

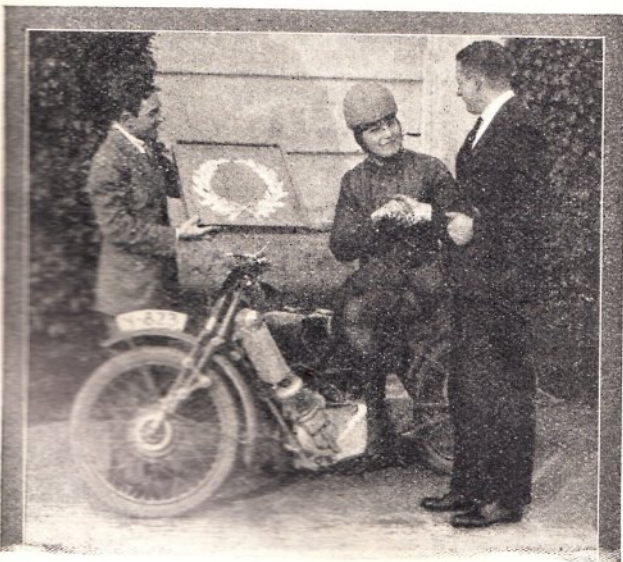
Ing. O. Kovařík:

I. ČSL. TOURIST TROPHY.

JIŽ léta čteme všichni o okruhových závodech ciziny a o anglické Tourist Trophy zvláště. Jména Cronk ny Mona, Governors Bridge atd. utkvěla nám v paměti, známe Port Douglas na Manu, známe závodníky Alexandra, Irda, Dixona, bratry Kennetty, Longmana, Laugmana, Bennetta a jak se všichni jmenují. Jistě, kdyby to bylo možné časově i finančně, by každý z nás rád obětoval značný obolus, aby vše viděl.

Ovšem — teoreticky — kdežto, řekne-li se „hic Rhodus“, přijdou výmluvy. Dočkali jsme se však proti očekávání T. T. i u nás, a to v romantické krajině našeho Slezska, za poměrů Anglii velmi obdobných: trať rovněž s výškovým rozdílem 500 m pěkně upravená, s mnoha ostrými zatáčkami. Chybí jen to moře, jež si nepřičarujeme, chybí ještě jedno, a to zájem obecenstva, jehož by takový krásný závod zasluhoval.

Když jsem v sobotu v poledne sedal na svoji malou Renaultku s úmyslem podívat se do Slezska, činil jsem to s nevalným elánem: bylo ho těžko nabrati: dešť na spadnutí, noviny plné zpráv o povodních, o hrozných cestách atd. Ale nelze si takových myšlenek připouštět, jinak bychom se nikam nedostali: proto jedeme. Se zvednutou střechou startovali jsme tedy o 3/4 12 od Prašné brány; za hodinu jsme byli po rozbité silnici („opravované“ chuchvalci trávníku) v Čer-



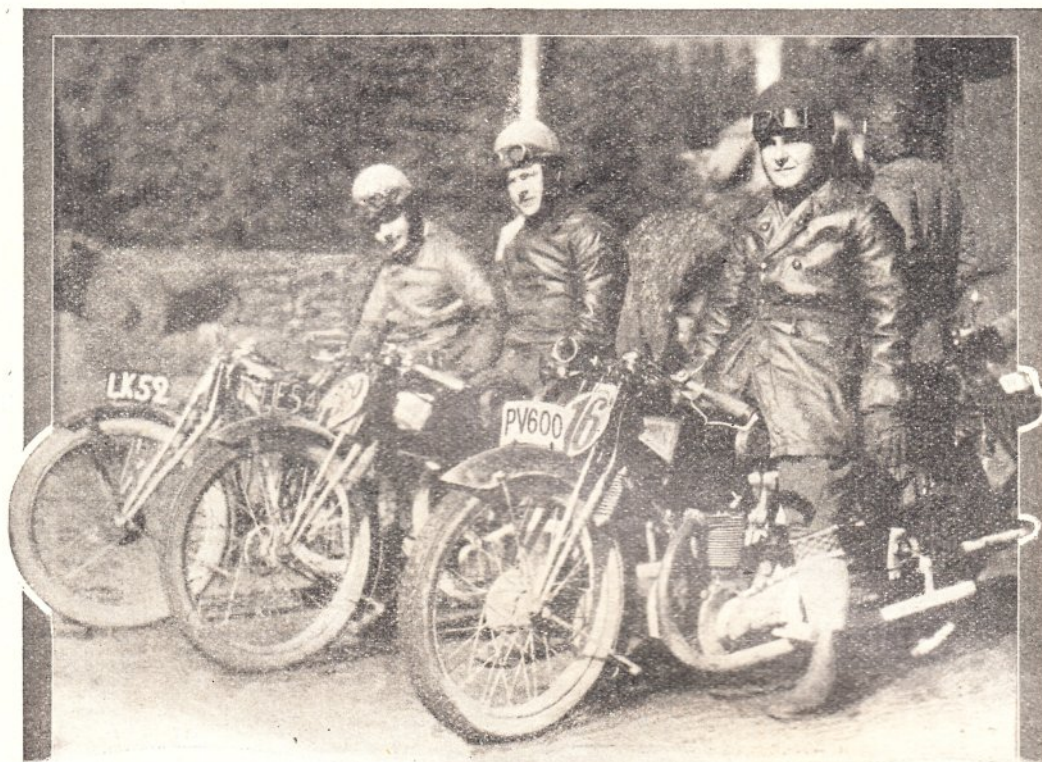
Chaloupka, který jako nejlepší československý jezdec získal speciální cenu, zlatý věnec. přijímá gratulace p. Štěpáře a Hanáka.



Vpravo řed. Ziegler, vlevo řed. Václav Vondřích, senior našich závodníků motocyklových, který kdysi získával úspěchy našim výrobkům v cizině.

ném Kostelci. Očekávaný dešť se dostavil a byl to slušný lijavec; způsobil značné snížení tempa, ale vzdor tomu byl jsem kolem šesté již v Mohelnici a o 1/2 8. pod Červeným Vrchem. Před osmou byli jsme nahoře — pořád se jelo na dvojku, chvílemi na přímou. Již od polovice kopce jeli jsme hustými mraky a útulnu nebylo skorem ani viděti. Cesta dolů přes hřbet byla skorem horší než vzhůru. Mlha byla tak hustá, že se světly se jeti nedalo a bez světel to šlo jen zvolna. Konečně jsme sjeli dolů do nějaké obce — snad Koutů — a ptali se, jak daleko je do Karl. Studánky. Prý 16 km, se nám řeklo. Myslel jsem tedy, že asi za 20 min. tam budeme, ale chyba lávky; cesta stoupala a stoupala, dali jsme tam dvojku, pak jedničku, že jsem byl přesvědčen, že motoru něco je, neboť to stoupání se mi nezdálo velikým. Později jsem se ovšem dověděl, že ostatním se vedlo též tak. Když už jsme tak dlouho jeli, potkali jsme vozy se dřívím; vozkové mluvili, speciálně ten první, takovým strašným dialektem, že jakkoliv jsem měl v Německu dost příležitosti studovati všechny dialekty vyjma „platt“, zde jsem byl s rozumem v koncích. Teprve druhý informátor byl srozumitelnější, ujistil nás, že jedeme správně, a za chvíličku — což nám však připadalo neobyčejně dlouho — jsme se dostali k cíli. Bylo 9 hod. večer. Obec auto- i motocyklová byla tu a ve Vrbně v plném počtu. Ředitel Vondřích, senior cechu, s kap. Kučkou, Zieglerem, plzeňský p. Vohanka s továrním montérem Schee-

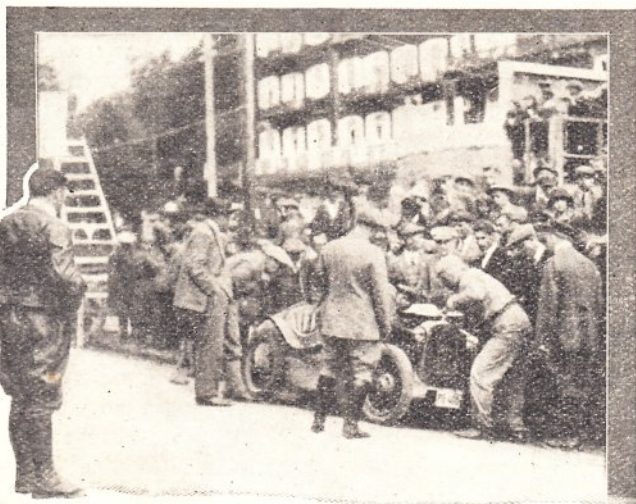
Jezdci Sarolea: od leva: belgičtí jezdcí Tom a Bonivert, napravo Staviček, Moravan.



mansem od Triumfů, Mirko Sochor, Koch, Pokorný atd. Sheemans, pravý Angličan sice, ale nemající nic anglického dle naší představy: hovorný, veselý, širokoramenný odpovídal mnohem více našemu typu venkovana. Svoji věc znal znamenitě a ukázal nám stroj na zítřek chystaný, který však pro nehodu před závodem nastalou nesplnil svého poslání. Zmíním se jen o některých detailech: je známo, že valná část účastníků odpadá rok co rok následkem triviálních nehod,

jako: polámané olejové či benzinové trubičky, tekoucí nádržka, nedostatek benzinu, brzda v drátech, ometená kolečka v rychlostech atd. Teprve pak přijdou zadřené písty, polámané ventily, ojnice a p. vážnější nehody. S tím se počítalo: nádrž na benzin veliká — asi snad na patnáct litrů ne-li více, solidně „falcované“ rohy, pětilitrová olejová nádrž pod sedlem; mazání Best & Lloyd automatické a mimo to nožní pumpou. Olejové i benzinové trubičky z pancéřovaných gumových hadic, velmi dobře připevněné na hrdélka. Rychlostní skříň veliká, speciálně dimensovaná pro neobyčejná namáhání závodů, opatřená západkami pro každou rychlost, aby nebylo lze falešně zapnouti; měla býti naprosto „fool proof“. Magnet byl kryt aluminiovým plechem proti povodni. Brzdové bubny velikého průměru — asi 20 cm — s aluminiovými chladičnými žebry. Motor tyčkami řízený, vše uvnitř hlazeno, ventily tulipánové, jednoduché.

Ssací trouba jedna, výfukové dvě. Vidlice měla péro jedno, namáhané na tah. Byla to jedna z nejhroživěji vyhlížejících motorek závodu a mnoho jsme od ní čekali, že skončila srážkou s autem svoji kariéru dříve, než ji mohla zahájit. Gumy byly: zadní straight side zubatý, přední rýhovaný Dunlop, aby se stroj dobře vedl. Ještě jsem zapomněl říci, že olej veden byl pod tlakem zdola trubkami, v nichž šly tyčky k ventilům, nahoru k uložení vahadélek a na vahadélka sama. Stroj



Karger zastavil během závodu, aby odstranil poškozené dynamo.



Vpravo Karner (Sunbeam) předjíždí na počátku závodu Bauhofra (BMW).

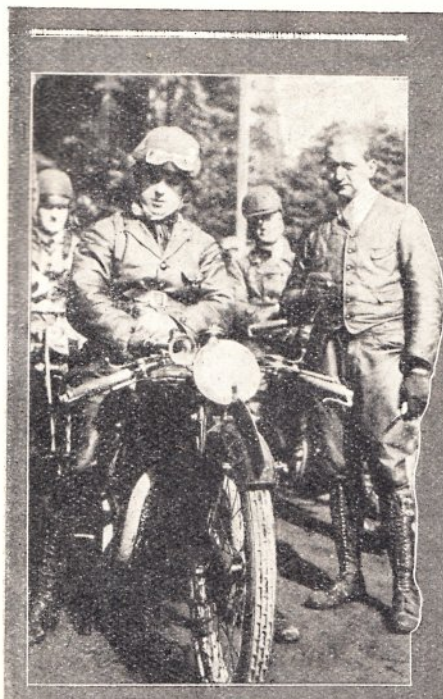
měl ovšem tlumiče nárazů vertikálních i příčných a nahoře zubatý plíšek k počítání kol (po každém kole ohne se jeden zub). K jich ohýbání však nedošlo; byla to škoda, od toho stroje jsme něco čekali.

Ostatní stroje nevyhlížely tak závodně; Sunbeam měl sice ohromný tank, ale ostatně byl salonně proveden, jako vždy. Hudson, Scott, BMW, Premier atd. byly naprosto normálně vypadající supersporty. B. & D., který jel po prvé na rychlostním závodě, byl rovněž běžný, až ovšem na zvýšený kompresní poměr 1:6.5. Jel na směs benzin-benzol (bez „opičích kapek“), kterých někteří používali s menším či větším úspěchem. Indian měl nepérováný rám, a s boku řízený půllitr. Na německé „Roconové“ všiml jsem si jen malinké přední expansní brzdy, motoru OHV s horní hřídelí. Po prvé u nás vystoupil New Gerrard, vítěz z 1924 a skorovítěz z 1925 angl. T. T. Měl zajímavá řídítka z listových per složená. Thumshirnův Ardie měl závodní motor IAP o dvou výfucích se dvěma benzinovými nádržemi. Puch byl týž jako na Zbraslavi, i jezdec Hoebel. Třeba věnovati vzpomínku Guzzimu; je to známý ležatý půllitr, bloková konstrukce, velmi nízko stavěný. Ventily má čtyři, s pery „jako na myších pastích“. Rám jest dvojitý, přední brzda čelistová, zadní bubnová. O Sarolei bych ještě podotkl, že měla rovněž ohromné nádrže a olejovou nádrž pod sedlem — což ostatně mívá normálně.

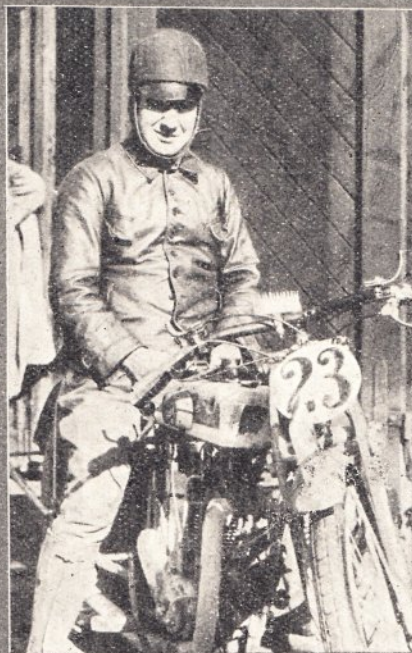
Nyní něco o jezdcích: jména Karner, Thumshirm, Bauhofer, Tom a Bonivert jsme slyšeli; speciálně tři první. Hlášený Delmar, výborný Maďar, nejel. Jakkoliv jsem o T. T. tolik četl i psal, přece jsem si neuvědomil té ohromnosti rozdílu v plné velikosti, jaká je i mezi okruhovým závodem v Plzni a zde. O takové Zbraslavi vůbec nemluví. Proti tomu naše falanx byla slabá: M. Sochor, Chaloupka, Mařcha jsou sice výborní — této zkušenosti však neměli. Je to závod, který se jede více hlavou než strojem. Pamatujte, že



Tegof (BNC) na startu.



Kraus, vítěz kateg. 350 cm, se svým menažérem, dokázal, že si zasloužil pochvalu, kterou jsme mu věnovali při obou závodech v Plzni.



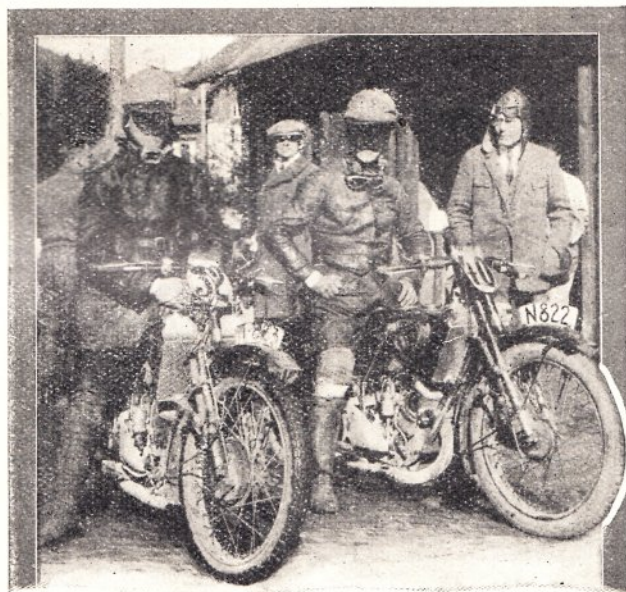
Rotm. Saska (Premier) více však známý pod titulem generál, vyznamenal se tím, že na nejfrekventovanější trati musel lovit z nohavice kalhot svůj zapadlý franc. klíč.



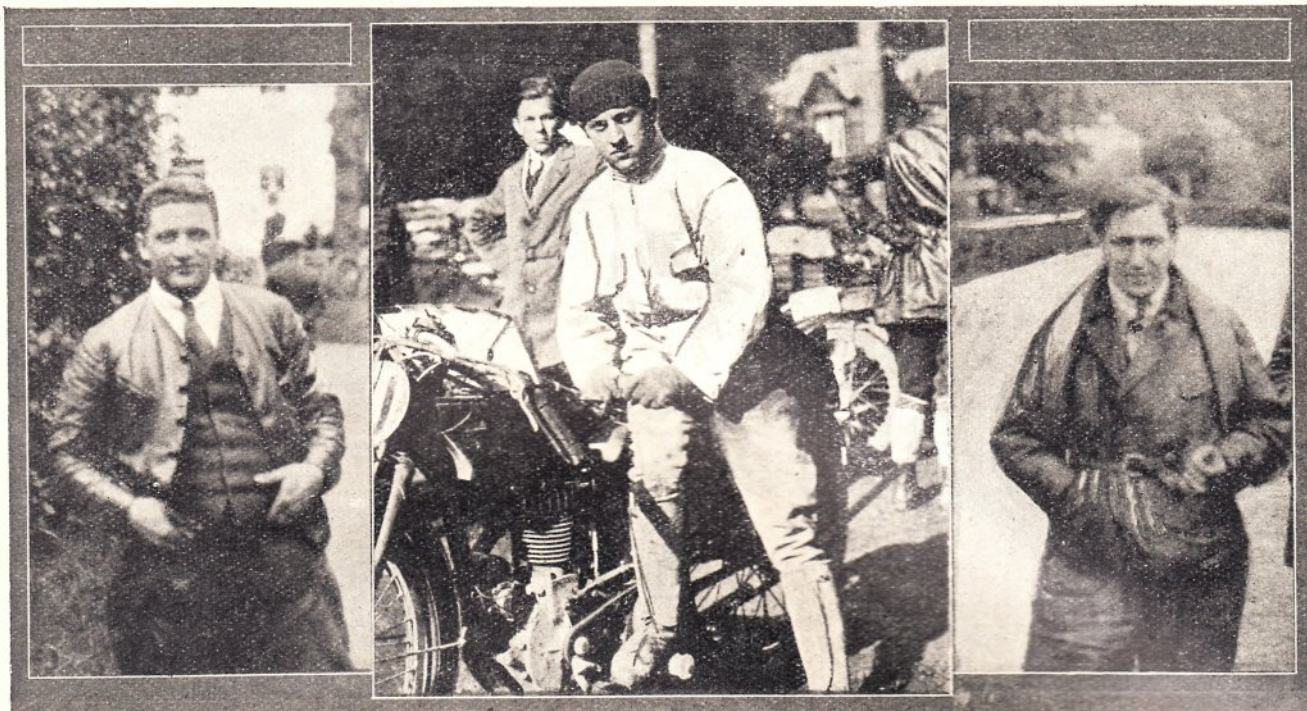
Ing. Weiner (Premier) se takto smál před startem. Po pádu v 6. kole se tvářil jinak, ale večer opět našel svůj humor.

takže jakmile se otevře, je obsah mžikem v nádrži. U Scottů měli špunt na železném háku, který uzavíral dolní výtok. Sunbeam měl opět něco upomínající na veliký hasicí přístroj: velikou nádrž na lešení. Dolů šla silná hadice, myslím, že dole s pípou. O signální službu bylo též postaráno, ne však stejně dobře. Triumph měl černé papíry, jako na balení cukru, na něž mýnil psát, ale chudák nepsal. Breittfeldovi měli tabulky s velikým písmenem: *V* značilo vede, *R* rychleji, atd. Také se k tomu nedostali. Scottovi měli též svůj kodex na jednotlivých tabulkách a snad ho i použili, alespoň výsledek jest dle toho. Počet kol si značili snad všichni jezdci zahýbáním zubů na plíšcích, o nichž jsem mluvil, ale ani to nestačilo. Byly sice na velikém lešení vyvěšeny jednotlivé časy, na to zase jezdec času nemá, speciálně jede-li s prudkého kopce, jako v tomto případě. Že tato signální služba všude nefungovala přesně, ukazuje případ Bauhoferův, jenž si již takměř dobyté vítězství pokazil sám jen tím, že nebyl informován správně, jaký má předskok. Konečně ještě o vedení závodu: měl jsem dojem, že tu bylo trochu zbytečného rozčilování se a že některé orgány nebyly k sehnání. Na př. po kalamitě Hoebelově hledána rozčileně sanita u časoměřičů, kteří v této věci nemohli ničeho počít, ježto se nemohli hnouti od

svého zaměstnání. Celkem však to nebylo tak zlé. Byl to první závod toho druhu, nikdo neměl ještě patřičné zkušenosti a pro příště to jistě půjde hladčeji. Obecenstvo, t. j. letní hosté, se též ne-



Vpravo Chaloupka, vlevo Liška, oba na Scottech.



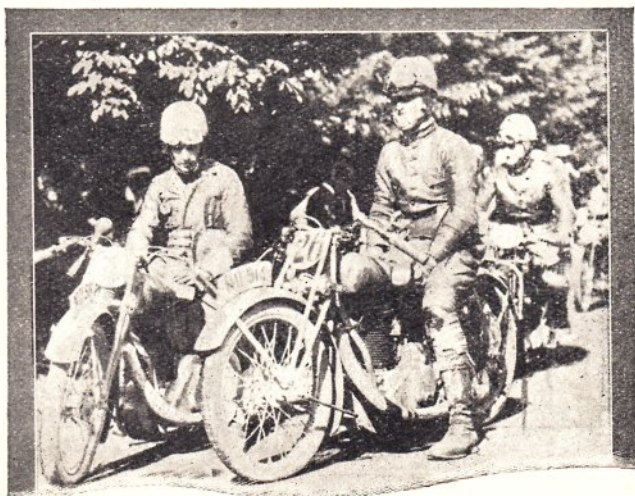
Tajemník M. S. A. Klubu p. Ziska, který měl velké zásluhy o úspěch závodu.

Kroměřížský Tichý, který se svým 500 ccm Indianem s ventily spodem jel všech 12 kol bez zastávky a s plnou pravidelností.

Bauhofer (B.M.W.), mnichovský jezdec, jemuž o 2·5 vteř. zůstalo vzdáleno vítězství.

chovalo s náležitou opatrností, stále někdo přebíhal sem a tam. Rozkazy funkcionářů byly v některých případech ignorovány s procovskou povýšeností.

Počasi, jež též mělo do výsledků závodů velice co mluvit, bylo v posledních dnech zrovna příšerné. Teprve v neděli se zlepšilo, ale cesta měla jistě plno mokřých míst, jež bezpečnost trati nezlepšovala.



Oba jezdci B. D. před startem: vzadu Pokorný, vpředu Mirka Sechor.

Závodníci měli všeobecně přilby s barevným označením a širokými stínítky. Kategorie 250, 350 a 500 ccm se poznaly dle barvy čísel. Tato čísla byla jednak velmi malá, jednak byly barvy co do sestavení nevhodně voleny — na př. černá čísla na špinavě modrém podkladě — a čtení jich nebylo vždy lehkým, což ještě zvyšoval reflex od slunce. Pan Vejtruba si na to vzal „perspektiv“, ale konečně ho zahodil — to ne, byl bych ho hned zvedl — ale uchýlil se k vlastním okulárům jako my všichni. To tedy jako, trochu dlouho, předmluva.

Závod sám počal o osmé hodině ranní. Závodníci jednotlivých kategorií vypouštění byli hromadně. Celkem jich bylo 28, nejvíce v kategorii 350 a 500 ccm. Délka trati činila 10, ev. 14 okruhů po 22·4 km. Původně bylo určeno pro malé stroje deset, pro větší 14, ale pak se vzhledem k počasí mělo jeti jen 10 kol, či pro menší stroje jen osm. Poněvadž se však povětrnost zlepšila, zůstal původní program v platnosti.

Jakmile jezdci odstartovali, byli jsme pro chvíli bez zaměstnání. Netrvalo to však dlouho a první jezdci byli zde: první 27 Karner, druhý 37 Bauhofer, pak, myslím, Thumshirm na Ardie, dva Scottové, sedmý Pokorný na B. B. atd. Sledoval jsem Karnerovu posici asi po 10 kol. Posunoval se stále dozadu, a ještě po desátém kole jsme po-



Thumshirm projíždí cílem po 3. kole.

Rakušan Ing. Ille (Sunbeam) před startem.

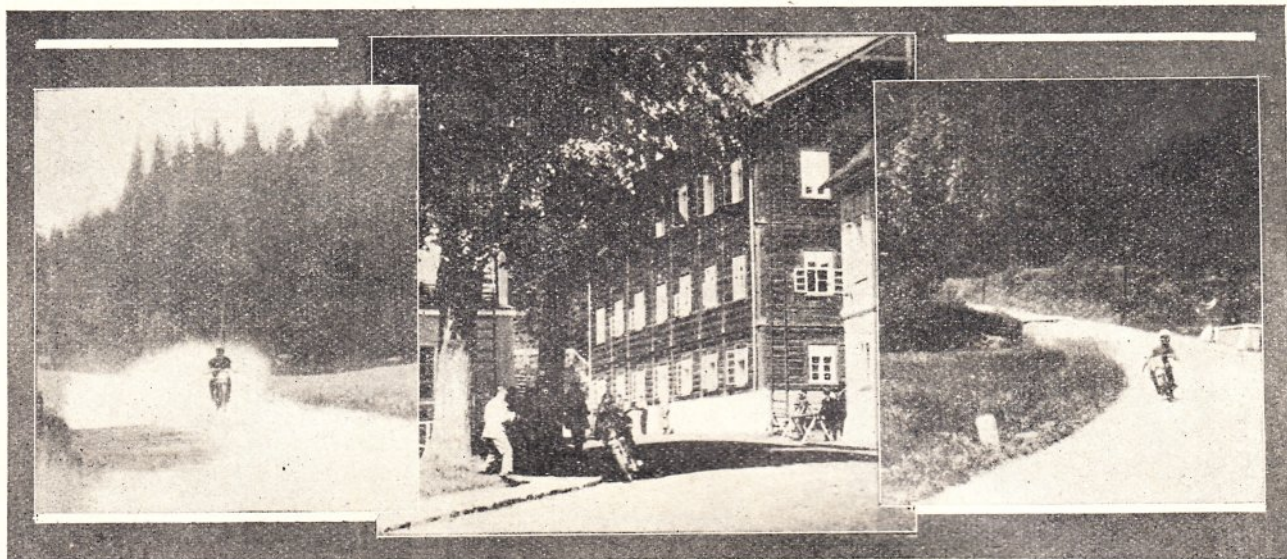
Pokorný (BD) projíždí cílem po prvním kole.

čítali s Bauhofrem jako prvním, pak Thumshirm a třetí Karner. Skutečnost dopadla jinak. Karner vyhrál tím, že věděl přesně, jak si stojí. Bauhofer, jehož vítězství jsme počítali za hotovou věc, myslel, že ho má též absolutně v kapse. Při plnění pohonnými hmotami pracoval tempem ouřední komise, přejel start, vracel se, chodil pěšky, bavil se atd. Jinak Karner. V jednom z posledních kol jsem ho viděl, jak tankoval. Kalkuloval asi počet kol a věděl, že nepotřebuje plnou nádrž, jež obsahovala asi 15 l, t. j. nějakých 100 km, jistě ale že mu stačí na čtyři kola polovice. Proto se zastavil jen na okamžik, vzal tolik, kolik považoval za nezbytné, a odletěl plným tempem. Bauhofer mimo jiné ztratil zátku od benzinové nádrže, což způsobilo, že mu benzin tryskal až do obličejce, a byl ještě jednou nucen doplňovat pohonné hmoty. Podobným způsobem odpadl loni kterýsi závodník italské Monzy. Z ostatních dělali velmi rychlý dojem Scottové, jež se sebe drželi jako siamská dvojčata; třetí Scott, řízený amatérem, byl již volnější a méně pravidelný. Matcha jel v plovoucí posici, nohy vzadu. Guzzi, Indian (Tichý) a Hoebel si též vedli velmi hezky. Hned po prvním kole řady konkurentů velice prořídly: Sochor zmizel, a kolovala pověst o jeho zranění. New Gerrard se též neukázal. Druhý B. D., Pokorný, jel klidněji, ale upadl v prvním kole i on, smáčkł výfukovou rouru a motor se následkem toho zahřival. Ve čtvrtém kole proto odstoupil. Bonivert na Sarolei nenalezl na závodě zalíbení. Koukali jsme se, jak pravým zednickým tempem sundává pneumatiku, chodí si sem a tam atd. Kdybych byl ty gumy montoval já, měl jsem

za tu dobu tři hotovy, a to tím spíše, že každá firma měla obruče rezervní s sebou, zrovna jako rezervní součásti. Konečně se panu Bonivertovi uráčilo, odejel, aby se po jednom kole zase vrátil a prohlásil, že nepeče. Inž. Štěpán, jehož v podobném podezření naprosto nemám, byl pronásledován též nepříjemnou nehodou. Tekla mu nádrž a vzdal se někdy ve třetím kole. Sám Karner též neměl na různých ustláno. Zlobily ho svíčky, což se stává i u čtyřtaktu a není specialitou dvojtaktu. Opozdíval se, jak jsem již dříve poznamenal. Jeho



Karger (Austin) projíždí cílem, pasažér se chystá k vyklonění v zatáčce.



Takto se to „řezalo“ na rovných úsecích. Ostrá zatáčka v Karl. Studánce. Mačcha (BMW) srovnává smyk v zatáčce.

opoždění se činilo přes osm minut, což trvalo až do 10. kola. Pak plní benzin — vlastně dynalkol — a Karner a Thumshirm se mu blíží. Dvě kola nato Karner jede nejrychlejší kolo časem 16:18, pak dokonce 15:55, blíží se Bauhoferovi na 90 sek. a konečně ho před samým cílem předjíždí o 2-5 vt. Jak Bauhoferovi bylo, si můžete představit.

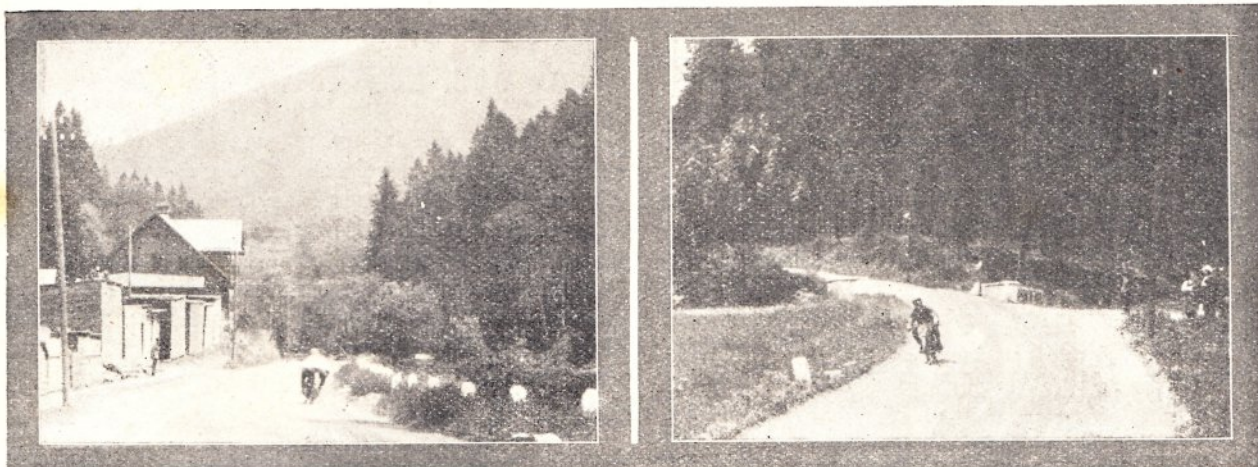
Mačcha skončil svoji vzduchoplavbu již značně dříve po 10 kolech. Pokud měl Hoebla před sebou, musil se činiti, a ještě byl o 12 vteřin pozadu. Jakmile Hoebel, jenž jel na tomtéž malém 250 ccm Puchovi s kompresorem, který viděli jsme na Zbraslavi, odpadl, Mačchovi otrnulo a jel opatrněji. Hoebel odpadl tím, že přebral zatáčku a brzdil tak silně, že toho brzdy nevydržely. Přistal, poraniv dvě dámy z obecenstva, na štěstí jen lehce. Druhým byl Křobot na německém Rocanova. Ve třistapadesátkách umístil se jako první znamenitý Karlovarák Kraus výtečně jedoucí. Viděl jsem ho na plzeňském okruhu, kde na litrovém stroji jel přímo fenomenálně a skončil přebráním zatáčky, kterou chtěl napravit za-

brzděním motoru dáním dvojky a jedničky. Očesal oboje a svlékl i gumu. Tentokráte na T. T. se však odškodnil za minulost. Gall na New Gerrardu odpadl hned v prvním kole, prý poruchou magnetu, kdežto Putz byl Krausem poražen zcela regulérně lepším výkonem. Byl-li Putz po prvním kole napřed o 1 min. 6 sek., byl Kraus po čtvrtém kole již o 2 vteřiny vpředu a pak šel již nezadržitelně k cíli jako první.

Největší zájem byl ovšem o púllitry. Trojice Bauhofer, Thumshirm, Karner byla tipována za vítěze. V prvním kole měl Karner 12 vteřin náskok, ve druhém již jen 1 vteřinu, ve čtvrtém měl Bauhofer 2:14 sek. pro sebe a konečně skorem 10 minut. Právě tou dobou jsme mysleli, že Karner — nedávno poražený Thumshirnem v Rakousku, bude třetím. Karner však se osvědčil nejen jezdcem prima, ale i politikem. Kdežto Bauhofer zbytečně tratil čas, Karner dotahoval a dotahoval. Vzdor tomu, že na Vidli předejel, šel Bauhofer ještě jednou kupředu, a teprve těsně před cílem, kdy Karner vsadil vše na jednu kartu,

(Dokončení tohoto článku jest na str. 519.)

Snímky ze závodů, které zhotovil náš redaktor Jezdinský, mohou si zájemci objednat u firmy Foto Martinec, Vinohrady, Palackého 25, která na přání předloží přesný seznam a eventuelně ukáže negativy, které má v úschově. Jedná se o 20 snímků ze Zbraslavě, 15 snímků z okruhu v Plzni, asi 30 snímků ze 1000 km soutěže a 40 z Čs. Tourist Trophy. Seznam je k nahlédnutí též v redakci; část snímků byla otištěna též v Motoru. — Veškerá práva, zejména reprodukce, ovšem zůstávají vyhrazena.



Dva pohledy na trať a krásnou krajinu, kterou tato vedla:

Před vjezdem do zatáčky za km 11.

Přejezd přes potok na km 10-3.

zůstal o 2-5 sekundy pozadu. Mají prý mezi sebou jakési staré „škraloupy“, jež si vyrovnávají. Chaloupka neohrozil žádného z prvních dvou, ale umístil se čestněji, než sám čekal. Jel prý prvá kola se značnou beznadějí — kterou jsem ostatně pozoroval i u jiných jezdců, až teprve, když viděl, že všichni vaří ze stejné vody, přidával a počal jeti s chutí a úspěšně dokončil.

Jaké byly nehody, jimiž jezdci odpadali? Některé byly mimo stroj, některé ve stroji. K prvním patří pády, nebo jich následky: M. Sochor. Pokorný (zúžení výfukové roury). Vohanka. Hoehl (brzdy). Štěpán (netěsnost nádrže). Liška (chladič). Bauhoffer (ztráta benzinové zátky — neodpadl sice, ale ztratil takměř hotové vítězství). K chybám ve stroji patří případ Gerrardův (magnet), Karner trpěl poruchami svíček. Několik malérů zavinily i gumy (Bonivert a j.). Velikých motorových poruch však nebylo: zadřené písty, zlomené ventily, ojnice atd. Naše T. T. nepatří k lehkým závodům; docílené rychlosti — Karner průměr 77 km, max. 88 km kolo, jsou sice daleko za anglickými — Velocette 105 km — ale přece jen takové, že dá se soudit na značné zlepšení jakosti motorů v posledních dvou letech.

Oficiální klasifikaci přinášíme zvláště na str. 502—506.

Všimněme si ještě rozdílů časů: Kraus a Chaloupka — 350 a 500 ccm — mají skoro týž čas — něco podobného bylo ostatně při loňské Monze též. Mluví to snad proti 500 ccm? Nemyslím, ježto zůstane vždy motorem méně namáhaným a hodícím se proto pro dlouhotrvající štrapáce. Američané — Indian i Harley — jednoválcový půllitr nestavějí a za důvod uvádějí, že nelze zabránit tomu, aby lidé stroj nezatěžovali kočárkem, t. j. i čtyřmi

osobami, což občas zklame vysoké nároky neodborného jezdce, který svádí pak vinu ne na sebe, ale na firmu.

Pro příští T. T. přáli bychom si několika věcí: 1. předně slušného počasí (žádosti se podávají prostřednictvím farních úřadů přímo sv. Otcí, ale ne Maříkovi); 2. lepší návštěvy, jíž by se dalo docílit vystrojením zvláštního vlaku (žádosti se podávají prostřednictvím politické strany přímo na patričné místo); 3. přeložením T. T. někam blíže ku Praze nebo Brnu: žádosti se podávají přímo Autoklubu, ale nepomůže to nic; v tom pádu pojedu za rok opět do Karlovy Studánky a radím vám, udělejte totéž; jeďte však místo přes Červený Kopec za Šumperkem přes Sobotín, Rýmařov, Malé Morávky, a vůz si postavte před rozbočkou cesty u Karlovy Studánky, abyste měli kdykoliv volnost anglického zmizení jako já.



„Co to, prosím tě, děláš?“ „Ale přidělal jsem si lyže na trepky, abych je vždy snáze nalezl.“



Pohled s můstku pro přecházení na část trati uprostřed lázní Karlova Studánka, kde se konal start.

Původní foto zhotovil Jezdinský (aparátlem Goerz).

OFICIELNÍ KLASIFIKACE I. ČS. TOURIST TROPHY.

Mapku trati připojujeme, stejně jako její profil, v němž jsou dobře viditelné výškové rozdíly. Okruh je 22·4 m dlouhý, maximální stoupání 7%. Start a cíl, jakož i zásobní stanice jezdců byly v Karl. Studánce. Start byl hromadný pro každou kategorii a jeto bylo *proti* směru hodinových ručiček, což je zajisté nejsprávnější způsob, neboť pak dodržuje se předjíždění vpravo.

Motocykly kategorie do 250 ccm jely 10 kol čili 224 km; ostatní motocykly, t. j. 350 a 500 ccm, jely 14 kol, t. j. 313·6 km.

Za půl hodiny po dojetí vítěze končí závod každé kategorie, bez ohledu na to, kolik kol jednotliví závodníci ujeli.

Závodník nesmí použít cizí pomoci neb nástrojů či součástek, které nevezde s sebou. Stroje mohou být libovolné, tedy i speciální, neseriové konstrukce.

Jezdec, který dojede první v kategorii, obdrží titul držitele čs. T. T. pro r. 1926 a kopii Vondřichovy ceny, jejíž originál je chován v místnostech

Autoklubu ČSR a na jejíž desku budou každý rok vepsána jména držitelů. Kromě toho v každé kategorii obdrží: první 5000 Kč, druhý 3000 Kč a třetí 2000 Kč; každý, kdo dojede, obdrží medaili T. T.

Pro T. T. vozů, jež se konala odpoledne, připuštěny byly kategorie do 750 ccm (jely 7 kol, t. j. 156·8 km) a do 1100 ccm (jely 10 kol, t. j. 224 km). Prvý v každé kategorii měl nárok na čestnou cenu, kromě toho byly peněžité ceny jako u motocyklů. Za nejrychlejší kolo věnoval AK ČSR zvláštní cenu na paměť zemřelého předsedy prof. O. Kukuly.

Kategorie 250 ccm:

Hlášeno 8 strojů, z nichž nejely:

značka:	jezdec:	hlásící:
3 Bekamo	?	Bekamo
D. S. H.	Runtsch	D. S. H. Werke.



Závodníci připravují se ke startu. Vpravo zásobovací boxy.

Časy jezdců v jednotlivých kolech:

Jezdec:	Kolo:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	Úhrnem čas:	Rychlost průměrná km/hod.
Mařcha (BMW) hlásil Ing. Holeček, Smíchov		21:26	20:28	20:32	19:39	20:12	21:31	19:47	19:34	21:21	19:45.9	3:24:15.9	65.8
Kroboth (Roconova) hlásila I. Sternb. Auto Ges.		22:57	21:37	21:01	21:06	23:35	21:09	21:04	21:15	21:46	22:54	3:38:24	61.5
Höbel (Puch) hlásily Puchwerke		20:54	22:29	19:25	19:06	—	—	—	—	—	—	4 kola.	
Putzler (New Gerard) hlásil Gartner		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		



Před startem; v popředí vůdčí vůz, za ním seřazení závodníci.

Nejlepší kolo měl Hoebel časem 19:06 čili průměr. rychlostí 70.4 km h.; odpadl pro defekt brzd.

Kategorie 350 ccm:

Hlášeno 16 strojů, startovalo 10 jezdců; z přihlášených nestartovali:

značka:	jezdec:	hlásící:
BSA	M. Pecha	týž
New Hudson	Šura	Bros Chlad.
Harley Davidson	B. Turek	týž.
BSA	Soldan H.	týž.
Harley Davidson	Ing. O. Sehnal	týž.
BSA, Sarolea	V. Hejzlar	týž.

Časy jezdců v jednotlivých kolech:

Jezdec:	Kolo:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	Úhrn.	Průměrná rychl. km/hod.
A. Kraus (R. E.) hlásí týž	20:07		19:15	18:35	17:47	19:12	18:05	17:58	17:44	17:57	20:18	17:31	17:36	17:23	16:20.3	4:15:48.3	73.5
O. Putz (Sunb.) hlásí A. Karner	19:01	20:15	18:39	17:51	20:43	18:51	29:42	21:29	18:24	18:20	18:21	18:27	18:27	18:22		4:36:52	68.6
Saska (Premier) hlásí továrna	24:15	20:30	21:53	24:05	23:22	21:35	19:56	19:43	25:36	24:17	24:43	—	—	—	—	11 kol	
Ing. Proskovetz (Sunbeam) hlásí týž	25:33	23:18	22:23	21:56	23:20	21:03	20:46	20:47	20:46	21:28	22:07	—	—	—	—	11 kol	
G. Staviček (Sar.) hlásí týž	26:30	24:21	23:38	22:51	25:01	21:02	21:18	20:51	20:11	23:20	—	—	—	—	—	10 kol	
Weiner (Premier) hlásí továrna	22:40	21:40	21:08	20:58	23:53	20:51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 kol	
Ing. Štěpán (Velocette)	37:08	35:14	29:31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 kola	
Gall (New Ger.) hlásí Gartner	20:04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 kolo	
F. Himmel (Chat. Lea) hlásí Klásek, Žížkov	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
A. Hess (Veloc.) hlásí týž	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	



Mústek na konci Karlovy Studánky byl jedním z nejhroších míst trati.
Na levé straně Thumshirm, ve středu Karner (Sunbeam), vpravo týž po jiném kole.

Himmel a Hess odpadají v prvním kole, Gall ve druhém, Štěpán odstupuje ve čtvrtém pro defekt nádrčky, Weiner odstupuje po pádu způsobeném prasknutím gumy, Stavíček, Proskovetz a Saska jsou zastaveni 30 min. po dojetí vítěze.

Nejlepší kolo má Kraus (poslední) časem 16:20.3 čili průměrnou rychlostí 82.1 km/h.

Kategorie 500 ccm:

Přihlášeno bylo 16 jezdců, z nichž nestartovali:

stroj:	jezdec:	hlášeno:
Guzzi	Mozler	týž.
Triumph	Vohanka	týž.

V této kategorii, kde jela vybraná třída strojů i jezdců, byl též počet dojevších větší a ovšem byl i značnější zájem obecnosti; výsledky jednotlivých kol:

Jezdec: Kolo:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	Úhrn.
R. Karner (Sun.) hlásí A. Karner	17:26	16:30	21:38	16:48	20:01	17:00	15:55	15:32.5	4:02:17.5						
Bauhoffer (BMW) hl. Ig. Holeček	17:88	16:38	16:23	16:26	16:11	18:57	21:41	16:43	16:25	4:02:20					
V. Chaloupka (Scott) hlásí fa Štěpař, H. a spol.	20:03	18:43	17:40	17:49	18:05	17:50	17:12	4:15:13.6							
Thumshirm (Ardie) hlásí tov.	19:33	18:21	18:11	17:58	19:59	17:54	17:16	17:53.6							
Mr. Tom (Sarol.) hlásí továrna	19:57	18:02	18:15	18:06	18:56	17:51	22:42	17:45	4:21:02						
P. Ille (Sunbeam) hlásí týž	19:56	23:57	20:33	19:55	20:09	24:37	22:32	20:27	13 kol 4:36:54						
J. Tichý (Indian) hlásí týž	23:22	20:15	22:55	22:40	21:47	21:21	25:36	21:18	12 kol 4:32:30						
Winkler (Guzzi) hlásí týž	26:21	26:41	24:53	23:38	22:37	19:51	21:25	22:17	12 kol 4:44:23						
Dufek (N. Huds.) hlásí Bros Chlad.	23:40	22:01	21:39	25:42	18:39	21:30	21:02	—	10 kol 3:43:37						
V. Liška (Scott) hlásí fa Štěpař, H. a spol.	22:22	20:26	29:52	18:01	19:55	—	—	—	7 kol						
Frankl (Scott) hlásí týž	19:59	18:44	18:43	50:53	—	—	—	—	—	2:16 34 4 kola					
Pokorný (B. D.) hlásí továrna	21:03	19:35	27:23	—	—	—	—	—	—	1:48:19 3 kola					
Bonivert (Sarol.) hlásí továrna	1:12:16	—	—	—	—	—	—	—	—	1:18:01 1 kolo					
M. Sochor (B.D.) hlásí továrna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



Oficiální funkcionáři
Autoklubu:

od leva: Ing. Vaněček,
Ing. Vejtruba,
red. Heinz;

sedící: úředník M.S.A.
Klubu, Ing. Rechziegel,
prof. Ing. Čermák.

Ille, Tichý, Winkler a Dufek byli zastaveni 30 minut po dojetí vítěze; Liška pádem poškodil chladič a nemohl jeti dále, amatér-jezdec Frankl odpadl pádem po projetí 4 kol. Pokorný se vzdal po 3 kolech, Bonivert po prvním kole (přesekl pneumatiku) Sochor M. spadl v prvním kole.

TOURIST TROPHY AUTOMOBILŮ.

Kategorie do 750 ccm:

Přihlášen jediný stroj Austin, řízený jezdcem-amatérem továrníkem p. Kargrem, který docílil velmi pěkného výsledku, přesto, že nehoda ke konci jízdy jej připravila o zasloužený úspěch.

V jednotlivých kolech docílil časů:

Kolo:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Úhrnný čas:	Průměr. rychlost:
čas:	21:35	21:09	20:57	21:00	21:35	28.17	—	2:14:53	

V kategorii do 1100 ccm

startovalo 6 vozů; bohužel většina jich odpadla,

takže konec závodu stal se nezajímavý. Jeto bylo 10 kol, v nichž jednotlivé stroje docílily časů:

Stroj:	Kolo:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	Úhrnný čas:
Dr. Safcher (Tatra)		22:36	24:51	22:32	22:47	22:33	22:51	26:00	23:52	24:29	24:10	3:56:41
P. Dietrich (BŇC)		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
F. Soffer (Sénéchal)		20:46	20:13	21:29	18:56	—	—	—	—	—	—	1:21:24
F. Hückel (Tatra)		20:32	20:13	—	—	—	—	—	—	—	—	40:45
K. Longo (Tatra)		20:26	20:02	19:53	19:55	20:00	1:03:53	—	—	—	—	2:43:09
Ing. Vodička (Tatra)		21:24	19:45	19:26	19:35	19:35	20:05	21:29	21:51	21:19	20:592	3:25:33-2

MAJITELŮM INDIANŮ!



Prosíme veškeré majitele motocyklů Indian a Neracar, aby rezervní součástky a motocyklovou výzbroj objednávali a nakupovali v nově zařízených místnostech, umístěných ve vlastním domě

v Praze-Smíchově, Nádražní 46, telef. 42004;

jsou mnohem prostornější než dosavadní a umožňují jak zvětšení skladu výzbroje, tak i dokonalejší obsluhu. Postupně do tohoto „Indian House“ přestěhujeme i kanceláře a dílny, o čemž veškeré pp. kupující včas uvědomíme.

Kanceláře, stejně jako dílny, které byly zvětšeny, zůstávají prozatím ještě v Praze VII.

Ing. F. MAŘÍK,
gen. zást. Indian Motorcycles.