

Anglická Tourist Trophy je dostaveníčkem všech nejlepších silničních závodníků. Více než týden před závodem se sjíždějí na ostrov MAN, aby se důkladně připravili na závod, který nemá obdoby. A každý z nich ví, že bez dokonalé přípravy a pořádného tréninku není naděje na úspěch. Nestačí jen trať znát nazpaměť, vidět před sebou těch 260 zatáček a oblouků, ale mít je dokonale najety, se závodním motocyklem; v tom je myslím to největší tajemství úspěchu. Byla vydána řada publikací známých i méně známých jezdců, jak TT jet, ale to je pouze doplněk. Jedině dlouhá praxe může přinést úspěchy. A proto se již nedivíme tomu, že většina prvotřídních jezdců startuje na TT aspoň ve dvou třídách. Je mnoho a hlavně anglických jezdců, kteří jedou TT dobře, ale je málo těch — a dali by se spočítat na prstech jedné ruky — kteří ji jedou výborně.

Abys jezdec dosáhl úspěchu, musí mít ještě spolehlivý a rychlý motocykl. Ač v současné době nejsou silniční závody obelísány tolika továrními stroji jak tomu bývalo před několika lety, přece jen se sešla na letošní TT. dosti silná konkurence.

Ve třídě 50 ccm to byly hned tři firmy, které dovezly zajímavé stroje. Japonská firma Honda Motor Co Tokio připravila 8 strojů, z nichž 4 byly tovární stroje a 4 prodejné prototypy, kterých chce továrna v příštím roce vyrobit a prodat několik desítek kusů. Udávaný výkon čtyřdobého čtyřventilového motoru 2x OHC 9-10 k při 13-14.000 ot/min., je asi pravdivý, neboť tyto stroje, které váží asi 50 kg, dosahují rychlosti na rovině 135 až 140 km/h. Osmistupňová převodovka umožňuje tento výkon stále přenášet na zadní kolo. Z hlediska odborníků se dá říci, že to byl nejhezčí motocykl na letošní TT.

Další japonská firma Suzuki předvedla 3 motocykly této obsáhové třídy s dvou-
dobým motorem se šoupátkem, který má při nižších otáčkách ještě vyšší výkon než

cykly dost nezvyklé; motorová skupina je zavěšena pod jeho spodními trubkami.

Ve třídě 125 ccm dominovala japonská firma Honda. Předvedla opět 8 dvouválcových strojů, z nichž byly 4 vyložené tovární a 4 prodejné prototypy, které se mají v příštím roce prodávat. Výkon 24 až 25 k při 13.000-14.000 ot/min. Tyto stroje se proti loňskému roku téměř nezměnily. Motory jsou šikmé dvouválce s valci vedle sebe, čtyřventilové 2x OHC, se dvěma karburátory.

Na listině přihlášených byly sice stroje MZ 125 ccm, ale na startu nebyl žádný. Reprezentanti z NDR nedostali zase víza, jako již na dva závody předtím. Je to nesmírná škoda, že tak rychlé stroje musí ležet nevyužity, když továrna má zájem na sportovním dění a neustává ve vývoji. Při jednom tréninku jsem mluvil se švýcarským jezdcem Luigi Tavgrim, který zkoušel stroj MZ na Velké ceně Rakouska a byl s ním velmi spokojen. Prohlásil,



Gustav Havel

dobými stroji; je to španělská firma Bultaco, která svůj zájem soustředila právě na třídu 125. Její motocykly, nenápadně dvoudobé jednoválce s normálním vyplachováním bez šoupátka sice nedosahují výkonu výše uvedených strojů, ale jsou dosti rychlé, aby se na nich vycvičila řada mladých jezdců. Udává se 21 k 10.000 ot/min. O našich strojích CZ není třeba se zmínovat, neboť jsme je již popsali.

Třída 250 ccm byla tentokrát obsazena nejslaběji. Čtyřválcové, šestnáctiventilové stroje Honda byly jasnými favority, přihlédneme-li navíc k tomu, že v jejich sedle byli ti nejlepší jezdci. Výkon 46 k 14.000 ot/min. odpovídá dosaženým rychlostem na okruhu. Hlavně v rukách „létajícího“ Skota Boba Mc Intyry, který dovede tento rychlý stroj využit až do krajnosti, se naskýtá divákovi taková podívaná, že se až někdy tají dech nad odvahou a ledovým klidem jezdce. Ohlášený italský čtyřválec Benelli je v opravě po Velké ceně Španělska a Hailwood se musel spokojit s pomalým jednoválcem. Škoda, že jsme neměli s sebou naše Jawy 250 ccm. Umístění Štátného v této třídě by jistě znamenalo body do mistrovství světa.

Třída 350 ccm byla zastoupena nepočteněji. Na startu se sešlo 76 strojů. Dva italské čtyřválce MV Agusta byly v tréninku velmi rychlé, zdá se, že po debaku na Velké ceně Rakouska se na nich hodně pracovalo, aby vyšly v závodě TT vítězně. Jsou však obestřeny stále rouskou tajemství i když se namlouvá, že to jsou stroje „privátní“. Nám dobře známí tovární mechanici je nepustí s očí.

Novinkou ve třídě 350 ccm byly Hondy. Tři stroje, převrtané z 250 na 285 ccm, jsou stejně rychlé, jako dobře připravené. Stroje Jawa nebyly již na letošní TT překvapením, řada novinářů vsadila i na možné vítězství Štátného. Změny, které byly provedeny v letošním zimním období, stroj zrychlily a libivá praktická kopota mu dodala i na kráse, pokud se dá tohoto slova u motocyklu užít. Anglické továrny Norton a AJS nepřinesly nic nového.



Phillis a Štátný na startovní čáře

motor stroje Honda (podle doslechu je to 10-10,5 k při 11.500-12.000 ot/min.); maximální rychlost dosahovaná na rovině je až 150 km/h. Rovněž tento motocykl byl opatřen osmistupňovou převodovkou. Napadná je podobnost s motocyklem MZ 125; dá se říci, že je jeho zmenšenou kopií.

Třetí firmou, která se nezalekla japonské konkurence a je jejím rovnocenným partnerem, je západoněmecká firma Kreidler. Šest motocyklů této firmy bylo vybaveno rovněž dvoudobým šoupátkovým motorem, který má výkon 9,5-10 k při asi 12.000 ot/min. Je to jednoválcový ležatý motor se dvěma šoupátky, umístěnými po obou stranách klikové skříně a dvěma karburátory šikmo zepředu proti přepouštěcímu kanálům. Motocykly jsou opatřeny dvanáctistupňovou převodovkou a dosahují rychlosti na rovině asi 145 km/h. Dvojitý uzavřený rám podvozku je zvláštní konstrukce pro silniční moto-

že je zejména nový prototyp s částečným vodním chlazením dnes nejrychlejší 125 na světě. Stroje EMC, výrobky anglické letecké továrny De Havilland, jsou částečnou kopií strojů MZ, mají však zvláštní úpravu přepouštěcích kanálů i vodní chlazení; proti loňskému roku měly změny na podvozku poněkud větší benzinovou nádrž a výfukový tlumič byl trochu zvětšen. Výkon 23-24 k (11.500 ot/min.) na zadním kole je velmi slušný. Italské továrny, jichž byla kdysi tato třída doménou, nevyšlaly tentokrát žádný stroj. Stroje Suzuki japonské dvoudobé jednoválce se šoupátkem nedosahují ještě výkonu svých soupeřů a hlavně jsou zatím málo spolehlivé. Ze tří strojů na startu byl každý jiné koncepce a zdá se, že bude ještě delší čas trvat, než se odstraní závady, které se na strojích objevují. Ještě jedna firma se však v poslední době prosadila se svými dvou-

Ve třídě 500 ccm kromě dvou strojů MV Agusta startovaly pouze stroje anglické výroby. Tato třída již nemá takovou příťažlivost jako dříve a přijde jistě zanedlouho doba, kdy bude pro diváka třída 50 ccm mnohem zajímavější než závod pětistovek.

ÚSPESNÝ MALINA

Start závodu třídy 125 ccm byl tradiční – dva jezdci po 10 vteřinách, na startu vlajky všech zúčastněných národů, nesené skauty. Pole závodníků bylo pestré, 6 strojů Honda, 3 stroje Suzuki, 1 stroj CZ, 3 stroje EMC, 10 strojů Bultaco, 8 strojů Ducati a další méně významné značky.

Podle tréninku se dalo předpokládat, že na prvních místech se umístí jezdci na strojích Honda. Podle režie v týmu Honda měl zvítězit a také měl nejlepší stroj Japonec Takahashi. Tento však měl v prvním kole pád a musil být s těžkým zraněním odvezen do nemocnice. Po prvním kole vedl Taveri, Švýcarsko, na stroji Honda časem 25:12,8 (144,3 km/h). Na druhém místě nečekaně projel Hailwood EMC-25:33,2 (142,5 km/h). Na třetím až šestém místě stroje Honda s anglickými jezdci. Naš Malina projel v prvním kole na 12. místě v čase 27:08 min.

V druhém kole se pořadí na prvních místech téměř nezměnilo. Na třetím a čtvrtém místě si vyměnili pozici Redman s Robbem, na osmém místě vypadal Japonec Shimazaki na Hondě. Malina tím postoupil na 11. místo. Jeho čas v druhém kole 26:46,2 min.

V posledním kole odpadl z druhého místa Hailwood na EMC pro poruchu motoru, rovněž Driver na EMC a Grace na Bultaco, kteří jeli před Malinou, se museli vzdát pro poruchy strojů. Degnerova Suzuki začala také vynechávat a tak Malina postoupil na 7. místo, když poslední kolo absolvoval v čase 26:39,4, tj. průměrnou rychlostí 136,5 km/h.

Toto umístění je třeba hodnotit velmi kladně, přihlédneme-li k tomu, že Malina startoval na TT poprvé, trať ještě zdaleka tak nezná jako jeho soupeři, kteří se umístili před ním a jeho zranění z minulého roku není ještě úplně vyléčené. Pokud se týká stroje CZ 125, byl pro mnohé překvapením. Nedosahuje síce rychlosti strojů Honda a EMC, ale řadí se hned za ně.

Pořadí prvních sedmi jezdců: 1. Taveri, Honda 1 h. 15:34,2, 144,5 km/h; 2. Robb, Honda 1 h. 16:40,6, 144,2 km/h; 3. Phillis, Honda, 1 h. 16:55,0, 143,8 km/h; 4. Minter, Honda, 1 h. 17:51,4, 140,3 km/h; 5. Redman, Honda 1 h. 19:38,0, 137,3 km/h; 6. Avery,

EMC 1 h. 20:26,6, 135,8 km/h; 7. Malina, CZ 1 h. 20:33,6, 135,5 km/h.

ŠTASTNÝ BODUJE

Třída 350 ccm: Téhož dne odpoledne se konal závod třídy 350 ccm, která měla na startu největší počet účastníků, 76. Poprvé se v této třídě zúčastnili Japonci na strojích Honda s anglickými jezdci (převrtně stroje 250 ccm). Dva stroje MV Agusta byly připraveny pro nejlepší jezdce této třídy, Hockinga a Hailwooda.

Štastný se startovním číslem 2 startoval v první dvojici s Phillisem na Hondě. Havel v deváté dvojici s Godfreyem na



Uspěšný Malina se svým mechanikem

Nortonu 1,20 min. za Štastným. V prvním kole vedl Hocking – MV Agusta v čase 22:26,2 (162,3 km/h), následován Hailwoodem rovněž na MV Agusta a Phillisem na Hondě. Na dalších místech jeli Mc Intyre na Hondě, Shepherd na AJS, Langston na Nortonu. Jako sedmý Štastný na Jawě v čase 23:58,8. Havel projel první kolo jako čtrnáctý v čase 24:41,8.

V druhém kole vedl Hocking – čas 22:18,4, odpadl Phillis, který havaroval a Langston. Štastný se dostal na 5. místo, čas 23:45,2, Havel na 12. místo – čas 24:25,2 min.

V třetím kole odpadli z vedoucí skupiny Mc Intyre a tím postoupil Štastný na třetí místo – jeho čas ve třetím kole 23:46,6, Havel postoupil na 10. místo – čas 24:27,2.

Ve čtvrtém kole se na vedoucích místech pořadí nezměnilo, Štastný jel 4. kolo

za 23:55,6 a měl náskok na čtvrtého jezdce 70 vteřin. Havel postoupil tím, že netankoval v třetím kole, na 9. místo, čas 24:46,8.

V pátém kole odpadl Havel pro poruchu motoru, která nastala pravděpodobně při brzdění v depu pro tankování; výfukové ventily narazily na pišť a nastříhl se klínek na rozvodovém hřídeli. Prvních 6 jezdců nezměnilo postavení.

V šestém kole nastal tuhý souboj mezi Hockingem a Hailwoodem. Téměř těsně před cílem vyjel Hocking v jedné zatáčce z trať, musel se vrátit a Hailwood se stal vítězem.

Pořadí prvních 6 jezdců: 1. Hailwood, MV Agusta 2 h. 16:24,2, 160,2 km/h; 2. Hocking, MV Agusta, 2 h. 16:29,8, 160 km/h; 3. Štastný, Jawa 2 h. 23:23,4, 152,3 km/h; 4. Ingram, Norton, 2 h. 24:18,8, 151,4 km/h; 5. Duff, AJS, 2 h. 24:47,8, 150,8 km/h; 6. Anderson, AJS, 2 h. 25:47,6, 149,9 km/h.

Závěrem možno říci, že stroje Jawa 350 ccm jsou svým výkonem na světové současné úrovni této třídy. Stroje MV Agusta byly síce v tomto závodě rychlejší, ale velkou zásluhu na tom mají jezdci, kteří mají trať mnohem lépe natrénovanou, neboť absolvovali několik ročníků TT, a to dokonce v několika obsahových třídách. Znovu jsem se přesvědčil, že nestačí trať jenom znát, ale mít ji se závodním strojem najetou. Tím více vyniká výkon Fr. Štastného. Ač nenajezdil na tomto náročném okruhu zdaleka tolik kilometrů jako jeho konkurenti, byl jim velkým soupeřem. Dá se předpokládat, že v příštím ročníku bude jeho umístění ještě lepší.

Výsledky ostatních závodů:

Třída 500 ccm: 1. Hocking, MV Agusta 2 h. 11:14,4, 169,2 km/h; 2. Boyce, Norton, 2 h. 21:06,2, 159,77 km/h; 3. Stevens, Norton, 2 h. 21:09,4, 154,89 km/h. Nejrychlejší kolo Hocking, 170,18 km/h.

Třída 50 ccm: 1. Degner, Suzuki, 1 h. 00:16,4, 120,87 km/h; 2. Taveri, Honda, 1 h. 00:34,4, 120,33 km/h; 3. Robb, Honda, 1 h. 00:47,6, 119,86 km/h; 4. Ansheidit, Kreidler, 1 h. 00:55,4, 119 km/h. Nejrychlejší kolo Degner, 121,28 km/h.

Sidecars: 1. Vincent, BSA, 1 h. 21:16,4, 134,5 km/h; 2. Kolle, BMW, 1 h. 21:53,8, 133,3 km/h; 3. Beeley, Matchless, 1 h. 22:1,8, 133 km/h. Nejrychlejší kolo Deubel, BMW, 24:57,6, tj. 145,7 km/h.

Třída 250 ccm: 1. Minter, Honda, 2 h. 20:30, 155,5 km/h; 2. Redman, Honda 2 h. 22:33,6, 153,2 km/h; 3. Phillis, Honda, 2 h. 26:15,6, 149,3 km/h. Nejrychlejší kolo Mc Intyre, Honda, 22:51,2, 159,3 km/h.

J. Křivka

Jezdec	Stroj	Čas 1. kola	Poř. 1.	pořadí v jednotlivých kolech					Čas cel. zářez	Jezdec	Stroj
				2	3	4	5	6			
1	Hailwood	22:26,2	1	1	1	1	1	1	22:18,4	Hocking	EMC
2	Hailwood	22:26,2	1	2	2	2	2	2	23:45,2	Havel	AJS
3	Phillis	22:26,2	1	3	3	3	3	3	23:46,6	Štastný	Honda
4	Ingram	24:18,8	4	4	4	4	4	4	23:46,6	Havel	AJS
5	Duff	24:47,8	5	5	5	5	5	5	23:46,6	Havel	AJS
6	Anderson	25:47,6	6	6	6	6	6	6	23:46,6	Havel	AJS
7	Mc Intyre	25:12,8	7	7	7	7	7	7	23:46,6	Havel	AJS
8	Shepherd	25:12,8	7	8	8	8	8	8	23:46,6	Havel	AJS
9	Langston	25:12,8	7	9	9	9	9	9	23:46,6	Havel	AJS
10	Mc Intyre	25:12,8	7	10	10	10	10	10	23:46,6	Havel	AJS
11	Redman	26:15,6	11	11	11	11	11	11	23:46,6	Havel	AJS
12	Robb	26:15,6	11	12	12	12	12	12	23:46,6	Havel	AJS
13	Redman	26:15,6	11	13	13	13	13	13	23:46,6	Havel	AJS
14	Robb	26:15,6	11	14	14	14	14	14	23:46,6	Havel	AJS
15	Robb	26:15,6	11	15	15	15	15	15	23:46,6	Havel	AJS
16	Robb	26:15,6	11	16	16	16	16	16	23:46,6	Havel	AJS

Vlevo tabulka průběhu závodu třistapadesátek, vpravo tabulka závodu stopětasedesátek

Jezdec	Stroj	Čas 1. kola	Poř. 1.	pořadí v jednotlivých kolech					Čas cel. zářez	Jezdec	Stroj
				2	3	4	5	6			
1	Taveri	00:16,4	1	1	1	1	1	1	00:16,4	Taveri	Suzuki
2	Hailwood	00:34,4	2	2	2	2	2	2	00:34,4	Robb	Honda
3	Phillis	00:34,4	2	3	3	3	3	3	00:34,4	Phillis	Honda
4	Robb	00:34,4	2	4	4	4	4	4	00:34,4	Robb	Honda
5	Phillis	00:34,4	2	5	5	5	5	5	00:34,4	Phillis	Honda
6	Robb	00:34,4	2	6	6	6	6	6	00:34,4	Robb	Honda
7	Anderson	00:47,6	3	7	7	7	7	7	00:47,6	Anderson	AJS
8	Anderson	00:47,6	3	8	8	8	8	8	00:47,6	Anderson	AJS
9	Anderson	00:47,6	3	9	9	9	9	9	00:47,6	Anderson	AJS
10	Anderson	00:47,6	3	10	10	10	10	10	00:47,6	Anderson	AJS
11	Anderson	00:47,6	3	11	11	11	11	11	00:47,6	Anderson	AJS
12	Anderson	00:47,6	3	12	12	12	12	12	00:47,6	Anderson	AJS
13	Anderson	00:47,6	3	13	13	13	13	13	00:47,6	Anderson	AJS
14	Anderson	00:47,6	3	14	14	14	14	14	00:47,6	Anderson	AJS
15	Anderson	00:47,6	3	15	15	15	15	15	00:47,6	Anderson	AJS
16	Anderson	00:47,6	3	16	16	16	16	16	00:47,6	Anderson	AJS