

Skupina do 1500 ccm - 15 kol - 437,13 km				
1.	E.G. Burggaler	Německo	Bugatti	96,131
	4:32:50	48		
2.	B. Sojka	ČSR	Bugatti	92,929
	4:42:14	54		
3.	H. Ruesch	Švýcarsko	Alfa Romeo	92,854
	4:42:27	68		

Poznámka: Na 4. místě skončil J. Knapp, ČSR, Walter-Junior S, 89,574, 4:52:48, 60

V. Masarykův okruh 30. září 1934

Skupina nad 1500 ccm - 17 kol - 495,41 km				
1.	H. Stuck	Německo	Auto-Union	127,319
	3:53:27	10		
2.	L. Fagioli	Itálie	Mercedes-Benz	125,734
	3:56:24	18		
3.	T. Nuvolari	Itálie	Alfa Romeo	125,296
	3:57:14	26		

Skupina do 1500 ccm - 15 kol - 437,13 km				
1.	G. Farina	Itálie	Maserati	109,823
	3:58:49	52		
2.	E.G. Burggaler	Německo	Bugatti	108,586
	4:01:32	50		
3.	B. Sojka	ČSR	Bugatti	108,496
	F. Schmidt	4:01:44	40	

Velká cena Masarykova 29. září 1935

Skupina nad 1500 ccm - 17 kol - 495,41 km				
1.	B. Rosemeyer	Německo	Auto-Union	132,595
	3:44:10	8		
2.	T. Nuvolari	Itálie	Alfa Romeo	128,786
	3:50:48	16		
3.	L. Chiron	Francie	Alfa Romeo	128,750
	3:50:52	18		

Skupina do 1500 ccm - 15 kol - 437,13 km				
1.	R.J.B. Seaman	Anglie	ERA	114,765
	3:48:32	62		
2.	P. Veyron	Francie	Bugatti	113,081
	3:51:56	46		
3.	B. Sojka	ČSR	Bugatti	107,620
	4:03:42	40		

Velká cena Masarykova 26. září 1937

Vozy nad 1500 ccm - 15 kol - 437,13 km				
1.	R. Caracciola	Německo	Mercedes-Benz	138,463
	3:09:25	2		
2.	M. von Brauchitsch	Německo	Mercedes-Benz	138,020
	3:10:01	4		
3.	B. Rosemeyer			
	H.P. Müller	Německo	Auto-Union	137,955
	3:10:07	14		

Velká cena Brna - vozy do 1500ccm - 5 kol - 145,71 km				
1.	L. Villoresi	Itálie	Maserati	124,305
	1:10:19	6		

2.	C.E. Martin	Anglie	ERA	123,880
	1:10:34	4		
3.	L. Hartmann	Maďarsko	Maserati	122,953
	1:11:06	20		

Masarykův okruh 1949

Charakteristika trati v roce 1949

Délka trati - 17,8 km, Zatačky - 73, z toho 38 pravých, 35 levých
Převýšení - 171 m

Velká cena Československa 25. září 1949

Hlavní závod na 20 kol - 356 km				
1.	P. Whitehead	Anglie	Ferrari V 12	126,628
	2:48:41			
2.	P. Etancelin	Francie	Talbot-Lago 4,5 l	126,184
	2:49:16			
3.	F. Cortese	Itálie	Ferrari F 2 2000 ccm	123,108
	2:53:30			

Poznámka: Nejlepší z ambiciózních vozů Maserati dojel na 5. místě. Za volantem byl Francouz H. Louveau, 115,072, 2:56,20 (o kolo zpět). Jezdci ČSR: B. Sojka 9., Tatra T 602, 109,770, 2:55:07 (o dvě kola zpět), J. Vlček 10., Magda II 100 komp., 105,525, 2:52:03, Ing. F. Dobrý 11., Frazer-Nash 2 I, 101,703, 2:58:31 (oba o tři kola zpět).

Cena města Brna

Národní závod se jel na 6 kol - 106,8 km - ve čtyřech třídách

Třída do 750 ccm				
1.	F. Sutnar	Aero Minor Sport	95,437	1:07:07
2.	O. Krattner	Aero Minor Sport	93,047	1:08:52
3.	J. Musil	Jawa Minor I. Spec.	88,852	1:12:07
Třída do 1 100 ccm				
1.	J. Netušil	Škoda Sport	96,968	1:06:05
2.	V. Polák	Fiat	96,339	1:06:30
3.	K. Kácha	Fiat	92,744	1:09:05
Třída do 1 500 ccm				
1.	Z. Treybal	Simca-Gordini	111,647	0:57:23
2.	V. Bobek	Škoda Sport komp.	104,809	1:01:08
3.	J. Vlček	Magda II	98,828	1:04:50
Třída do 2 000 ccm				
1.	B. Sojka	Tatra T 602	109,048	0:58:45
2.	Ing. F. Dobrý	Frazer-Nash 2 I	105,879	1:00:31
3.	Ing. Z. Sojka	BMW	105,412	1:00:47
Absolutní pořadí				
1.	Zdeněk Treybal			
2.	Bruno Sojka			
3.	Ing. František Dobrý			

Technické muzeum v Brně
612 00 Brno, Purkyňova 12a

Knihovna TMB

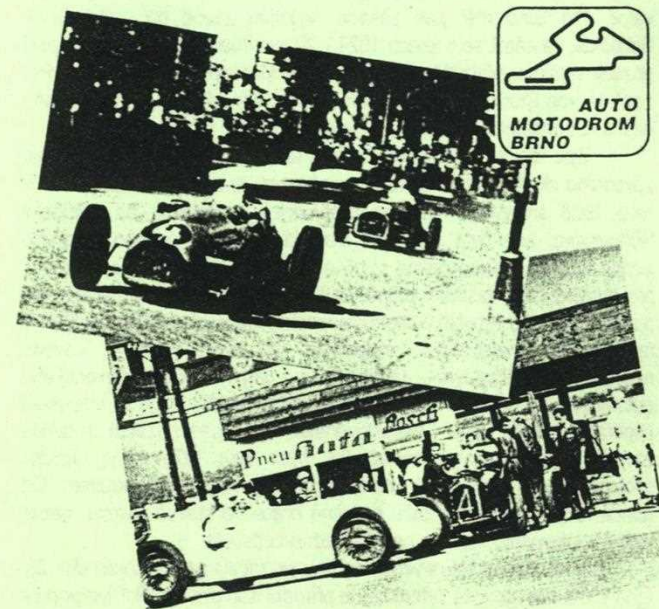


R 2025 70 let

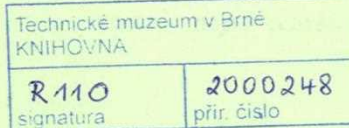
MASARYKOVA OKRUHU

1930 - 1949

SVĚT RYCHLÝCH VOLANTŮ



- Vydalo Technické muzeum v Brně k výstavě 70 let Masarykova okruhu, pořádané ve dnech 2. - 8. 6. a 26. 6. - 31. 8. 2000 v Křížové chodbě Nové radnice v Brně a ve dnech 10. - 15. 6. 2000 na výstavě AUTOTEC v pavilonu D brněnského výstaviště.
- Použité materiály: Archiv AMK Automotodrom Brno - Masarykův okruh, Archiv Technického muzea v Brně, soukromý archiv Zdeňka Zavřela.
- Publikace: Vladimír Havránek, Zlaté jubileum brněnského okruhu Velké ceny ČSSR (vydala Velká cena ČSSR 1980), Milan Olšanský, Prvních osm (vydalo nakl. AGM-Gomola v Brně, 1995), Automotodrom Brno-Masarykův okruh - Česká republika (vydal Automotodrom Brno a.s., 1996), Jiří Wohlmut, Kniha motocyklových závodů a soutěží, (vydala Grada Publishing s.r.o. 1998), Rukopis MUDr. Karla Slámy Zlatá léta Masarykova okruhu.
- Zpracoval: PhDr. Jiří Svoboda



70 let MASARYKOVA OKRUHU 1930 - 1949

SVĚT RYCHLÝCH VOLANTŮ

Motoristický sport je bezesporu jedním ze znamení našeho věku. Jeho dynamický rozvoj a lidská touha být stále rychlejší vedla za volanty závodních vozů již od počátku 20. století početné rytíře rychlých kol poměřujících svoje schopnosti a dokonalost svých strojů. Ani naše země nezůstaly stranou dění. Neboť vedle závodů, které přes naše území projížděly (např. závod spolehlivosti Vídeň - Olomouc - Vratislav a zpět v roce 1903), se již od roku 1908 pravidelně jezdil závod do vrchu Zbraslav - Jiloviště, který býval obsazován skvělou mezinárodní konkurencí. Mezi válkami o sobě dal náležitě vědět závod do vrchu Ecce homo u Šternberka, který se jezdil v letech 1921 - 29 a obnoven byl po válce. Pro Brno měl pak zásadní význam závod do vrchu Brno-Soběšice, na němž se v letech 1924 - 29 vystřídala plejáda jezdců, kteří později většinou přijížděli pravidelně i na Masarykův okruh. Mezi nimi např. H. von Stuck, H.P. zu Leiningen, H.J. von Morgen, L. Hartmann i naši J.K. Lobkowicz, Z. Pohl, manželé Junkovi, M. Bondy a další.

Bylo to v roce 1926, kdy v Brně uzrála myšlenka na vybudování závodního okruhu, neboť závody na okruzích hrály již ve světě prim. V roce 1928 se vydala skupina brněnských pořadatelů na německý Nürburgring, kde byla svědkem tragického skonu našeho předního jezdce Čeňka Junka a odkud si přivezla dostatek poznatků potřebných pro projektování vlastních plánů. Jejich uskutečnění však narazilo na postoj Autoklubu republiky československé, který jako zástupce ČSR v mezinárodní motoristické organizaci A.I.A.C.R. konání závodu nedoporučil. Štastným tahem ze strany československého automobilového klubu pro Moravu a Slezsko (ČAMS), který se ujal úkolu uspořádat Velkou cenu Československa, byl nápad požádat o zástítu závodu prezidentskou kancelář. 23. října roku 1929 přišlo oficiální svolení, aby se nový okruh mohl nazývat Masarykovým okruhem. Od dubna roku 1930 mohly začít náročné práce na stavbě okruhu, neboť závod s takovýmto názvem nebylo možno nepovolit.

Žhavá historie Masarykova okruhu se začala psát v neděli dne 28. října 1930, kdy na nově vybudované přírodní trati dlouhé 29,1 km poprvé zaburácely motory nejsilnějších automobilů své doby. První tři ročníky patřily vozům značky Bugatti. V úvodním závodě na tomto stroji zvítězil Němec von Morgen, v následujících dvou letech pak s bugátkou slavil triumf miláček brněnského publika, fenomenální Francouz Luis Chiron. Když pak v roce 1933 zopakoval svoje vítězství na voze Alfa Romeo, zapsal se svým hatrickem trvale do srdcí svých obdivovatelů. Byl to také Luis Chiron, kdo pomáhal první dámě našeho automobilového sportu, Elišce Junkové, sjednávat pro Masarykův okruh zahraniční jezdce. Od poloviny třicátých let byl pak motoristický svět svědkem ostrého nástupu německých vozů Auto Union a Mercedes Benz, na nichž v Brně slavili úspěchy jezdci von Stuck, B. Rosemeyer a R. Caracciola, který také se svým Mercedesem drží již nepřekonatelný rekord původního okruhu z posledního meziválečného závodu v roce 1937.

Dlouhých dvanáct let, poznamenaných světovým válečným konfliktem, čekalo Brno na návrat slavných strojů Grand Prix a jejich

pilotů. Ten však byl velkolepý. Závodní okruh zkrácený na 17,8 km přivítal v roce 1949 až na výjimky výkvět automobilového světa. Podle tehdejších odhadů neuvěřitelných 350 000 diváků bylo svědkem strhujícího nástupu favorizovaných vozů Maserati i havárií jejich pilotů - Itala Giuseppe "Nino" Fariny, Angličana Parnela a siamského prince Biry v úvodu závodu. Farina se o rok později stal vůbec prvním mistrem světa závodů formule 1. V Brně po něm zůstal název zatačky, v níž havaroval. Rokem 1949 se, bohužel, na Masarykově okruhu uzavřela první kapitola automobilových závodů, po níž zůstalo mnoho nádherných vzpomínek. Nejen na posledního vítěze Angličana Whiteheada a jeho Ferrari, ale též na plejádu dalších zahraničních jezdců jako byli Nuvolari, Veyron, Fagioli, Wimille, Varzi a další. Srdce českých fanoušků pak bila pro jména J.K. Lobkowicz, Z. Pohl, J. Kubiček, J. Knapp, F. Dobrý, Z. Treybal, či Bruno Sojka, který po mnoha úspěšných startech v Brně obsadil v hlavním závodě v roce 1949 na nově koncipované Tatře T602 skvělé deváté místo.

A ještě několik zajímavostí. Meziválečné ročníky se jezdily proti směru hodinových ručiček a z počátku jim byl odepřen statut Velké ceny. Ke změně názvu na Velká cena Masarykova dochází až v roce 1935. Poslední závod v roce 1949 nesl název Velká cena Československa a jel se, v souladu se zavedením jízdy vpravo, po směru hodinových ručiček. Postavení na startu se řídilo podle došlých přihlášek. Ve světě byl startovní rošt poprvé uspořádán podle tréninkových časů na Velké ceně Monaka v roce 1933, v Brně až v roce 1949. Zajímavé byly též ceny pro vítěze. Tak např. vítěz prvního závodu obdržel pohár prezidenta ČR, 80.000,- Kč a zlatou plaketu ČAMS, druhý jezdec 40.000,- Kč a zlatou plaketu, třetí pak 20.000,- Kč a zlatou plaketu. Ceny vypisovaly i jednotlivé firmy. Tak např. firma Baťa ocenila v roce 1933 nejrychlejšího čs. jezdce jedoucího na jejích pneumatikách částkou 100.000,- Kč. Byl jím v silné skupině startující Zdeňek Pohl. Nejznámější ovšem byl putovní pohár Elišky Junkové pro čs. jezdce s nejlepším časem. Definitivně jej získal v roce 1935 legendární Bruno Sojka. V roce 1936 se závod pro termínové kolize nekonal. Od roku 1937 jela slabší skupina odděleně od hlavního závodu. V roce 1932 startovala na Masarykově okruhu první žena. Byla to půvabná Francouzka Annete Itier se strojem Bugatti 1500, závod však nedokončila.

Statistika let 1930 - 49

1. Charakteristika trati v letech 1930 - 1937

Délka trati - 29,1 km, Zatáčky - 128, z toho 68 pravých, 60 levých, Převýšení - 240 m

2. Výsledky

Výsledky jsou uváděny v tomto pořadí: Umístění, jezdec, stát, stroj, průměrná rychlost, celkový čas, startovní číslo

I. Masarykův okruh 28. září 1930

Skupina nad 1500 ccm - 17 kol - 495,41 km

1.	H.J. von Morgen	Německo	Bugatti	101,026
	H.P. zu Leiningen			4:54:13 30
2.	E.G. Burggaler	Německo	Bugatti	100,028
				4:57:09 26

3.	T. Nuvolari	Itálie	Alfa Romeo	91,115
	B. Borzacchini			5:26:13 34

Poznámka: Na 4. místě dojel J. Kubiček, ČSR, Bugatti, 89,121, 5:33:31, 5. skončil M. Bondy, ČSR, Bugatti, 87,695, 5:38:57, 4.

Skupina do 1500 ccm - 15 kol - 437,13 km

1.	M. von Hardegg	Německo	Bugatti	85,235
				5:07:42 68
2.	G. Macher	Německo	DKW	78,446
				5:34:20 66
3.	T.K. Divišek	ČSR	Zetka	72,500
				6:01:45 52

Poznámka: Divišek nebyl klasifikován, protože nesplnil časový limit

II. Masarykův okruh 27. září 1931

Skupina nad 1500 ccm - 17 kol - 495,41 km

1.	L. Chiron	Francie	Bugatti	117,879
				4:12:07 28
2.	H. Stuck	Německo	Mercedes-Benz	111,675
				4:26:10 34
3.	H.J. von Morgen	Německo	Bugatti	110,050
				4:30:06 10

Poznámka: Na 4. místě skončil J.K. Lobkowicz, ČSR, Bugatti, 108,547,

4:33:50 8

Skupina do 1500 ccm - 15 kol - 437,13 km

1.	F. Schmidt	ČSR	Bugatti	87,949
				4:58:13 66
2.	E. Arco-Zinneberg	Německo	Amilcar	86,568
				5:02:58 86
3.	B. Sojka	ČSR	Bugatti	86:388
				5:03:36 62

III. Masarykův okruh 4. září 1932

Skupina nad 1500 ccm - 17 kol - 495,41 km

1.	L. Chiron	Francie	Bugatti	107,118
				4:37:29 2
2.	L. Fagioli	Itálie	Maserati	105,217
				4:42:30 28
3.	T. Nuvolari	Itálie	Alfa Romeo	97,033
				5:06:20 4

Skupina do 1500 ccm - 15 kol - 437,13 km

1.	E.G. Burggaler	Německo	Bugatti	96,611
				4:31:28 68
2.	P. Veyron	Francie	Maserati	91,800
				4:45:42 66
3.	B. Sojka	ČSR	Bugatti	91,081
				4:47:57 40

Poznámka: Na 6. místě skončil A. Szczyzycki, ČSR, Wikov, 83,976, 5:12:19, 54

IV. Masarykův okruh 17. září 1933

Skupina nad 1500 ccm - 17 kol - 495,41 km

1.	L. Chiron	Francie	Alfa Romeo	102,364
				4:50:32 2
2.	L. Fagioli	Itálie	Alfa Romeo	101,100
				4:54:00 34
3.	J.P. Wimille	Francie	Alfa Romeo	98,813
				5:00:49 26

(60) 140