



1

MEZI PAVILONY

Po třech letech se brněnský Revival vrátil, nikoli na automotodrom, ale jako připomínka závodů na brněnském Výstavišti...



2

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

1 Okruhový speciál Gazela na základě Škoda 110 R s dvoulitrovým čtyřválcem BMW 2002 TI před zadní nápravou

2 Ing. Josef Michl a Škoda 130 RS (1976, se stejným typem brázdil okruhy mistrovství Evropy)

3 Břetislav Enge se vrátil za volant Škody 130 RS z mladoboleslavského muzea (1978)

4 Návrat na místo činu, vpředu Otto Buchberger (Drak), za ním Zdeněk Krívohlavý a Karel Měnl...



3



4



5



6



7



8



9



10



11

5 Škoda F3 továrního týmu (1965), řízená Miroslavem Krejsou, účastníkem Le Mans Classic

6 Proslulý Delfín II formule 3 z roku 1965 (jezdec Miroslav Lédr)

7 Nestárnoucí Otto Buchberger (Drak F3 Wartburg 1964) připraven ke startu...

8 Zdeněk Válek se svojí Gazelou na okruhu (původní jezdec z původním strojem z roku 1974)

9 Drak (1964), renovovaný Karlem Jarošem, a Magda konstruktéra Jaroslava Vlčka (1967)

10 MTX 1-01, oslava formule Škoda (a za volanty dámy Markéta Profeldová a Kateřina Trojanová)

11 Starší ze dvou automobilů Tatra 607 Monopost, vůz Milana Zetka z roku 1950

běžně nepotkávají, nemluvě o autentických závodních strojích, představených v otevřeném depu, kde si každý přišel na své! Závodní okruh, využívaný v letech 1935 až 1967 v areálu Výstaviště Brno, se vlastně za padesát let nezměnil. Jeho povrch z asfaltu, betonu i žulových kostek, navíc s dvojím přejezdem železniční trati, už dnes ve světě závodů samozřejmě nenajdete, ale v Brně vyvolal atmosféru doby, která nenávratně mizí. V depu se objevily nejen nevidané stroje, jednostopé i dvoustopé, ale rovněž mnoho osobností z motoristického sportu.

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 pořádaly závody mistrovství Evropy cestovních automobilů, doplněné formulí 3 (dříve Junior), vyvrcholením se v osmdesátých letech staly boje o titul mistra světa jak v cestovních vozech (1987), tak sportovních prototypy (1988). To však už je historie novodobá, od devadesátých let rozšířená o nejrůznější kategorie formulových, sportovních i cestovních vozů, ale i prvních klání historických vozidel.

Historie československého motoristického sportu není systematicky zdokumentována, a to ani v nové době po roce 1989. Těžko se dnes dohledávají informace, víme jen, že se nejedilo pouze na Masarykově okruhu, starém, modifikovaném a později na automotodromu, ale také jinde. Třeba v Rosicích u Brna, kde byl okruh pro automobily i motocykly, anebo na brněnském Výstavišti v závodech Mezi pavilony. Revival, uspořádaný ▶▶▶



Foto Tom Hyan

1



Foto Helena Hyarová

2



3



4



Jiří Kohlíček (Wikov 7/28 Sport z roku 1930) si jízdu na okruhu užíval podobně jako únorovou vyjížďku na sněhu se stejným vozem...



5



6



7



8



9



10



11

Foto Helena Hyarová

Foto Tom Hyan

na Výstavišti, přivedl v roce 2017 na start muže, kteří tam bojovali o vavříny před padesáti i více lety! Ti, kteří se zúčastnili tehdy i letos, jsou většinou zdatní sportovci, sedlající formulové vozy! Otto Buchberger, ročník 1934, je skutečnou hvězdou, ještě dnes se nasouká do svého Draka a vyrazí na okruh! V tom mu konkurují Karel Menci (narozen 1941) a Zdeněk Křivohlavý (1933). Tato trojice v červenci opět vyjela na trať... Otto Buchberger od roku 1964 v Brně stavěl vozy Drak F3, poháněné nejdostupnějšími motory Wartburg 992 cm³, dvoudobými tříválci, jež ovšem dosahovaly výkonu 59 kW (80 k), což na vůz o hmotnosti mírně přes 400 kg byla slušná dávka! První Drak se dochoval dodnes, pod dohledem doc. Karla Jaroše byl renovován a spolu s Drakem III znovu vyjel na okruhy! Buchberger dojel závod Mezi pavilony 1965 na druhém a 1967 na třetím místě. Zdeněk Křivohlavý koupil v roce 1965 formuli 3 konstruktéra Stanislava Chelíka, také s třívalcem Wartburg, a jezdil s ní až do roku 1970.

1 Jiří Kohlíček před startem na Wikovu 7/28 ze sbírky Veteran Arena Olomouc

2 Milan Vaníček a jeho legendární Salmson GS 1100 (1926)

3 Škoda 440 s laminátovou karosérií Karosa 1956 (na okruhu posádka Kalina/Borský)

4 Doc. Karel Jaroš na Zetce Z4 s úžasně naladěným dvoudobým dvouvalcem (1933)

5 Markéta Profeldová na osmiválci Bugatti 35 (1925) ze Samohýlovy sbírky

Kromě brněnských konstruktérů přišel další impuls z kopřivnické Tatry. Jiří Gajdoš postavil první vozy Delfín F-Junior (motory 1100 cm³) ještě s kuriozním čtyřvalcem Tatra, vzniklým rozpúlením osmiválce z typu 603! Pro formuli 3 bylo třeba snížit objem motoru na limit 1000 cm³, zrodily se evoluce Delfín II, po motoru Tatra přišly ke slovu čtyřválce Škoda 1000 MB a opět Wartburgy 311. S jedním z Delfínů II absolvoval svůj první formulový závod Karel Menci právě na Výstavišti Brno v květnu 1967, po padesáti letech jel znovu! Škoda Auto Muzeum mělo kvalitní účast, vedle vozů 130 RS (za volant usedl Břetislav Enge) a 1100 OHC Spider vyjela i tovární Škoda F3 (Miroslav Krejsa). Pro mnohé byly překvapením dva monoposty Tatra 607 z padesátých let, přezdívané české formule 1 (osmiválec 2,5 litru). Ke druhé velké skupině patřily automobily předválečné, prim hrály Wikov, Bugatti a Salmson. Se sportovní verzí Wikov 7/28 z roku 1930 z Veteran Areny Olomouc vyjel Jiří Kohlíček, autor neobyčejně důkladné trilogie o historii

značky Wikov, startovní pole doplnil i druhý vůz stejného výrobce. Mezi šesti vozy Bugatti byly zastoupeny rovněž rakouský a polský Bugatti Club, klasiku představovala Bugatti 35 ze Samohýlovy sbírky, kterou svižně proháněla Markéta Profeldová. Legendou mezi českými veterány je Salmson GS 1100 (1926) Milana Vaníčka, jenž vyhrál 1000 mil československých už v letech 1970 a 1971! Tento závod, ovšem v originálních letech 1933–1935, připomněly aerodynamické speciály Z4 typ 986 (Doc. Karel Jaroš) a Aero 750 Sport. Organizátor Karel Kupka, šéfredaktor časopisu Motor Journal, je vášnivým motocyklistou, a tak přemluvil svého bratra Lukáše k jízdě v sidecaru Rudge! Ostatně *Bratrstvo Ručky* je velmi aktivní i na vzpomínkové jízdě Brno–Soběšice (letos bude 30. září), kde vypisuje Rudge Cup pro jezdce na britských stroích Rudge–Whitworth! Jsme-li u sidecarů, tak chceme zmínit i věčně usměvavou Libuši Šulcovou se strojem BSA 770 (1928), která pochází z rodiny oficiálních dovozců

6 Peter Baláž se svojí Jawou 250 (1975)

7 Závodní vozy z 50. let, vpředu Škoda 1100 Sport (1954) po Františku Kamešovi a Vladimíru Kutrovi

8 Bohumil Staša, dvacetinásobný mistr Československa v závodech silničních motocyklů

9 Škoda 1100 OHC z továrního muzea (verze kupé se nedochovala)

10 Bratři Karel (řidič) a Lukáš Kupkové na sidecaru Rudge

11 Libuše Šulcová za říditky BSA 770 se sidecarem (1928)

těchto motocyklů do předválečného Československa (věk se u dámy nesluší prozrazovat, ale její vitalitu mohou mnohé mladice závidět). Jako obvykle nechyběl Peter Baláž, ovšem přijel také Bohumil Staša (trať projel při čestném kole na Kupkové skútru), tedy dva velikáni silničních motocyklových Grand Prix. Připomeňme jen, že Staša má na kontě dvacet titulů mistra Československa, 215 vítězství z 827 závodů a při MS 1971 v Brně dojel druhý na čtyřválci ČZ 350 za Jarno Saarinenem! Při prohlídce nádherných strojů Jawa, ČZ, Walter a ESO, které ve své době patřily k nejlepším, je nejen technicky založenému divákovi smutno, kam jsme to vlastně dopravovali, když dnes lepíme slavné logo Jawa na čínské výrobky. Potěšitelné však je, že jsou mezi námi ti, kteří krásné unikáty zachránili a renovovali. Revival překvapil, vždy se najde něco, co vlastně vidíte poprvé, a třeba zjistíte, že stroje ze zažloutlých obrázků Světa motorů skutečně existovaly! Pořadatelé, moc díky!