



Škoda 1100 OHC a dvě Tatra 605 před startem jízdy na okruhu, v nichž byly stroje rozděleny do čtrnácti kategorií



1



2



3



4



6



7



5



8

KOLEM PAVILONŮ

Druhý ročník Revivalu na brněnském Výstavišti se jel na prodloužené trati, která obklopovala parkoviště závodních strojů...

**TOM HYAN
a HELENA HYANOVÁ,
Brno-Výstaviště (CZ)**

1 Vzácná Tatra 605 (1957), kterou renovoval MUDr. Jaroslav Větvíčka

2 Škoda 1100 OHC vyniká značnou dynamikou vzhledem k výkonu 68 kW (92 k) a nízké hmotnosti, jak jsme se přesvědčili na trati

Po loňském úspěchu se letos Brno Revival Mezi pavilony zdárně opakoval! Motoristická akce, zrozená ze spolupráce BVV Veletrhy Brno s Československým automobilovým klubem pro Moravu a Slezsko v čele s Karlem Kupkou a také s Klubem formule 3, zaštitěným Michalem Velebným, je nejen oslavou závodů z let 1935 až 1967 v areálu Výstaviště Brno, ale také skutečným svátkem všech příznivců dvou, tří, čtyř i více kol... Byla to opět zajímavá podívaná, kdy na velké ploše diváci viděli automobily i motocykly, které už běžně nepotkávají, nemluvě o autentických závodních

strojích, představených v otevřeném depu, kde si každý přišel na své! Pokud hovoříme o historii závodů v Brně, každému se okamžitě vybaví Masarykův okruh, dějiště automobilových i motocyklových Grand Prix, kde začala tato tradice v roce 1930, ovšem až po uspořádání šesti ročníků jízdy do vrchu Brno-Soběšice. Koncem šedesátých let se na brněnském okruhu konaly závody mistrovství Evropy cestovních automobilů, doplněné formulí 3 (dříve Junior), vyvrcholením se v osmdesátých let staly boje o titul mistra světa jak v cestovních vozech (1987), tak sportovních prototypch (1988). To však už je historie novodobá, od devadesátých let rozšířená o nejrůz-

nější kategorie formulových, sportovních i cestovních vozů, ale i prvních klání historických vozidel. Hned po příchodu na Výstaviště nás zaujaly především závodní automobily Škoda, přivezené z tovární sbírky, ale také dva unikátní dvouválce Tatra 605 ze tří vyrobených (třetí z náhradních dílů), z nichž jeden jsme viděli dosud jen v Kopřivnickém technickém muzeu. Z Muzea Škoda Auto dorazily nejen sportovní spider Škoda 1100 OHC s dvouválcovým motorem o výkonu 92 koní (68 kW)/7700 min⁻¹, ale také slavná Škoda litrové formule 3 ročníku 1965, které na trati bravurně řídili Vojtěch Krupka a Jan Kuchař. Automobily Škoda 1100 OHC (ve skutečnosti šlo o DOHC) vznikly v letech 1957–1959 po dvou exemplářích v karosářských verzích Spider a Coupé, jež vynikly nejen zvýšeným výkonem upraveného sériového motoru 1089 cm³ (ø 68 x 75 mm), ale také nízkou hmotností jen 550 kg s prostorovým trubkovým rámem a především krásným designem, srovnatelným s nejlepšími sportovními vozy té doby. Vzhledem k tejděší politické situaci vítězily jen doma, s jediným zahraničním triumfem v ruském Leningradě, účast ve 24 h Le Mans zůstala nesplněným snem. Podobný osud měla formule 3, využí-

vající hliníkového čtyřválce Š 1000 MB, upraveného na krátkozdvihovou koncepci (ø 72 x 61,3 mm místo sériového ø 68 x 68 mm), tedy na objem 999 cm³ a výkon také až 68 kW (92 k) při 8600 min⁻¹! Jaroslav Bobek byl mistrem Československa 1966, Miroslav Fousek vyhrál Mezinárodní mistrovství tzv. socialistických zemí 1968. Zatímco závodní vozy Tatra 607 Monopost jsou přece jen známější (viz [TH Auto 5/2018](#)), dvouválec typu 605 zná jen málokdo. V roce 1957 byly postaveny sportovní spidery třídy 750 cm³, poháněné před zadní nápravou v trubkovém rámu uloženým vzduchem chlazeným řadovým dvouválcem 636 cm³ (ø 75 x 72 mm) o výkonu 30 kW (40 k)/7000 min⁻¹, jenž vznikl využitím dvou válců z osmiválce Tatra 603 F/G a čtyřstupňové převodovky Aero Minor II s pozmeněným odstupňováním. Malý vůz (rozvor náprav 2070 mm a rozchod kol 1200/1120 mm) na patnáctipalcových pneumatikách dosahoval rychlosti 168 km/h a byl určen především výchově nových závodníků. Hmotnost byla pouhých 340 kilogramů. Dvouválec Tatra 910 se vyráběl jako průmyslový stabilní motor, pro závodní vůz dostal dva karburátory Weber a ejektorové chlazení. Vozy ►►►

3 Milan Zetek ze volantem vozu Tatra 607 Monopost (1950)

4 Miroslav Lédr (Delfin II–Škoda 1965) před Milanem Okáčem (Drak I–Wartburg 1964) v závodě vozů formule 3

5 Petr Uhlíř a jeho Cisitalia 202 SMM Nuvolari (1948)

6 Stanislav Profeld na trati s vozem Magda F3 konstruktéra Jaroslava Vlčka, poháněným dvoudobým tříválcem Wartburg (1967)

7 Václav Kubiček a jeho Škoda 1100 Sport (1954) po Františku Kamešovi, který vyrobil hliníkovou karoserii na podvozku Š1101, a později vůz prodal Vladimíru Kutrovi

8 Škoda F3 (1965), funkční exponát z mladoholeslavského Muzea Škoda Auto

► BRNO REVIVAL 2018

1 Tříválec Laverda 1000 závodníka Mirana Velkoborského (1972)

2 Peter Baláž se svojí Jawou 250 (1975)

3 Další unikátní Jawa 125 typ 670 (dva válce do V/18°) z roku 1967

4 Denisa Bauerová-Schneider s vozem na základě projektu ÚVMV Škoda 1100 GT (1976; nyní s motorem 1300)

5 Originální Škoda F3 (1965) ve společnosti Delfína II (1965 s motorem Škoda) a brněnského Draka I (1964 motor Wartburg)

6 Jaroslav Rezek zrenovoval Kondor Wartburg (konstrukce Gbelec II Wartburg) po brněnském jezdcí Vladislavovi Havlíkovi (1966)



1



2



3



4



5



6

v Brně představili Přemysl Baláž a MUDr. Jaroslav Větvíčka, dosud známý motoristům jako prezident Mercedes-Benz Klubu ČR.

Samozřejmě, na trati se objevila dlouhá řada novinek, jejichž výčet se vymyká rozsahu našeho článku, jako obvykle jsme ocenili především formulové vozy a dvousedadlové sportovní. Architekt Ing. Petr Uhlíř předvedl otevřenou Cisitalii 202 SMM Nuvolari z roku 1948, poháněnou upraveným motorem Fiat 1089 cm³, s níž se posádka Uhlíř/Zvelebil zúčastnila vzpomínkové jízdy Mille Miglia 2015 a od té doby vůz nese startovní číslo 172. Tyto automobily získaly své jméno po Tazio Nuvolari, italské legendě automobilových závodů, který vítězil nejen v předválečných Velkých cenách, ale právě za volantem malé Cisitalie podával obdivuhodné výkony i po druhé světové válce. Tazio dojel druhý v Mille Miglia 1947, když dlouho vedl, ale pak podlehl jen silnějšímu osmiválci Alfa Romeo, protože průtrž mračen proměnila jeho otevřený vůz na pojízdnou vanu! Typ 202 SMM (Spyder Mille Miglia) Nuvolari je jeho oslavou, přestože místo plánovaných devadesáti spiderů vzniklo zhruba pětáctičet, z nichž se dvacet dochovalo (na vysvětlenou: Spider je italsky, Spyder anglicky, vzhledem k plánovanému exportu). S výkonem 48 kW (65 k) dosahovala Cisitalia rychlosti až 175 km/h.

Jako obvykle, nechyběla záplava motocyklů. V depu jsme opět potkali Petera Baláže a Bohumila Stašu, dvě hvězdy motocyklových Grand Prix mistrovství světa, a prohlédli si různé vzácné stroje, repliky i originály. Některé z nich přinášíme na snímcích z depa i trati. Už se těšíme na příští ročník, jehož konání bude přesunuto na konec června 2019.