

319 1. ÚNEJ

AUTO



ČÍSLO
ROČNÍK XVII.
1. VII. 1935
2.50 Kč **5**

OFICIELNÍ ORGÁN AUTOKLUBU REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ



Jan Kubišek,
absolutní vítěz „1000 mil“ v cíli

START



FOTO JEZDINSKÝ, 6x6

„1000 MIL ČESKOSLOVENSKÝCH“

vrcholný podnik československého sportu, se stal celostátní událostí velkého významu propagačního. Tento náš původní obrázek ukazuje všechny vozy seřazené před startem, než mávnutím praporku startéra započal těžký boj. Další četné obrázky a přesný referát, s časy průjezdů všech jezdců jednotlivými městy, uvnitř tohoto čísla.

58.

III. ZÁVOD 1000 MIL.

LETOŠNÍ závod „1000 mil československých“ byl dalším pokrokem v popularisování tohoto vrcholného našeho podniku automobilového a to nejen v naší republice, ale i v zahraničí, jež projevilo zvláště letos velký zájem. Sportovní úroveň byla vzorná, a organizace — podle svědectví všech účastníků, hlavně Italů a Němců — byla bezvadná. Nehody, které se staly a jež jediné kalí radost všech sportovců ze zdařilého průběhu závodu, jsou jediným temným stínem úspěchu celého podniku. Dlužno však podotknouti, že pořadatelstvo udělalo vše, aby zmenšilo nebezpečnost podniku a že ředitel závodu, p. Štancel, před startem zvláště upozornil ještě jezdce na nebezpečnost místa, kde tragicky havaroval Kurka.

PRŮBĚH ZÁVODU

i jeho výsledky a rozdělení cen byly otištěny již podrobně v týdeníku „Autoklub“ a v denních listech, jichž zájem a pochopení závodu tentokrát opravdu byl vzorné. Referujeme proto o událostech závodu jen stručně a jako jediný časopis otiskujeme

TABULKU PŘESNÝCH ČASŮ

všech závodníků v absolutní klasifikaci časové a to ve všech hlavních místech trati všech čtyř etap. Tabulka udává pořadí jednotlivých jezdců v každém městě a jeho čas, takže můžete přesně sledovati, jak spolujezdci jezdci bojovali, oč se na kterém místě lišily jejich časy a kdy kdo odpadl, v jaké posici. Sledováním této tabulky získáte ideální a přesný přehled o závodě, lepší než nejpodrobnější referát.

Aby každý mohl podrobně tuto jedinečnou tabulku sledovat, připojují ještě startovní čísla všech přihlášených jezdců, jak byli přihlášení; v tabulce ovšem jsou uvedeni pouze ti, kteří startovali.

Přes 2000 ccm:

- | | |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 1. Studený—Adámek, Ford 3620 ccm | 9. Kubíček—Smažák, Bugatti 2281 ccm |
| 2. Knapp—Vojtík, Walter 2500 ccm | 10. Pätzold—Gierke, Ford 3560 ccm |
| 3. Lüttgau—X, Ford 3560 ccm | 11. Trolltsch—v. Falkenheim, Ford 3560 ccm |
| 4. Posl. Hurt—Theimer, Ford 3620 ccm | 12. Pour—Sedláček, Chevrolet 2890 ccm |
| 5. Hudec—Sedlmajer, Ford 3620 ccm | 14. Randaccio—prince Barberini, Alfa Romeo 2:3 l |
| 6. Pi Rezková—Ing. Rezek, Austro-Daimler 3 l | 15. Peverelli Oresti—Ronchetti, Alfa Romeo 2:3 l |
| 7. Helldorff—Hofmann, Ford 1980 ccm | |
| 8. Pubec—Sysel, Ford 3620 ccm | |

Do 2000 ccm:

- | | |
|------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 21. Nevolka—Fexa, Aero 4 v. 1528 ccm | 26. Stehlík—Dohnal, Praga 1800 ccm |
| 22. Navrátil—Tacheci, Imperia 1990 ccm | 27. Pick—X, Citroën 1910 ccm |
| 23. Komár—Houš, Škoda 1960 ccm | 28. Spiegel Diesenberg—Orsich, BMW 1911 ccm |
| 24. Kratochvíle—Koudelka, Škoda 1980 ccm | 29. Friš—Semrád, Škoda 1944 ccm |
| 25. Ing. Jahn—Horák, Škoda 1980 ccm | 30. Capello—Girelli, Alfa Romeo 1750 ccm |

ÚSEKÁŘI A SPOLUPRACOVNÍCI ORGANISACE „1000 MIL“

kteří vzorně a nezištně plnili svoji funkci a přispěli k úspěchu závodu. Jsou to pánové:

1. St. Kafuněk, ved. pořadatel I. úseku Praha.
2. I. E. Zlatohlávek, velitel úseku II. Čes. Brod.
3. II. E. Beneš, zást. vel. úseku II.
4. Boh. Nejd, vel. úseku III. Kolín.
5. O. Valenta, sekr. AKRČS. Pardubice, vel. úseku IV. Čáslav.
6. L. Šilberský, lékárník, vel. úseku VII. Vel. Meziříčí.
7. I. Ing. K. Pětník, vel. úseku VIII. Brno.
8. II. K. Štursa, gen. sekret. ČAMS, zást. vel. úseku VIII.
9. MUDr. Fr. Píhazský, předs. odb. ČAMS, vel. úseku IX. Břeclav.
10. Ing. Ján Blaško, stav., vel. úseku X. Malacky.
11. J. Purcner, okr. pol. insp., jedn. odb. ČAMS, vel. úseku VI. Jihlava.
12. M. Havránek, red., taj. ČAMS, organ. kontr. stanic a prací v ús. VI. a VII.



Do 1500 ccm:

- | | |
|-------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| 31. Fišer—Pacovský, MG 1287 ccm | 36. Beneš—Struna, Wikov 1478 ccm |
| 32. Gaudník—Slezák, Bugatti 1450 ccm | 37. Wührer—X, Lancia Aug. 1500 ccm |
| 33. Zděnek Pohl—Ing. Hausman, MG 1280 ccm | 38. Gantoni—Fasser, Lancia Aug. 1500 ccm |
| 34. J. Č.—J. P., Tatra 1160 ccm | 39. Rechlerové Mario a Freder., Lancia Aug. 1196 ccm |
| 35. Hřebík—Wojtek, Bugatti 1450 ccm | |

Do 1100 ccm:

- | | |
|------------------------------------------|--------------------------------------|
| 41. Hodač—Kühne, Walter 1057 ccm | 52. Wohanka—Janík, Aero 30, 998 ccm |
| 42. Kraucher—Uher, Jikra 1089 ccm | 53. Borgo—Zordán, Fiat 995 ccm |
| 43. Turek—pí Slavíková, Aero 30, 998 ccm | 54. Bergamo—Agnelli, Fiat 995 ccm |
| 44. „Jindra“—Kerwitzer, Walter 1057 ccm | 55. Formánek—Vidra, Aero 998 ccm |
| 45. Hošálék—Belohlávek, Z 905 ccm | 56. Trnka—Kürka, Walter 1057 ccm |
| 46. Gruber—Vlček, Aero 30, 998 ccm | 57. Benedetti—Zanella, Fiat 995 ccm |
| 47. Minio—Collavo, Fiat 995 ccm | 58. Ferrari—X, Fiat 995 ccm |
| 48. Lesák—X, Aero 998 ccm | 59. Bratří Villoresi, Fiat 990 ccm |
| 49. Ing. Deston—Kocman, Z 1000 ccm | 60. Capello—Girelli, Fiat 995 ccm |
| 50. Jiří Pohl—„Cudla“, MG 1100 ccm | 61. Capelli—Milano, Fiat 990 ccm |
| 51. Stiller—Klapka, Z 905 ccm | 62. Renzo—Luciano, Fiat 990 ccm |
| | 63. Matrullo—Franciosi, Fiat 990 ccm |
| | 64. Rivola—Rossi, Fiat 990 ccm |

Do 750 ccm:

- | | |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 71. Vitvar—Eichler, Jawa zavř., 18:59:54 | 76. Kaiser—Kronberger, Jawa otevř., 18:24:06 |
| 72. Zborník—Turek, Jawa zavř. | 77. Nahodil—Ovesný, Aero otevř., 20:02:53 |
| 73. Maršáček—Moravec, Jawa zavř. | 78. Freund—Vaněk, Jawa otevř. |
| 74. R. a B. Protiva, Jawa otevř., 18:59:56 | 79. Sl. Vlčková—Kavalier, M. G. otevř. |
| 75. Feuerstein—Borkovec, Jawa otevř., 20:28:58 | 80. Mila Štípek—X, Aero otevř. |

Kolem závodu.

Rozhlas nesporně splnil svoji povinnost k tomuto závodě a využil jej i pro svoje zájmy. Každý posluchač, na kterémkoliv místě trati, byl včas i informován o stavu závodu. Rozhlas však přispěl velmi těžk k úspěchu organizace a také ti jezdci, kteří měli přijímač ve voze, využívali hlášení k informování se o všech věcech na trati i o posici všech závodníků. Hlasatelská, redakční i technická služba pracovala přes 20 hodin; náš obrázek ukazuje hlasatele red. Elstnera a tabuli, podle níž hlásil stav závodu.

Ředitel závodu, p. Štancel, v jehož rukou se sbíhaly všechny nitky organizace, poskytl interview, v němž projevils radost nad tím, že „1000 mil“ dovedlo odstranit všechny klubové rozbroje a mezi obětavými spolupracovníky byli pánové všech organizací, v jednotné práci k prospěchu věci. — Pěkné bylo, jak tři první Italové po dojetí do cíle přišli společně gratulovat pořadatelstvu k dokonalé organizaci a přislíbili svoji účast i pro příště. — Příštího roku bude změna trati — úsek Brno—Břeclav povede přes Židlochovice a Hustopeče, po nové úpravě silnice. Jinak vše bude stejné — jen cizí účast asi vzroste. Je na našich továrnách, aby se připravovaly včas na hájení našich barev. Letos se ukázalo, že agilní domácí továrna může získat krásný úspěch. — Škoda, že nebyla radiosoutěž — příště bude opět. — Deficit podniku je — samozřejmě — veliký; obětavě jej hradí Autoklub RČS., neboť uznává nutnost takového velkorysého podniku. — Krásné bylo gentlemanské gesto p. Ing. F. Janečka, jenž převzal teamovou cenu p. presidenta, ale prohlásil, že lituje rozbití jediného konkurujícího teamu a proto nechce svého úspěchu využít propagacně. — Zajímavé, že na projektu od letného cíle u akcízu k domu AK. RČS. měli závodníci čas 30 minut — ale všichni to jeli asi za 7—8 min.

III. ročník závodu je skončen, sportovní bilance jeho je velmi úspěšná. Těšme se, že příští závod bude ještě větším úspěchem a že naše značky domácí budou aspoň tak úspěšné a snaživé, jako naši jezdci.

SLOSOVÁNÍ KUPONŮ PROGRAMŮ „1000 MIL“.

V sobotu 22. VI. byla vylosována z prodejních programů tato čísla:
 I. cena: Parcela a weekend, motocykl Ogar.....č. 145.994
 II. cena: Vůz Škoda Popularč. 123.481
 III. cena: Motocykl Ogarč. 75.843
 Další ceny: gramofon: 6337, 11.993, 83.740, 62.748, 4714; psací soupravu: 77.509, 84.760, 65.778, 125.453, 82.919; hodinky: 18.813, 43.574, 146.476, 26.785, 87.449; fotoaparát: 52.335, 93.464, 125.230, 134.138, 50.250; turist. boty: 10.691, 52.404, 102.056, 26.931, 80.527; kožené soupravy: 94.245, 99.001, 59.756, 146.441, 102.039; radio-přijímač: 143.915, 133.023.

Poslechli jste naši rady a koupili si program? Přejeme vám, aby jeho číslo bylo některé ze šťastných!

„Absolutní vítěz závodu 1000 mil čsl. KUBÍČEK-BUGATTI jel na olej SPEEDWELL.“ 208

GRAND PRIX FRANCIE.

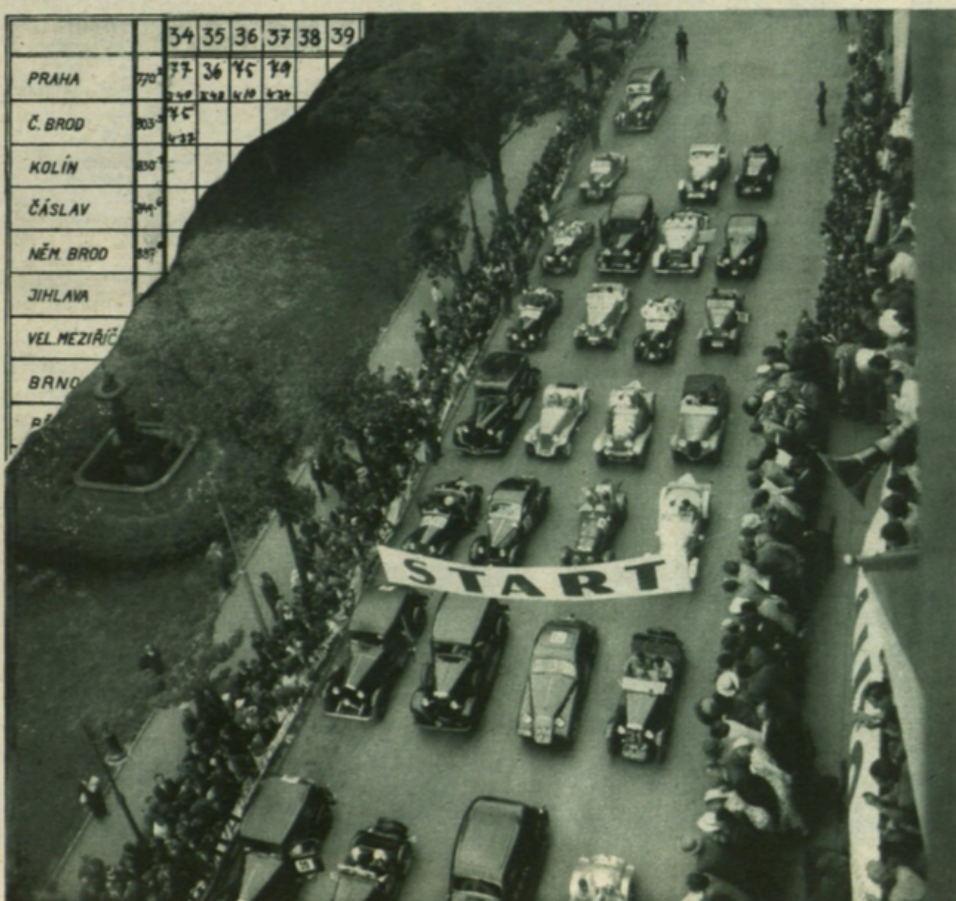
Jeta byla 23. VI. na autodromu na Monthéry na 500 km. Startovalo 12, dokončilo 6 vozů, z nichž vítězem byl Caracciola (Mercedes) průměrem 124.6 km/h. O pouhou vteřinu překonal Brauchitsche na téže voze (nedávno v Autu zobrazeném). Další: 3. Zehender (Maseratti), 2 kola pozadu; 4. Faggioli (Mercedes) 3 kola zpět; 5. Rosenmayer-Varzi (Auto Union); 6. Sommer (Maseratti). — Motocyklový závod, současně konaný, skončil vítězstvím Milhouxe (F. N.) v tř. 500 ccm na 200 km, průměrem 116.4 km/h; v tř. 350 ccm na 175 ccm zvítězil opět stroj Husqvarna průměrem 108.5 km/h; ve 250 ccm také odnesla palmu vítězství tato švédská zbrojovka průměrem 101.5 km/h.

ETAPA III

FO.º		34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57
PRAHA	00	26	51	52	79	12	53	28	14	29	55	36	30	38	56	57	39	30	59	15	57	62	63		
Č. BROD	33	45	57	59	61	74	71	73	75	77	62	09	32	42	72	79	78	33	80	29	30	63			
KOLÍN	04	74	71	73	39	75	32	79	79	42	36	62	71	80	32	31	22	62	29	57					
ČÁSLAV	71	39	75	71	73	32	79	62	79	42	30	79	30	32	63	36	29	22							
NĚM. BROD	07	71	72	73	50	30	77	79	75	42	63	32	78	80	36	29	22								
JIHLAVA	10	30	71	72	73	77	79	63	32	75	42	80	71	36	29	22									
VEL. MEZIŘÍČÍ	07	74	71	72	73	63	77	79	32	80	78	75	36	22	29										
BRNO	28	73	72	79	32	77	71	80	75	36	22	78	29												
BŘECLAV	30	72	71	77	79	80	75	36	32	22	78	29													
MALACKY	04	72	73	77	79	80	75	36	22	32	78	29													
BRATISLAVA	38	73	77	74	79	80	75	36	22	32	78	29													
MALACKY	02	72	77	80	86	75	22	79	24	32	77	29													
BŘECLAV	04	21	77	36	22	75	79	32	78	24	29														
BRNO	02	72	77	36	75	79	32	78	29	24															
VEL. MEZIŘÍČÍ	03	77	36	75	79	78	32	29	24																
JIHLAVA	00	77	36	75	79	78	32	29																	
NĚM. BROD	02	77	36	75	79	78	32	29																	
ČÁSLAV	04	77	36	75	79	78	32																		
KOLÍN	00	77	36	75	79	78	32																		
Č. BROD	03	77	36	75	79	78	32																		
PRAHA	07	77	36	75	79	78	32																		

ETAPA III-IV

		34	35	36	37	38	39
PRAHA	770	77	36	75	79		
Č. BROD	703	75					
KOLÍN	830						
ČÁSLAV	794						
NĚM. BROD	857						
JIHLAVA							
VEL. MEZIŘÍČÍ							
BRNO							
PRAHA							



SPORTOVNÍ DROBNOSTI

OCHRANA TERMÍNŮ.

Sport. komise AKRČs., vyhovující žádosti Aero-Clubu RČs., doporučuje klubům pořadajícím motorové sportovní podniky, aby se podle možnosti vyhnuly kolisi termínů s „Národním letem RČs.“, 24. a 25. VIII., resp. 31. VIII. a 1. IX. v Praze, dále s „Mezinárodním leteckým meetingem v Brně, 8. a 10. VI.“

KONKURENCE PODNIKŮ.

Ke sporu, který vznikl mezi kluby ČAMS. a Jawa klub Brno, u příležitosti zahájení sezony v Brně, pořádaném 24. III. v Brně, usnesla se Sport. komise AKRČs., vyzvat všechny kluby, aby při svých interních klubovních vyjíždkách a podobných klubovních respektovaly podniky, jež podle S. R. byly jiným klubem před tím již ohlášeny Sport. komisi a byly jí také na určitý termín povoleny.

MINIMÁLNÍ ČASY V TRENINGU.

Praxe, zavedená v posledních letech při různých závodech v Itálii a ve Francii, že totiž training jest zároveň vyzovací předehrou pro vlastní závod, uplatněna byla nyní po prvé také v Německu při automobilovém závodu (při motocyklových závodech totiž ani tam už dávno není novinkou). Stalo se tak při závodu eifelském 16. VI., v druhý den našeho závodu 1000 mil čl. Meeting dělil se na část mezinárodní pro vozy závodní a na část národní pro vozy sportovní. Obě části se jely na severní smyčce Nürburgringu, dlouhé 22-81 km. Závodní vozy jely ve třídách od 800, 1500 a přes 1500 ccm, první dvě třídy 9 a velká třída 12 kol (205-29 resp. 273-72 km). Jezdci, kteří v trainingu dosáhli v pěti kolech pro každé kolo alespoň času 16—06, 15—13 nebo 13—42, nepřicházejí pro závod v úvahu. Na cenách bylo vypsané 23.000 marek. — Závod národní byl přístupný dvousedadlovým vozům sportovním a to tříd: do 1100 ccm (5 kol), do 1500 (6), do 2000 (6), do 3000 (6) a přes 3000 ccm (6 kol). Také zde bylo nutno v trainingu absolvovat alespoň 5 kol a to v předepsaném čase.

• Zvýšená bezpečnost jízdy. „Tempo, tempo,“ toť heslo dvacátého století, jemuž se podrobují vše, co se pohybuje, létá, jezdí. Kde jsou doby, kdy max. rychlost 60 km v hodině každého ohromovala!

Také lampy musí býti přizpůsobeny větší rychlosti, aby odolaly nárazům, lecky hrbolatých a rozbitých silnic. Tato otázka již není aktuální od té doby, kdy PHILIPS dal do prodeje svou novou, dokonalou automobilovou a motocyklovou lampu „Super-Duplo“. Tato lampa je tak důkladně promyšlena a tak prakticky, duchaplně konstruována, že se téměř vysmívá všem rozbitým a hrbolatým silnicím — má totiž zvláštní tlumič nárazů, jenž činí zárovku necitelnou i největším nárazům. V lampě „Super-Duplo“ je kromě toho také zvláštní podélná clona, jež zadržuje oslňující paprsky.

Tak se podařilo závodům PHILIPS vyrobiti úžasně pevnou, avšak při tom pružnou zárovku „Super-Duplo“ s tlumičem nárazů a clonkou proti oslňování — tato lampa však má ještě jednu vzácnou vlastnost: trvanlivost.

„Super-Duplo“ je velkým pokrokem v automobilové dopravě. Je zárukou zcela bezpečné jízdy za večerů i v noci; nepodléhá náhodným poruchám. Právě tato spolehlivost se stala základem ohromného rozšíření autolamp „Super-Duplo“, jichž použili také mnozí jezdci v „1000 milích“ k nejlepší spokojenosti.