

DVANACTÝ ROČNÍK VELKÉ CENY ČSSR byl celem ve znamení návratu automobilů. Po třinácti letech se opět objevily na startu — a nezklamaly. Cooper, Lotus, Lola, Stanguellini, Wartburg a Škoda, celkem 25 vozů, které mezi sebou urputně bojovaly a které již v tréninku několikrát překonaly starý Chironův rekord 8:09,9 z roku 1949. Ten byl ovšem dosažen na dvanáctiválcovém voze Ferrari o obsahu 1500 ccm, dávajícím 280 k při 7000 ot/min. Těžiště letošního VCC bylo stále ještě v motocyklech, i když snaha pořadatelů i zájem diváků ukazovaly, že vbrzku budou automobily i motocykly zastoupeny ve stejném množství. A mluvíme-li již o budoucnosti našeho Závodu družby národů, musíme se zmínit o nutnosti radikálních změn v povrchu i v délce trati. Nyní, kdy je již vlastně rozhodnuto o dalších startech automobilů, musí se současně uvažovat také o jejím rozšíření, alespoň na některých úsecích, a o jednotném povrchu. To jsou jediné nedostatky, které však jednak rozhodují o startu nej přednějších světových závodníků u nás a záro-

Pouze jeho nemohl náš neúspěšnější jezdec v této třídě Stanislav Malina překonat. Jinak díky svému jezdeckému umění a samozřejmě i výkonu stroje, odsunul všechny ostatní jezdce na strojích MZ, Suzuki, MV Agusta, Ducati a CZ na další místa. Na to, aby porazil Szabó pouze svým jezdeckým uměním, má brněnský okruh příliš mnoho dlouhých rovinek, na kterých mohl maďarský reprezentant maximálně využít rychlosti svého dvoudobého stroje. Například na rovině u věže rozhodčích dosahoval rychlosti kolem 180 km/h, kdežto Malina pouze 175 km/h. Ke cti Malinové musíme konstatovat, že Szabó byl jediný, který této skutečnosti využil a že další jezdci na rychlejších MZ se museli před jeho jezdeckým uměním sklonit (Moses, Krumpholz — oba z NDR a další).

Szabó zvyšoval svůj náskok před Malinou každým kolem přibližně o 7 vteřin. Na třetím místě jezdil celý závod Moses a o čtvrté bojovali Zípek s Krumpholzem. Zpočátku byl Zípek úspěšnější, ale uprostřed závodu (ve třetím kole) ztratil jeho stroj výkon (prasklé ventilové pružiny) a

san Redman na stroji Honda 250, jehož poslední dvě sezóny byly ve znamení největších světových úspěchů. Byl to Štastný, sledovaný Slavičkem, který se ujal vedení. Ale již v prvním kole se začalo pořadí měnit. Na čele zůstal Štastný, ale za něho postupil Redman, těsně sledován Havlem. S velmi malým odstupem za nimi jeli Sevostjanov a Slaviček. Závod začal mít dramatický průběh. Redman se nechtěl spokojit se svým postavením, předjel Štastného a začal se mu vzdalovat. Soubor bohužel netrval dlouho. Již ve třetím kole přišla zpráva, že Štastný odstoupil z druhého místa pro poruchu. Později jsme se dozvěděli, že poruchou byla přetržená ojnice. Než k ní došlo, změřil E. Roučka na svém elektronickém počítači rychlost, jakou projíždějí vedoucí závodníci prostorem kolem depot. Štastný kolem 215 km/h, Redman 210 km/h, Sevostjanov a Slaviček 200 km/h. O „osirelé“ druhé místo se ucházel současně Sevostjanov, Slaviček, Cada a Havel. Po mohutném náporu se na ně ve čtvrtém kole propracoval Havel a z vedoucí skupiny odpadl Sevostjanov. V krátké bitce mezi Havlem a silně dotahujícím Slavičkem musel Havel z dalšího závodu pro poruchu odstoupit. Tím prakticky skončil boj o přední místa a na špiče se ustálilo pořadí: Redman, Slaviček, Cada. O čtvrté místo bojoval Driver se Schneiderem. Driver byl úspěšnější. V posledním kole nejenže překonal Schneidera, ale začal silně dojíždět i Cadu, který nakonec projel cílem o pouhé 2 destiny vteřiny před ním.

Výsledky — (8 kol, tj. 142,4 km): 1. Redman (Rhodesie) Honda 1-01:48,5. (průměrná rychlost 138,25 km/h), 2. Slaviček, Jawa OHC, 1-02:51,2/ 3. Cada, CKB, 1-03:20,5, 4. Driver, (Jižní Afrika), Norton 1-03:20,7, 5. Schneider (Rakousko), Norton, 1-03:20,8, 6. Helikar, Jawa OHC, 1-05:17,3.

VE DVĚSTĚPADESA TKÁCH

jsme marně hledali na startovní čáře Františka Srny. O start na našem vrcholném silničním závodě ho připravila neukázněná a nesportovní jízda T. Delimána, jejímž výsledkem byla zlomená klíční kost závodníka Srny. Nebylo to poprvé, co Delimán ohrozil některého jezdce, ale doufáme, že to bylo naposledy. Jeho „zákrok“ jsme mohli spatřit i v Brně, kdy na cílové rovince předjížděl opět velmi nebezpečně.

Na startu se objevil znovu Jim Redman se svojí Hondou, vedle našich reprezentantů Slavička, Havla a Štastného na Javách a „černého koně“, Maliny na CZ OHC. Ze zahraničních jezdců patřili k favoritům ještě Szabó a Rakušan Schneider, oba na strojích MZ, Redman chtěl opakovat svoje vítězství a po odstartování šel rychle kupředu. Na vedoucí pozici vydržel dvě kola. Do třetího vjžděl již s náskokem 19 vteřin před Maďarem Szabó, jehož stihal Malina. V tomto kole musel Redman poprvé zastavit v depu a domnívá se, že jedná ze svíček není v pořádku, pokračoval v další jízdě. Ale závada nebyla ve svíčke, nýbrž na ventilovém rozvodu a tak v dalším kole zůstal v depu definitivně. Stěšena se obrátila zády i k Szabó, který rovněž musel pro závadu na stroji odstoupit. V tom okamžiku byl mu již Malina v těsném závěsu a neustále ho ohrožoval. Zcela zaslouženě se ujal vedení, stíhán výborně jedoucím Slavičkem. Za nimi jezdil Schneider před Štastným a Havlem, Perrisem na Suzuki a Sevostjanovem na CKB. Boj o vítězství se přenesl na naše jezdce a labužníci silničních závodů si přišli na své. Malina startoval s novou dvěstěpadesátkou CZ OHC pouze několikrát. Proto nebyl na stroj ještě zvyklý, nevěděl — jezdecky řečeno — co vše si s ním může dovolit. Jeho devizou bylo spíše spoléhání na vyšší motoristický výkon. Slaviček naopak byl se svým strojem dokonale sjezděn a znal jeho přednosti i slabiny. Podle toho také vypadal jejich vzájemný soubor. V zatáčkách, např. u domu, Slaviček předjížděl Malinu, který si vede-

VELKÁ CENA Československa

veň souvisí se zarazením Velké ceny Československa do závodů o mistrovství světa. Dosavadní nestejný a místy nerovný povrch dělá rovněž jezdcům často „starosti“ a s jeho úpravou se zcela jistě posunou průměrné rychlosti opět o další kilometr.

Hlasatelé budou muset být přímo na některých úsecích a odtamtud informovat diváky a nikoliv předávat hlášení o průjezdu jednotlivých závodníků do hlavní věže a teprve odtamtud je vysílat dál. Rovněž informace o technických zájmovostech jednotlivých strojů během závodu nejsou příliš vhodné a o přestávkách je k tomu více času. A diváci jsou k těmto zájmovostem o přestávkách vnímavější. Je také na povážení, vyskytují-li se při hlášení věty jako „odpoledne budou konat tréninková kola na čas“ a mnoho podobných pozoruhodností, které vyvrcholily během závodu dvěstěpadesátek.

Jinak věnovali pořadatelé trati dostatečnou pozornost a po noční rozbávce potrvání ji stačili na všech místech očistit. Naštěstí jim po sobotním dešti prálo během závodu počasí a tak neměli starosti s vodou a blátem.

Jestliže jsme řekli některé kritické připomínky, pak to nic nemění na tom, že pořadatelé jsou zkušení, vědí co chtějí a uspořádání VCC se zhostili se cti. Ale na všechno nemohou stačit. Úprava vozovky není jenom jejich záležitostí a přitom je to největší nedostatek naší Velké ceny.

Pochvalu za zdařilé uspořádání letošního ročníku si nezaslouží jenom oni, ale i pracovníci ČSCK a zvláště příslušníci VB, kteří s moravskou bodrostí udrželi téměř 200 000 diváků na vyhrazených místech. Naopak těm, kteří se museli pohybovat po trati, v jejich práci všemožně pomáhal.

Tento referát je vyhrazen sportovní části závodu. Co viděl v Brně technik, přinášíme na jiném místě tohoto čísla. Jako první přijeli na start jezdci mezinárodního závodu na strojích o

OBSAHU DO 125 ccm

a za nimi se seřadili účastníci národního závodu stopětadesátek. Již páteční a sobotní trénink napověděl favority a tak vcelku nikoho nepřekvapilo, ujal-li se vedení Maďar Szabó na továrním stroji MZ.

Zípek klesl až na sedmé místo. Stejný osud postihl i třetího jezdce ze Strakonice Bojera, u jehož stroje se tato závada projevila krátce po startu. To vysvětluje jeho osmé místo v cíli. Závodní na strojích našich předních jezdců umožnily Krumpholzovi, Perrisovi a Maďaru Rieszovi obsadit přední místa.

Výsledky — (6 kol, tj. 106,8 km): 1. Szabó (Maďarsko) MZ RE 50:48,7. (průměrná rychlost 126,1 km/h), 2. Malina (ČSSR) CZ OHC 51:33,7, 3. Moses (NDR) MZ RE 52:39,9, 4. Krumpholz (NDR) MZ RE 53:06,1, 5. Perris (Kanada) Suzuki 53:50,7, 6. Reisz (Maďarsko) MZ RE 53:51,0. V národním závodě

VE TRIDĚ DO 175 ccm

nebylo při účasti Václava Paruse o vítězi pochyb. Na stejném stroji (CZ OHC) startoval také Boček, ale ten se zdržel při startu a ve čtvrtém kole pro závadu na zapalování odstoupil. Parusova převaha byla tak značná, že uprostřed závodu měl již náskok téměř tři minut. Po Bočkově odpadnutí postupil na druhé místo slovenský jezdec Chrappa a na třetí plzeňský Kamarád Škoda, že se na startu zdržel mladičkový Staša, jehož výkony v letošní sezóně jsou opravdu nadějné. Jezdce ve třídě do 175 ccm můžeme rozdělit zhruba do tří skupin. V té jedné je jich velmi málo — pouze dva. Parus a Boček se svými čtyřdobými stroji. Do druhé patří svým výkonem Novosad, Kročka, Krmíček, Staša, Chrappa a Svítal a do další ostatní jezdci na starších a málo výkonných strojích.

Výsledky — (6 kol, tj. 106,8 km): 1. Parus, CZ OHC 51,51,2 (průměrná rychlost 123,5 km/h), 2. Chrappa, CZ 55:28,7, 3. Kamarád, CZ 55:45,7, 4. Krmíček, CZ 56:17,2, 5. Staša, CZ 56:28,3, 6. Novosad, CZ 56:29,7.

TRIDA DO 350 ccm

byla očekávána všemi diváky s největším zájmem. Vždyť její poslední čtyři ročníky se staly kořistí Františka Štastného, který také letos byl favoritem číslo 1. Z dalších 35 jezdců, kteří v této třídě startovali, mu podle tréninkových časů měli být největšími soupeři náš Havel a Slaviček a sovětský jezdec Sevostjanov. Za nimi na startovní čáře však stál i výborný Rhode-

ni získával opět na přímých úsecích. Tak se oba velmi často střídali ve vedení, až projel vítězně cílem Malina.

Již v referátu z Piešťan jsme poznamenali, že nová dvěstěpadesátka CZ má největší naději stát se našim nejúspěšnějším strojem v této třídě. Brno to potvrdilo. A až si Malina na stroj zvykne — a při jeho jezdeckých kvalitách to nebude dlouho trvat — můžeme s tímto motocyklem získat cenné mezinárodní úspěchy.

Prekvapil výkon Rakušana Schneidera, který hned při prvním startu na stroji MZ si vedl velmi zdatně a dovedl jeho vyššího výkonu využít k tomu, že jezdil před takovými jezdci, jako jsou Štastný a Havel. Havel musel z páteho místa odstoupit v posledním kole pro poruchu ventilového rozvodu a na jeho místo postoupil Sevostjanov, který zpočátku jezdil osmý a dokázal předjet i Perrise, který má mezi silničnickými jezdci velmi dobré jméno. Pochvalu si zasloužil také Lukšik, a to spíše za stylovou, klidnou jízdu, než za umístění, na něž jeho motocykl už nestačil.

Výsledky — (7 kol, tj. 124,6 km): 1. Malina, CZ OHC 54:43,3 (průměrná rychlost 136,6 km/h), 2. Slavíček, Jawa OHC 54:54,3, 3. Schneider (Rakousko), MZ 55:10,2, 4. Štastný, Jawa OHC 55:18,0, 5. Sevostjanov (SSSR), CKB 57:28,5, 6. Perris (Kanada), Suzuki 57:58,4.

Svoje malé úspěchy a ještě více neúspěchy v předcházejících závodech si Štastný i Havel dokonale vynahrádili v závodech

TRÍDY DO 500 cm.

Vyhrál Štastný a Havel dojel druhý. Ale museli tvrdě bojovat. Jejich největším soupeřem a současně i největším překvapením v tomto závodech, byl Švýcar Föll na stroji Matchless. Nejenže se ujal vedení, ale dlouho vzdoroval Štastnému a sedm kol jezdil před Havlem. Havel se jeho nástupem nenechal znervózňit, takticky jezdil za ním, hledal jeho slabiny, v osmém kole ho předjel a získal dostatečný náskok. Navíc výkon stroje švýcarského jezdce byl vyšší než tristipadesátka našich jezdců a Föll se ukázal jako ostřílený a zkušený závodník, který svoji kůži neprodá lacino.

Svému jménu zůstal něco dlužen Driver, který v minulých sezónách patřil mezi nejúspěšnější zahraniční jezdce. Letos byl jeho výkon v pětistovkách dosti mátožný. Čadovo umístění nebylo zvláště úspěšné, ale bylo dobré. Čada prakticky celou sezónu nestartoval, protože neměl motocykl a na VCC mu stroj zapůjčila sovětská výprava.

Výsledky — (9 kol, tj. 160,2 km): 1. Štastný, Jawa OHC 350, 1—06:50,2 (průměrná rychlost 143,78 km/h), 2. Havel, Jawa OHC

350, 1—07:36,0, 3. Föll (Švýcarsko), Matchless 1—07:45,1, 4. Driver (Jižní Afrika), Norton 1—09:01,5, 5. Anderson (Nový Zéland), Norton 1—10:47,4, 6. Gabites (Nový Zéland), Norton 1—12:18,9. V tomto závodech překonal Štastný rekord na jedno kolo časem 7:20,8 (starý rekord držel G. Hocking časem 7:21,8).

Již v úvodu jsme řekli, že velká pozornost byla soustředěna na závod

AUTOMOBILŮ FORMULE JUNIOR

Nebylo to od diváků macešské, ale pochopitelné, neboť třináct let je dlouhá doba a navíc byli příznivci automobilového sportu zvědaví, jak obstojí naše závodní vozy této nové formule v mezinárodní konkurenci. Již při pohledu na naše a zahraniční Juniory byl patrný rozdíl. Zatímco naše vozy jsou typickou úzkou klasické školy a připomínají vozy formule I, zahraniční — coopy, loly, i lotusy jsou křehké, líbivé a vysoce účelné konstrukce. Přesto by bylo chybné se domnívat, že čas i námaha, věnované vývoji československého vozu Junior byly marné. Začali jsme bohužel pozdě a chceme-li se dostat mezi ty nejlepší, máme co dohánět. Spoluautoři svazarmovského vozu Junior viděli v Brně mnoho nového. Marné jsme však mezi nimi hledali J. Vlčka, který jako jezdec i technik a nejvíce jako jeden z konstruktérů našeho Juniora, mohl v parkovišti získat mnoho cenných zkušeností.

Původně byly k závodům přihlášeny čtyři naše stroje. Po tréninku se však musel pořadatelům omluvit brněnský Valenta a při závodech odstoupil již v prvním kole Cejnar. Naše barvy tedy obhajovali jenom dva jezdci — Gbelec, který jako hnacího agregátu použil motoru Wartburg a Hubáček, jehož Junior vznikl ve svazarmovské dílně a je znám našim čtenářům z důkladného popisu. Jejich umístění není sice velkým úspěchem, neboť Hubáček skončil na 14. a Gbelec na 15. místě, ale přesto si oba zaslouží pochvalu. Jejich jízdu sledovalo mnoho parů zkušených očí, a posudek všech zní: dělali vše co bylo v jejich silách. Při nájezdech do zatáček i při průjezdu zatáčkami byli rychlejší než mnozí zahraniční jezdci, ale co naplat, na okruhu jsou i rovinku a při výjezdu ze zatáčky rozhoduje akcelerace. Pro ilustraci opět rychlostí z cílové rovinky: Kurt Ahrens sen. (Lotus) projížděl cílovou rovinkou (u závodníků bylo měřeno 4. kolo) rychlostí 210 km/h. Hubáčkovi změřili rychlost 164 km/h. Ahrens byl sice v tomto úseku nejrychlejší, ale i rychlost ostatních se pohybovala kolem 200 km/h. Jeho syn, který v závodech Juniorů zvítězil, dosáhl na jedno kolo času 7:07,7, což odpovídá průměrné rychlosti 149,7 km/h. Je to samozřejmě, neboť za třináct let se změnila

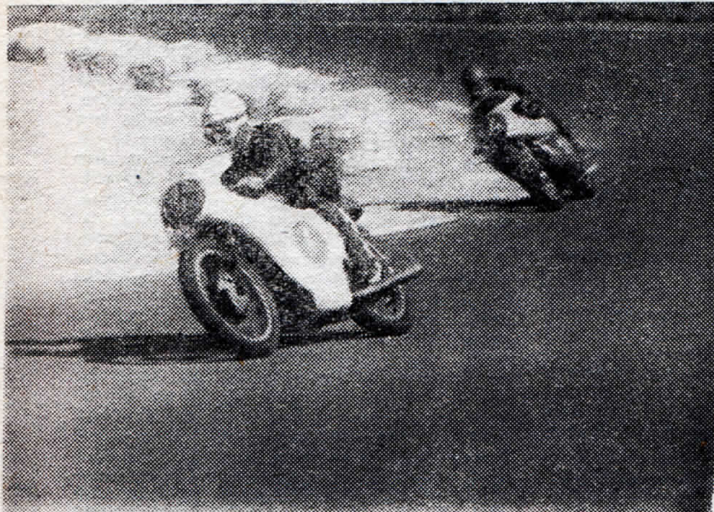
trať k lepšímu, nynější vozy jsou obratnější, mají účinnější brzdy, lepší převodní, tlumení i jízdní vlastnosti. To všechno dokonale vyvažuje vyšší výkon jejich předchůdců a současně vysvětluje, proč tak vynikající jezdec jako byl Chirren, s téměř trojnásobně silnějším vozem, byl v r. 1949 pomalejší než letošní vítěz, 22letý Kurt Ahrens.

Do Brna se sjeli jezdci z NDR, NSR, Finska, Belgie, Rakouska, Francie, Švédska a Rhodesie. Všichni se dobře znají, vzájemně nad sebou vítězí i prohrají, proto každý z nich viděl v Brně možnost oplavit svým soupeřům porážku. Proto například Švéd Troberg (Iola), vyrážil ze zadní rady ještě před pokynem startera, na úrovni startovní čáry byl již rozjet a doslova vjel na znamení a bezpečně se ujal vedení. Ale ne nadlouho. Nejprve ho předjeli dva západní Němci Mitter a Ahrens jun. Pak poznal záh Lincolnova coopera, kapituloval před Ahrensem seniorem a závod dokončil jako šestý ještě za jezdcem NDR Lehmannem na Werlburgu.

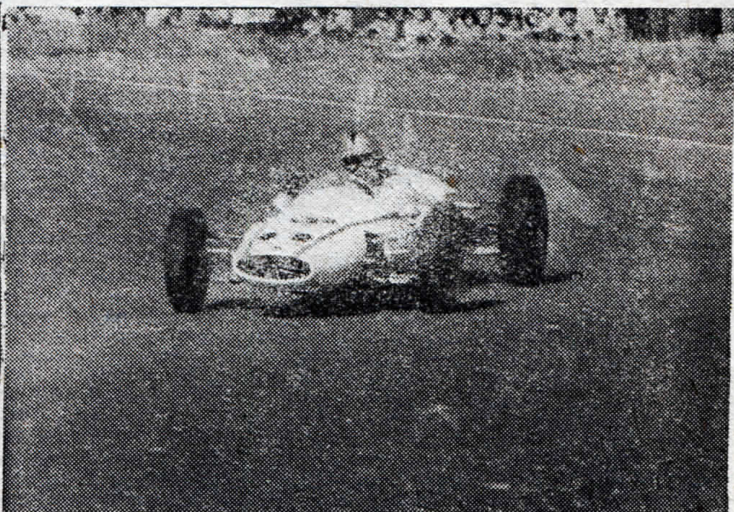
Mezi dvěma prvními se rozpoutala bitva, která vrcholně vzrušila shromážděné diváky. Mitter s mladším Ahrensem měli v druhém kole na třetího jezdce naskok již 18 vteřin a rvali se mezi sebou o každý metr a o každou desetinu vteřiny. V prvních třech kolech byl úspěšnější Mitter, v dalších třech, které rozhodly o vítězství, Ahrens. Jezdci absolvovali téměř 107 km a v nich získal Ahrens na Mittera pouhých 2,1 vt. Za zmlínku stojí rovněž výkon ne již neimladšího Lincolnova, který stylově čistou jízdu a bojovným srdcem dosáhl velmi pěkného třetího místa. Dostí překvapující poznatek připravili zahraniční účastníci v prvním kole. Po jeho projetí jich totiž pět zajelo do depa a v druhém kole je následovali další dva. Jenom dvěma se podařilo odstranit závalu a vydat se opět na trať, zatím co ostatní již v depu zůstali. Přitom to byly vozy továrně postavené, mnohé z nich téměř nové, ale námaha a náročnost tratě se projevila i u nich.

Věříme, že mezinárodní závod Juniorů byl dobrou a povzbuzující injekcí všem, kteří o stavbě vozů této formule uvažují. Možná, že v příštích letech bude vypsán zvláště národní a zvláště mezinárodní závod. Buď jak buď, vozy Junior si zaslouží další a systematický vývoj, kterým ostatně musely projít i vozy zahraničních značek.

Výsledky — (10 kol, tj. 106,8 km) — 1. Ahrens Kurt jun. (NSR), Cooper 43:42,6 (průměrná rychlost 146,6 km/h) 2. Mitter (NSR), Lotus 43:44,7, 3. Lincoln (Finsko), Cooper 44:55,7, 4. Ahrens Kurt sen. (NSR), Lotus 46:03,8, 5. Lehmann (NDR), Wartburg 47:41,4, 6. Troberg (Švédsko) Lola 49:18,6.
M. Ebr, J. Šmíd



Sovětský jezdec Sevostjanov podal na trati Velké ceny Československa velmi dobrý výkon. Na našem obrázku v souboji se Slavíčkem



Lincoln na voze Cooper projíždí zatáčkou u benzínového čerpadla. Po bojovném výkonu dojel třetí a mnoho mladších soupeřů odsunul na další místa