

1000 mil československých v obraze číslic.

Bratislava 385.1 km.

1. Kubíček, Bugatti	I.	1.	21:16
2. Hudec, Ford	I.	2.	21:23
3. Studený, Ford	I.	3.	21:24
4. Nevolná, Aero	II.	1.	21:25
5. Zd. Pohl, MG	III.	1.	21:26
6. Pi. Rezková, Austró Daimler*)	I.	4.	21:28
7. Spiegel-Diesenberg, BMW	II.	2.	21:28
8. Komár, Skoda	II.	3.	21:28
9. Villorosi, Fiat	IV.	1.	21:38
10. Stehlik, Praga	II.	4.	21:39
1. M. J. Hurt, Ford	I.	5.	21:40
2. Pubec, Ford	I.	6.	21:42
3. Cantoni, Lancia	III.	2.	21:42
4. Ruggero, Fiat	IV.	2.	21:45
5. Pour, Chevrolet	I.	7.	21:46
6. Pätzold, Ford	I.	8.	21:46
7. Helldorf, Ford	I.	9.	21:48
8. Benedetti, Fiat	IV.	3.	21:47
9. Gruber, Aero	IV.	4.	21:49
10. Borgo, Fiat	IV.	5.	21:49
11. Peschina, Fiat	IV.	6.	21:54
12. Capello, Alfa Romeo	II.	5.	21:56
13. Capelli, Fiat	IV.	7.	21:56
14. Fišer, MG	III.	3.	22:01
15. Stiler, Z	IV.	8.	22:03
16. Kaiser, Jawa	V.	1.	22:04
17. Matrullo, Fiat	IV.	9.	22:07
18. Kechler, Lancia	III.	4.	22:10
19. Lesák, Aero	IV.	10.	22:11
20. Freund, Jawa	V.	2.	22:28
21. Protiva, Jawa	V.	3.	22:16
22. Vitvar, Jawa	V.	4.	22:23
23. Hornák, Jawa	V.	5.	22:24
24. Maršiček, Jawa	V.	6.	22:25
25. Nahodil, Aero	V.	7.	22:25
26. Vlčková, MG	V.	8.	22:30
27. Štípek, Aero	V.	9.	22:34
28. Feuerstein, Jawa	V.	10.	22:40
29. Beneš, Wikov	III.	5.	22:45

Podrobné zprávy, které jsme o závodě přinesli v nedělních „Národních Listech“ a zejména v „Pondělí“, zbavují nás povinnosti v tomto dovetku vyprávěti průběh závodu. Myslíme, že přiložené tabulky dookreálují čtenáři našich zpráv obraz závodu, ukazují, jakými místy prošli ti, kteří závod „přešli“.

Vysvětlení k ní jest toto: první číslice každého sloupce udává pořadí u cíle každé ze čtyř etap, řídká číslice za jménem závodníkovým znamená číslo, ve které startoval, a arabská číslice za ní jeho pořadí v jeho třídě v jednotlivých etapách. Zajímá-li se čtenář o některého jezdce, potřebuje pouze jeho jméno v jednotlivých sloupcích sníst čarou

Praha 770.2 km.

1. Zd. Pohl	III.	1.	1:21
2. Studený	I.	1.	1:27
3. Kubíček	I.	2.	1:33
4. Spiegel D.	II.	1.	1:33
5. Peverelli	I.	3.	1:45
6. Komár	II.	2.	1:45
7. Stehlik	II.	3.	1:45
8. Pubec	I.	4.	1:54
9. Cantoni	III.	2.	1:56
10. Hurt	I.	5.	1:58
11. Villorosi	IV.	1.	2:02
12. Rezková	I.	6.	2:06
13. Gruber	IV.	2.	2:06
14. Pätzold	I.	1.	2:08
15. Borgo	IV.	3.	2:09
16. Ruggero	IV.	4.	2:10
17. Capello	II.	4.	2:12
18. Helldorf	I.	8.	2:16
19. Fišer	III.	3.	2:30
20. Benedetti	IV.	5.	2:31
21. Stiler	IV.	6.	2:40
22. Capelli	IV.	7.	2:42
23. Peschina	IV.	8.	2:52
24. Kechler	III.	4.	2:54
25. Kaiser	V.	1.	2:54
26. Pour	I.	9.	2:54
27. Matrullo	IV.	9.	2:59
28. Protiva	V.	2.	3:07
29. Maršiček	V.	3.	3:18
30. Hornák	V.	4.	3:18
31. Nevolná	II.	5.	3:18
32. Vitvar	V.	5.	3:18
33. Lesák	IV.	10.	3:19
34. Nahodil	V.	6.	3:40
35. Beneš	III.	5.	3:48
36. Feuerstein	V.	7.	4:10

etapu a na tomto místě zůstane, i když se jeho soupeř změní (za odpadnušího Villorosiho se vedení ujme Ruggero, s nímž Gruber vybojoval snad nejkrásnější souboj tohoto závodu).

Tučně jsou v tabulce, která také názorně ukazuje úbytek závodníků, tisknena jména vítězů jednotlivých tříd. Konečné časy, tučně tisknena ukazují, kdo všechno překonal nejlepší loňské časy dotyčných tříd. Letný pohled ukazuje, že zůstal nepřekonan rekord Knappův (Walter) 15:22:37, ale jinak je letošní závod byl mnohem rychlejší loňského a nesrovnale rychlejší předloňského, neboť všechny třídy — i nejmenší 700tky — překonávají časy Jaw od Kaisra až do Protivy, i tolik kdysi obdivovaný rekord Šelachův inž. P. Múchy (19:01:15). Nic nemůžeme výmluvnější o pokroku techniky než faktum, že dnes 770tky Jawa jsou rychlejší než desetiletá třída závodní Jawa. Jsou rychlejší než

Bratislava 1155.3 km.

1. Kubíček	I.	1.	5:26
2. Studený	I.	2.	5:27
3. Spiegel	II.	1.	5:36
4. Komár	II.	2.	5:44
5. Peverelli	I.	3.	5:49
6. Stehlik	II.	3.	5:51
7. Cantoni	III.	1.	5:56
8. Hurt	I.	4.	6:04
9. Pätzold	I.	5.	6:13
10. Ruggero	IV.	1.	6:18
11. Gruber	IV.	2.	6:19
12. Capello	II.	4.	6:31
13. Borgo	IV.	3.	6:35
14. Stiler	IV.	4.	7:00
15. Fišer	III.	2.	7:01
16. Capelli	IV.	5.	7:09
17. Kaiser	V.	1.	7:20
18. Pour	I.	6.	7:22
19. Kechler	III.	3.	7:27
20. Matrullo	IV.	6.	7:39
21. Protiva	V.	2.	7:44
22. Vitvar	V.	3.	7:51
23. Lesák	IV.	1.	8:07
24. Maršiček	V.	4.	8:14
25. Nahodil	V.	5.	8:24
26. Beneš	III.	4.	8:59
27. Feuerstein	V.	6.	9:03

Velký úbytek závodníků lze vysvětliti předně výše zmíněnou okolností, že celkově byl letošní závod velmi rychlý, po druhé, že v první etapě bylo počasí velmi nepříznivé a po třetí tím, že letos velká většina startujících byl soukromci, kteří nemají vozy tak dobře připraveny, jako mohou býti vozy tovární.

Letos byl

závod dokonale mezinárodní,

nejen pokud se týká vozů, nýbrž i závodníků.

Proti 8 domácím značkám (počítáme za domácí „zناčku“ i spukromě postavený voz Jikra p. Krauchera) s 26 vozy nastoupilo cizích značek 10 s 29 vozy.

Domácí se rozdělili takto: Aero 8, Jawa 7, Skoda 4, Zetka po 3, Walter 2, Praga, Wikov a Jikra po 1. Cizozemské: Ford a Fiat po 7, MG 4, Alfa Romeo 3, Bugatti a Lancia po 2, Austro Daimler, Chevrolet, Imperia, BMW po 1.

Z domácích vozů bylo klasifikováno 9 (Jawa 4, Aero 2, Skoda, Praga a Zetka po 1), z cizích 15 (Fiaty 4, Fordy 3, Alfa Romeo, Lancia po 2, BMW, MG, Bugatti a Chevrolet po 1).

Praha (cíl) 1510.4 km.

1. Kubíček	I.	1.	15:46:12
2. Studený	I.	2.	15:49:14
3. Spiegel	II.	1.	15:56:14
4. Stehlik	II.	2.	16:03:58
5. Komár	II.	3.	16:12:10
6. Peverelli	I.	3.	16:19:13
7. Cantoni	III.	1.	16:28:15
8. Hurt	I.	4.	16:35:58
9. Pätzold	I.	5.	16:44:01
10. Ruggero	IV.	1.	16:53:19
11. Gruber	IV.	2.	16:55:17
12. Capello	II.	4.	17:05:17
13. Borgo	IV.	3.	17:32:01
14. Stiler	IV.	4.	12:39:00
15. Fišer	III.	2.	17:45:37
16. Capelli	IV.	5.	17:53:47
17. Pour	I.	6.	18:11:20
18. Kaiser	V.	1.	18:24:05
19. Kechler	III.	3.	18:24:23
20. Matrullo	IV.	6.	18:52:25
21. Vitvar	V.	2.	18:58:54
22. Protiva	V.	3.	18:59:56
23. Nahodil	V.	4.	20:03:58
24. Beneš	III.	4.	20:10:19
25. Lesák	IV.	7.	20:19:23
26. Feuerstein	V.	5.	20:28:58

Zahraniční vozy zvítězily ve 4, domácí v jedné třídě (Jawa).

Domácí jezdci zvítězili ve třech, cizí ve dvou třídách.

*

Domácímu průmyslu se vytýká jeho neúspěch (nebo malá úspěšnost) v závodech. Kdo uváží malou výrobu domácích továren a to ohromnou většinou vznáš malých kubatur (jež není nijak lukrativní), nemůže se divit, že tovární hledí si uspořít náklad na obsazení tak velkého závodu. Mělo by se namítnout, že Itálie loni vyrobila jen 9,522 aut a při tom její továrny konstruuji nové závodní vozy, které je vidět ve všech závodech Evropy. Ale námitku lze lehce vyvrátit jednak poukazem na to, kolik stát jim přispívá na tuto činnost, jednak poukazem na rozdíl v nazráni vládní na automobil v Itálii a u nás.

V Itálii (jako v Německu) stát pracuje pro automobilisaci země, kdežto u nás vládní a parlamentní režim automobilismu přímo systematicky utluče. Nevidte se pak, že u nás každý, kdo odpovídá za osudy automobilové továrny, se bojí budoucnosti a neodvažuje se vložit do reklamy — a tou jest start v 1000 milích především — částky, o níž má odůvodněné obavy, že se mu nikdy nevrátí. Vil. Heinz.