považován za „duchovního otce“ některých z nejikoničtějších rallyových vozů historie a jeho vliv sahá od lokálních tratí v Sosnové až po nelítostný prach východní Afriky.

Raná léta: Od učně k továrnímu expertovi (1969–1975)

Cesta Jiřího Kotky začala v roce 1969, kdy se přestěhoval z Kolína do Mladé Boleslavi a nastoupil do podniku AZNP (Automobilové závody, národní podnik). Začínal jako zámečnický ve specializovaném oddělení úprav vozidel – předchůdci pozdější Škoda Motorsport.

Jeho raná léta byla charakteristická neúnavnou zvědavostí a snahou pochopit, jak přimět sériové vozy přežít brutální podmínky soutěžního motorsportu. Právě v tomto období propojil své formální technické vzdělání s praktickými zkušenostmi „od ruky“. V roce 1972 debutoval na soutěžních tratích na místě navigátora po boku Karla Šimka ve voze Škoda 100 L. Tím začala jeho dvojkolejná kariéra – přes týden stavěl auta a o víkendech s nimi závodil.

Zlatá éra Škody 130 RS a partnerství s Kvaizarem (1976–1981)

Konec 70. let znamenal Kotkův vzestup na mezinárodní scénu v roli spolujezdce. Vytvořil legendární posádku s dnes již zesnulým Svatoplukem Kvaizarem a společně se stali tváří továrního týmu Škoda. Jejich největším úspěchem bylo vítězství ve třídě na Rallye RAC ve Velké Británii v roce 1978 s ikonickou Škodou 130 RS.

Škoda 130 RS, často označovaná jako „Porsche východu“, byla vozem, který Kotek znal do posledního šroubku. Jeho technické připomínky pomohly vyladit chování vozu s motorem vzadu a proměnily jej v postrach mnohem silnějších soupeřů na evropských tratích. Toto období upevnilo jeho pověst jednoho z nejlepších navigátorů východního bloku – nejen díky orientaci v itineráři, ale i schopnosti diagnostikovat technické problémy ve vysokých rychlostech.

Vizionářský konstruktér: Zrození Škody 130 LR (1981–1989)

S příchodem 80. let vstoupil svět rallye do éry skupiny B – období extrémního výkonu a experimentálních technologií. Zatímco ostatní výrobci stavěli pětisetkoňová monstra, Kotek pochopil, že skutečná síla Škody spočívá v lehkosti a preciznosti.

Stal se hlavním inženýrem a „duchovním otcem“ projektu Škoda 130 LR. Pod jeho vedením tým posunul hranice hliníkového motoru – technologie původně určené pro připravovaný Favorit. Kotek osobně dohlížel na snížení hmotnosti vozu na pouhých 700 kg, což umožnilo motoru o výkonu 130 koní konkurovat mnohem silnějším strojům v technicky náročných pasážích.

V letech 1981 až 1989 se vypracoval do čela týmu Škoda Motorsport. Vedl legendární sestavu jezdců včetně norské hvězdy Johna Hauglanda a provedl tým složitým přechodem od vozů s motorem vzadu k předokolkám Favorit.

Globální maratony a návrat do WRC (1990–2000)

Po sametové revoluci nabrala Kotkova kariéra ještě mezinárodnější rozměr. Stal se specialistou na transkontinentální maratony a dokázal, že česká auta obstojí v nejtěžších podmínkách světa. Společně s Jiřím Šedivým absolvoval několik extrémních vytrvalostních podniků s vozem Škoda 1100 MB:

- Londýn–Sydney (1993 a 2000)
- Londýn–Mexiko (1995)
- Panama–Aljaška (1997)

Současně zůstával klíčovou osobností v rámci továrny Škoda – působil jako vedoucí montáže sériových vozů a zároveň se podílel na ambiciózním návratu značky do nejvyšší ligy rallye v podobě projektu Octavia WRC v roce 1999.

Autosport Kotek a odkaz safari Porsche (2001–současnost)

V pozdější fázi kariéry se Jiří Kotek posunul z role továrního zaměstnance k mezinárodně uznávanému nezávislému podnikateli. V Kosmonosích u Mladé Boleslavi založil firmu Autosport Kotek, specializovanou na stavbu špičkových závodních verzí vozů Porsche 911.

Jeho dílna se stala cílem závodních legend z celého světa. V roce 2011 zvítězilo Porsche 911 postavené Kotkem a řízené legendou WRC Björnem Waldegårdem na East African Safari Classic Rally – pravděpodobně nejtěžší historické rallye světa. Kotkovy „zlaté české ruce“ si získaly další respekt a zájemci ze Švédska, Německa či Švýcarska si u něj začali objednávat vozy ve specifikaci „Safari“.

I po sedmdesátce zůstal aktivní – v letech 2021 a 2022 se vrátil na místo navigátora v Africe po boku Glena Edmundse, kde dosáhli třídivých vítězství s replikou Škody 130 LR.

Mimo dílnu: Komunita a literatura

Dopad Jiřího Kotky na Mladou Boleslav je patrný i v místní infrastruktuře. Patřil mezi původní spoluzakladatele Autodromu Sosnová – závodního okruhu, který vychoval celé generace českých jezdců.

V roce 2025 byla jeho životní dráha konečně zachycena v autobiografii Jiří Kotek – Můj život s rally, kterou napsal Daniel Porazil. Kniha o rozsahu 360 stran je svědectvím o muži, který prožil nejzásadnější dekády automobilového průmyslu.

Závěr: Odkaz technické integrity

Ing. Jiří Kotek představuje vrchol „mladoboleslavské školy“ inženýrství. Je to muž, který chápe, že duše automobilu se rodí z rovnováhy mezi technickými limity a odvahou jezdce. Ať už navrhoval revoluční hliníkovou hlavu motoru, nebo navigoval posádku africkou savanou, jeho kariéra je učebnicí oddanosti a preciznosti. Zůstává živou legendou – nejen jako symbol minulosti značky Škoda, ale i jako trvalý vliv na světový motorsport.