

ÚSPĚCHY NAŠICH MOTORISTŮ V NDR

LADISLAV PIVNIČKA

Druhá skupinka našich reprezentantů (první odjela do Rumunska), se vydala 28. září 1951 na cestu do Německé demokratické republiky. Z Prahy jsme odjeli na nákladním automobilu Škoda a na hranice do Hřenska jsme dojeli kolem 22.00 hod. Po urychleném zkontrolování a vybavení celních formalit přijeli jsme do pohraniční vesnice Schmilky v NDR, kde jsme byli uvítáni s. Voitinou, generálním tajemníkem Sportausschlusssu a s. Vankou, vedoucím zahraničního oddělení SPS, který byl také naším tlumočníkem.

Privítání na hranicích bylo velmi srdečné. Ihned jsme však pokračovali v cestě přes Bad Schandau, Dresden do Chemnitz, kam jsme dorazili asi ve 2 hod. ráno. Již v 6 hodin jsme však museli vstávat, abychom včas dojeli na trening. Trénovali jsme mimořádně s některými jezdci ze západního Německa, protože oficiální treningy byly již ve čtvrtek a v pátek. Po ránu byla mlha, takže trening byl nedokonalý; nebylo možné přesné vystižení převodů i seznámení se s tratí. V posledním kole treningu se »potkaly« Bartošovy ventily, narazily do pístu a ukroutil se královský hřídel.

Odpoledne byl již start juniorských motocyklů a sportovních automobilů. Pěkné počasí přálo již závodům. Soudruh Bobek umístil se v kategorii sportovních vozů do 1100 ccm jako druhý, čímž skvěle reprezentoval náš automobilový průmysl.

Kdybychom bývali měli více času a dopoledne bylo lepší počasí, mohli jsme přehodit zadní nápravu a vyzkoušet větší pneumatiky. V tomto případě by byl velmi pravděpodobně soudruh Bobek z vítězů, protože odstup vozu Porsche, řízený Kathreinem, byl nepatrný. Průměrné rych-

losti: Kathrein 118,6 km a Bobek 117,6 km, tedy pouze o 1 km méně.

Ještě v sobotu před závodem automobilů i po něm, musel jsem přehodit s Bartošem motor z rezervního stroje do Bartošova rámu. Dále jsme museli uravit převody, které zavinily Bartošův defekt na motoru.

Za hezkého nedělního dopoledne byl

ván jezdil na prvním místě do 7. kola. V 8. kole byl předjet západoněmeckým mistrem Thomem Prikkerem, který jel na stroji Guzzi Gambalungina. Asi v 9. kole předjel Bartoš známý německý motocyklový závodník Ewald Kluge na stroji DKW.

Na čtvrtém místě jezdil náš Markvart, který nemohl jezdit rychleji, pro-



Třída do 1100 ccm sportovních vozů seřazená před startem. Vlevo náš Bobek na Škodovce a vedle vítěz závodu Kathrein s vozem Porsche.

odstartován závod motocyklů třídy do 250 ccm, ve kterém startovali také naši jezdci Bartoš a Markvart na strojích ČZ OHC. Průběh závodu byl pozoruhodný. Náš Bartoš odstartoval první přesto že byl seřazen až ve třetí řadě startujících. Nikým neohrožo-

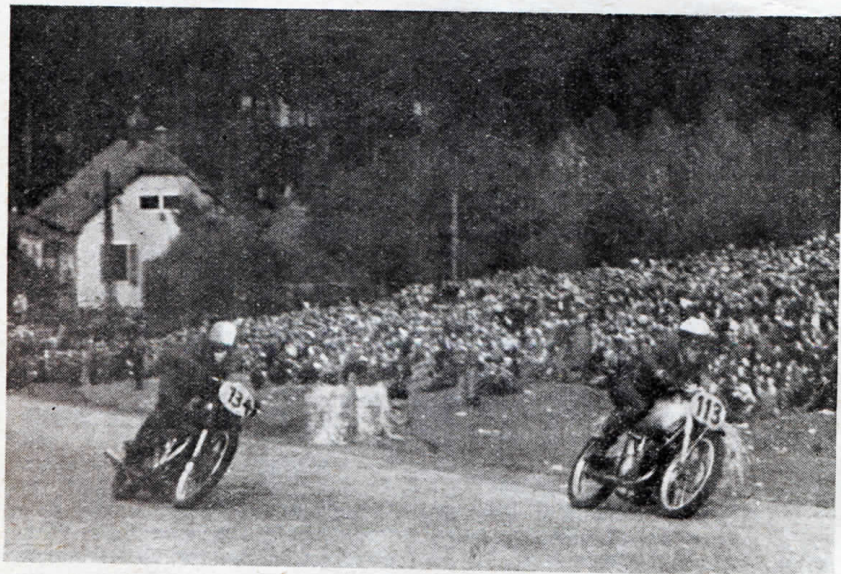
tože ve třetím kole se mu také »potkaly« ventily. Bartoš využil situace a držel se v těsném závěsu za Klugem. Kluge měl v závodě velkou výhodu, že okruh Sachsenring měl detailně prostudován a znal jej z dřívějších závodů.

V posledním 12. kole dojíždí do cíle jako první Thom Prikker, průměrem 122,40 km. Do poslední zatáčky a stoupání před cílem vyjíždí druhý Ewald Kluge, těsně sledován Bartošem. Tribuna se zvedá k potlesku, když vidí nádherný souboj Klugeho s Bartošem. Bartoš nasazuje vše. Rychlou mistrnou jízdou na zlomku zatáčky před cílovou rovinkou předjíždí Klugeho a dojíždí do cíle jako druhý. Za nimi dojíždí do cíle jako čtvrtý náš Markvart.

Bartoš v posledním kole zajel nejrychlejší čas a také získal čestnou cenu za nejrychlejší kolo. Průměrná rychlost prvních čtyř závodníků: Prikker, moto Guzzi, 122,40,2 km, 2. Bartoš, ČZ, 122,16 km, 3. Kluge, DKW, 122,14 km a 4. Markvart, ČZ, 119,50 km.

Odpoledne startoval ve třídě do 1500 ccm závodních automobilů náš Bobek na Škoda s kompresorem. Výbornou jízdou se vypracoval na druhé místo a když se již »tlačil« na vedoucího jezdce, byl nucen v 8. kole závod skončit pro defekt benzinové pumpy.

(Dokončení na str. 1100.)



Bartoš dojíždí v zatáčce před cílem Klugeho.