BRATISLAVSKÝ TERÉN

Terénné preteky získávajú čím ďalej tým viac priaznivcov aj na Slovensku. Po úspešnom rýchlostnom terénnom okruhu v Trenčíne, usporiadala rýchlostný pretek terénom i bratislavská odbočka AKRČs 29. IV.

Trať preteku, ktorá merala 1640 metrov, viedla v neupravenom teréne na Korytničskom jazare. Povrch trate bol travnatý, piesočný, miestami trať viedla oráčinou, neupravenými cestami a brodom. Je škoda, že trať nemala väčší výškový rozdiel a ešte rôznorodejší povrch. Stroje boly rozdelené do štyroch tried podľa obsahu. Každý pretekár absolvoval okrem prvej triedy 12 kol. Stovky prešly trať desať raz. Pretek bol vyhradený pre slovenských seniórov III. a IV. triedy a pre pretekárov zo súsedných moravských krajov. K dobru usporiadateľov treba pripočítať starostlivosť o cudzích pretekárov a dobre informujúci miestny rozhlas.

Na tréningu, ktorý bol pred pretekom do obeda, absolvovali pretekári 5 povinných kol. Tu sa ukázala dôležitosť tréningu, ktorá je u terénnych pretekov väčšia ako u okruhov, alebo plochých dráh. Pretekár na tréningu spozná nebezpečné úseky a najde si spôsob, alebo rýchlosť, ktorou prekážku čo najlepšie prekonať.

Po zahajovacom prívete predsedu MO AKRČs údernika s. Laššu nastúpila na štart prvá trieda. Štart bol uskutočnený tak, že stroje boly postavené do dvoch radov. Pretekári sa postavili do určenej vzdialenosti za stroje a na pokyn štartéra sa rozbehli ku svojim strojom. Tento spôsob štartu ukázal sa byť veľmi vhodným a napriek malému priestoru na štarte a veľkému počtu pretekárov odštartovanie všetkých tried prebehlo hladko.

Terén pre Manety, ktoré nastúpily v triede do 100 ccm, bol tvrdou skúškou. Avšak Manety, práve tak ako všetky ostatné stroje našej výroby obstály dobre. Víťazstvo v prvej triede si vybojoval pekne a rozvážne idúci Sečkár z Bratislavy.

V stopäťdesiatkach štartovali aj ostraváci a pretekári zo Svitav. Přendík (Ostrava), ktorý si veľmi pekne viedol na tréningu, zdržal sa na štarte a na čele preteku bol až do poruchy Sedláček (DKW). Po odpadnutí Sedláčka viedol Minář, ktorý prišiel do cieľu pred bratislavským Kantorom a Sumarom z Ostravy.

Trieda do 250 ccm stala sa korisťou mladého Mirka Čadu, ktorý rozvážne a spoľahlivo pretekal na Jawe. O druhé a tretie miesto sa po peknom boji rozdelili Vostrovský so Smetanom, za ktorým pekne jazdil Gorgoš.

Čada opravil defekt, ktorý dostal v cieľovej rovinke a zúčastnil sa na štarte triedy nad 250 ccm, v ktorej presvedčivo zvíťazil pred domácim Sasmanov a Tesařom (všetci Jawa).

Najlepší čas dňa dosiahol M. Čada v triede do 250 ccm, 32:06.4 min.

Technické výsledky:

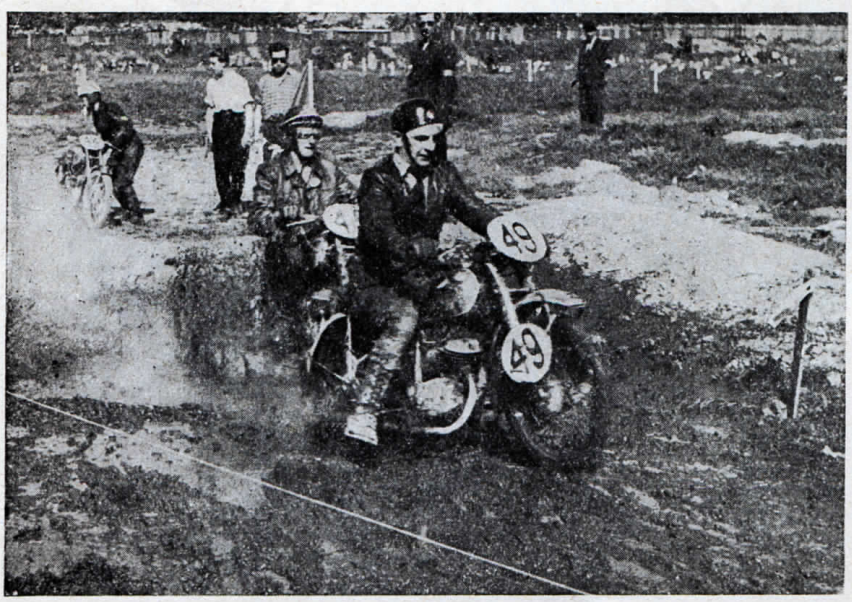
Do 100 ccm: Štefan Sečkár, Manet, 32:41.0, Milan Baláž, Manet, 33:48.2, František Nagy, Manet.

Do 150 ccm: Mikuláš Minář, ČZ, 37:35.2, Vlado Kantor, ČZ, 38:28.0, Zdeněk Sumara, ČZ, 45:26.0.

Do 250 ccm: Mirek Čada, Jawa, 32:06.4, Fr. Vostrovský, Jawa, 32:31.0, Paľo Smetana, Jawa, 32:36.6.

Nad 250 ccm: Mirek Čada, Jawa, 32:35.6, Frant. Sasman, Jawa, 34:25 2, Karol Tesař, Jawa, 35,13.0.

Stanislav Talaš. Bratislava.



Záber z terénného závodu v Bratislave, na ktorom vidíme jazdcov, prekonávajúcich umelý brod.

II. DĚČÍNSKÝ OKRUH

Divák, který navštěvuje pravidelně několik let místní motocyklové závody, t. j. závody malého formátu, musí si nutně všimnout, jak závod od závodu, rok od roku se zlepšuje jak úprava a vylepšení strojů, tak i styl a závodnické umění jezdců.

Jedním z důkazů byl právě II. děčínský motookruh. Úprava stroje Manet Oraským a Wolfem z Děčína, známá Švancarova ČZ 125 ccm a Štěpánkova ČZ 125 ccm, Linkova ČZ 250 ccm, kromě jiných, dokazují, že správnou úpravou seriového stroje naší československé výroby lze připravit stroj skutečně závodní. Nepřekvapuje, že právě v Děčíně jsme se shledali s tak krásně a čistě upranými stroji vysokých výkonů, protože víme, že i známá žlutá Jawa 250 ccm, na které loni zvítězil v Brně rakovnický jezdec Vejvoda, má svůj původ v Děčíně v dílně bratří Štěpinů.

Místní závody, kde roste náš motocyklismus, jsou čím dále zajímavější. Senioři IV. a III. třídy závodí skutečně s nadšením a mnohdy s poslední korunou v kapse. Zde je naše motoristická budoucnost a zde rostou naše nové motoristické kádry bez primadonství, ve skutečném kamarádství v ušlechtilém boji.

O organisaci závodu lze napsat jen velmi málo. Vše totiž bylo v pořádku. Závod měl hladký průběh, rychlý spád. Diváky uváděl do varu dramatický boj ve třídě 100 ccm mezi Oraským z Děčína, který se značně zdržel při startu, a Wolfem z Děčína. Oba jeli na překrásně upravených strojích Manet obdivuhodného výkonu. Zvítězil Oraský před Votavou z Brandýsa a Wolfem, který dojel na zcela prázdném a rozbitém zadním kole.

Ve třídě 125 ccm byl krásný boj Švancara z Prahy, Štěpánka z Děčína a Svobody z Bíliny. Skončil v uvedeném pořadí. Ve třídě 250 ccm litovali jsme pádu krásně jedoucího Linky z Teplic, který v posledním kole upadl a byl tak předstižen Korousem z Litoměřic a Jánským z Bíliny. V nejvyšší třídě 350 ccm dokázal Kubeš z České Lípy, že i stroj tiše jedoucí, s tlumiči, bez trombonů a zbytečného hluku může být velmi rychlý. Styl Kubešův a jeho jezdecké umění je bezvadné. Za ním dojel děčínský Školník a děčínský Zlesák.

Děčínský okruh opět potvrdil, že stroje československé výroby jsou vysoce kvalitní, snesou velké namáhání rychlostních závodů a že rychlostní závody na strojích československé výroby jsou stejně zajímavé a hodnotné jako závody s Nortony, Velocettami a případně jinými cizozemskými stroji.

Okruh také potvrdil že růst našeho motoristického dorostu umožňuje i stroj Manet, který je přístupný v nákupu a v udržování i jezdcům s menším obsahem kapes. Takový

www.kdc.cz.sk

jezdec ovšem nutně během doby přechází na stroj ČZ 125 nebo 150 ccm. V této kubatuře vidíme vždy nejvyšší počet přihlášek a jezdce již ostřílenější. Do třídy Jawa 250 ccm se již hlásí méně jezdců, protože tento stroj není již tak finančně dostupný. Třída 350 ccm s Jawou pak je obesílána nejméně, protože opatření stroje zasahuje příliš do rozpočtu jezdců.

Proto vidíme ve stroji ČZ 125 ccm, příp. ČZ 150 ccm největší přínos našeho národního průmyslu rozvoji motoristického sportu a branné výchovy. Rychlost tohoto stroje, jak vidíme z časoměřičských výkazů na malých závodech, se rovná rychlosti obou vyšších tříd. Úprava seriového stroje na sportovní, resp. závodní je poměrně snadná a finančně únosná. Vahou stroj vyhovuje i jezdcům, nevynikajícím obzvláštní tělesnou silou. V terénních závodech i soutěžích je snadno ovladatelný. Bylo by jen třeba, aby v náhradních dílech byly odstraněny všechny těžkosti. Bude třeba v zájmu jejich výchovy, aby dobrou organisací rozdělování součástek úzkého profilu nebyla výchova brzděna. Musíme prohlásit, že jednotlivé krajské správy Mototechny pochopily význam výchovy motoristického závodění a snaží se opatřit jezdcům alespoň to nejnutnější.

Vcelku můžeme říci, že II. děčínský motookruh byl podnikem dobrým, ba velmi dobrým a že splnil cele svůj úkol.

Jan Číha, Ústí n. L.

Záběr z terénního závodu v Brodcích.

V. BORSKÝ OKRUH

(Ký) Uspořádáním již pátého ročníku byla pověřena odbočka AKRČs v Novém Boru. Pořadatelstvu se podařilo zajistit účast některých rumunských závodníků, dlících v Československu. Závod byl vypsán pro motocykly od třídy 125 cm do třídy 500 ccm; novinkou letošního ročníku byla jízda sidecarů. Trať závodu tvoří již známý městský silniční okruh v délce 2075 m s vozovkou z vějířovité kostkové dlažby. Vzhledem k účasti rumunských hostí byl o závod mimořádně velký zájem. Na zahájení závodu byli rumunští jezdci slavnostně a nadšeně uvítáni a jejich vedoucí a jezdec Somlo tlumočil pozdravy našemu lidu. Jako první byla odstartována třída do 125 ccm, dobře jezdecky obsazená s jezdci na našich strojích ČZ 125 a strojích DKW 125 ccm. Vedoucí Dřízhal musil na čas postoupit své místo pro nutnou opravu číslové tabulky sledujícímu jej Knězovi; dohonil však přece své zpoždění a nakonec přesvědčivě zvítězil. Ve třídě do 250 ccm sešli se na startu známí jezdci této třídy na strojích Walter 250 a Jawa 250. V této třídě startoval též rumunský jezdec Burca Nikolae na Jawa 250; byl však poruchou stroje vyřazen ze závodu ve 12 kole. Vedoucí pole v této jízdě tvořili Štajner, Vejvoda a Skalský se střídavým vedením až do 16. kola, kdy vedení se ujal mladý a výborně jezdící Vejvoda na speciálně upravené Jawě 250. Od tohoto kola až do konce závodu se pořadí vedoucí trojice již nezměnilo.

Ve třídě do 350 ccm se již od počátku závodu dostal do čela Štajner na Waltru 350, sledován dobře jedoucím Kostem, Buchtou a Skalským. Během závodu však museli jak Kost tak i Buchta pro poruchy strojů vzdát. Následovala jízda sidecarů na 15 kol. Na startu bylo 5 sidecarových dvojic s jezdci Šarochem, Kutem, Sůvou, Prchlíkem a Wildem. Závod byl celkem bez zajímavosti, jelikož pořadí jezdců se od prvého kola do konce závodu nezměnilo. Po krátké přestávce byl s napětím očekáván boj našich jezdců s rumunskými hosty ve třídě do 500 ccm. Po absolvování prvých dvou kol, kdy jezdci jeli v hustém sledu, ujal se vedení Rumun Somlo na stroji Norton 500 a přesvědčivě v této jízdě zvítězil. Všichni naši jezdci, s výjimkou Ježka na seriové Jawě 500 OHC a Hájka na Triumphu, jeli na strojích obsahu 350 ccm. Druhý rumunský jezdec Sadeanu, jedoucí dobře na stroji Triumph 500 Grand Prix, musel pro poruchu ve 4. kole závod vzdát. Další Rumun Olariu, jedoucí rovněž na Triumphu, jel vyrovnanou a bezpečnou jízdu a od 6. kola do konce závodu si podržel 5. místo v této třídě. O sympatických rumunských jezdcích, jedoucích V. borský okruh, můžeme říci, že jsou dobrou třídou, odpovídající jezdeckým kvalitám našich jezdců I.—II. třídy. Poznatek z tohoto i ostatních závodů třídy do 500 ccm je — bohužel — ten, že naši dobří jezdci postrádají právě stroje této třídy a musí startovat na strojích obsahu 350 ccm, čímž jsou při účasti speciálních závodních strojů 500 ccm značně handicapováni.

Výsledky:

Třída 125 ccm: 1. Dřízhal, DKW 125, čas 44:10.5, 25 kol; 2. Kněz, DKW 125, čas 44:11.3; 3. Štěpánek, ČZ 125, 24 kol.

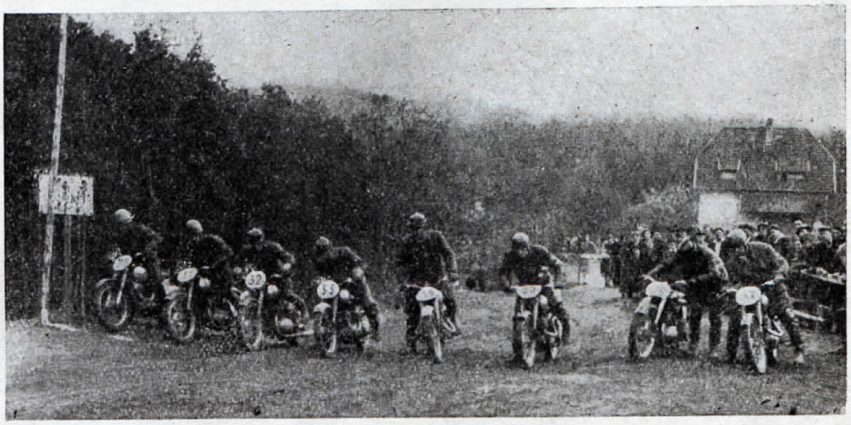
Třída 250 ccm: 1. Vejvoda, Jawa 250, čas 38:28.8, 25 kol; 2. Skalský, Walter 250, čas 38:47.5; 3. Štajner, Walter 250, čas 39:15.5.

Třída 350 ccm: 1. Štajner, Walter 350, čas 37:44.2, 25 kol; 2. Skalský, Walter 350, čas 37:47.8; 3. Sůva, Norton 350, čas 38:25.8.

Sidecary do 600 ccm: 1. Kůt, NSU 500, čas 26:25.4, 15 kol.

Sidecary přes 600 ccm: 1. Šaroch, BMW 750, čas 25:51.7, 15 kol.

Třída 500 ccm: 1. Somlo, Rumunsko, Norton 500, 35:51.2, 25 kol; 2. Štajner, Walter 350, čas 36:44.6; 3. Kost, Norton 350, čas 36:47.1.



Start třídy do 350 ccm v Brodeckém terénním závodě.

*

Dražší pneumatiky v Anglii

(t) Od počátku letošního roku vstoupily v platnost nové ceny pneumatik ve Velké Britannii. Byly proti loňsku zvýšeny o 20%. Toto zvýšení cen pneumatik se nevyhnutelně odrazí ve zvýšení tarifů silniční dopravy. Veliký válečný rozpočet Anglie je příčinou tohoto zvýšení cen, které postihuje řady jiných produktů. Zvyšováním cen a zvyšováním daní se značně snižuje životní úroveň britského lidu.

www.kocka.sk