

Jiří Wohlmuth, Jaroslav Kotrbáček

Severočeské závody a okruhy

Století severočeského silničního závodění



GRADA

TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



Severočeské

závody a okruhy

**Století severočeského
silničního závodění**

Jiří Wohlmuth

Jaroslav Kotrbáček

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Jiří Wohlmuth, Jaroslav Kotrbáček

Severočeské závody a okruhy

Století severočeského silničního závodění

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400
jako svou 7079. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Fotografie na obálce: Start motocyklového závodu na sídlišti v Chomutově (1984)
Fotografie ze svých archivů zapůjčili: Milena Bartošová, Jan Cyterák, Jiří David,
Jiří Franek, Petr Foltán, Horst Görner, Karel Hejda, Ivo Helikar, Tomáš Hyan,
Karel Chaloupka, Milan Karfík st., Rudolf Klement, Josef Kučera, Josef Lukšík,
Jan Němec, Květa Pluhařová, Lenka Rysková, Bohumil Staša, Jan Tulis,
Miloslav Vališ, Michal Velebný, Karel Voborník a dále archiv města Ústí nad Labem,
archiv Technického muzea Tatra v Kopřivnici a archivy autorů.

Počet stran 208
První vydání, Praha 2019
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2019
Cover Design © Jakub Náprstek, 2019
© Seznam.cz, a.s., mapy strany 10, 20, 26, 131, 141, 144, 151, 159, 167, 171, 177, 184, 201

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-271-2393-3 (ePub)
ISBN 978-80-271-2392-6 (pdf)
ISBN 978-80-271-2000-0 (print)

Obsah

Úvod	7	Intersérie.....	119
OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY	9	Ústecké okruhy	127
Závod do vrchu Schöber u Rumburku	10	Frýdlantský okruh.....	141
Krušnohorský závod do vrchu Dubí – Cínovec).....	20	Teplické okruhy	144
Lounský triangl	26	Děčínský motookruh	151
OBDOBÍ PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE.....	39	Terezínský okruh.....	159
O Štít Českého ráje	40	Žatecký okruh	165
Jablonecký okruh	50	Varnsdorfský motookruh.....	170
Liberecký okruh.....	60	Chomutovské okruhy	171
Novoborský okruh.....	74	Roudnický okruh.....	177
Mostecké okruhy.....	85	Cena rumburské vzpoury	183
Autodrom Most.....	106	Okruh Osek u Duchcova.....	190
		Bílinský okruh	200
		Semilský okruh.....	201
		Závěr	205

Poděkování

Autoři velice děkují všem, kteří pomáhali a poskytli řadu neocenitelných podkladů při psaní této knihy i za velkorysé prominutí neuvedení jejich akademických titulů kvůli zjednodušení.

Byli to:

Michala Bortlová, František Dvořák, Jiří Franek, Horst Görner, Tomáš Hyan, Vladimír Kaiser, Milan Karfík, Milan Koudelka, Jitka Krouzová, Jana Kuprová, Josef Kučera, Eva Myslíková, Martin Myšička, Jan Němec, Aneta Pilná, Květa Pluhařová, Stanislava Profousová, Alena Rendášová, Zdeněk Ryska, Lenka Rysková, Petr Rak, Pavel Simet, Miroslav Špak, Veronika Škuthanová, Jan Tuček, Jan Vančura, Michal Velebný, Antonín Votápek, Jiří Volný a Radim Zátopek.

*Dále autoři knihy zvlášť děkují pánům
Vratislavu Hromádkovi, Janu Wohlmuthovi,
Zdeňku Pospíšilovi, Ladislavu Ticháčkovi,
Miroslavu a Luboši Felgrovým za mimořádnou
podporu při vydání této publikace.*

Úvod

Začátek minulého století přinesl vyvrcholení úžasného vývoje techniky na této planetě. Byla to také doba, která poznamenala vznik dnes prestižních přehlídek, jak kulturních, tak i sportovních. V oblasti hudby se narodily dnes respektované hudební festivaly, svůj život odstartovaly filmové přehlídky v několika zemích Evropy a za mořem. V té plejádě životních zájmů nezůstal pozadu ani motoristický sport.

Hned počátek století datuje odstartování dnes legendárního motocyklového závodu Tourist Trophy na ostrově Man, za mořem se začaly psát první kapitoly úžasného automobilového závodu 500 mil Indianapolis. Ani zimní měsíce se startem nejslavnější automobilové soutěže Rallye Monte Carlo nezůstaly pozadu.

Je pozoruhodné, že zmíněné závody žijí dodnes. Přešly do dalšího století a každoročně je vidí statisíce nadšených diváků. Staly se fenoménem závodní historie a bylo o nich popsáno bezpočet stran v novinách, časopisech i knihách.

Stránky závodního motorismu ale nepsaly pouze ty nejslavnější události, zmíněné v tomto úvodu. Je příjemné, že v desítkách příležitostí měření rychlosti i odvahy má své důstojné místo také naše domovina. Je sice pravda, že z nejrůznějších důvodů se naše podniky nedočkaly tak úctyhodného věku, jako uvedení světoví velikáni, ovšem je pravda, že první české kapitoly se začaly u nás psát krátce po nástupu dvacátého století.

Ještě před druhou světovou válkou si opravdový věhlas získaly naše domácí závody Zbraslav – Jíloviště, dálkový maraton 1000 mil československých nebo první ročníky motocyklové Velké ceny Československa. Snad i proto před nedávnem nabídlo naše nakladatelství čtenářům zajímavý souhrn toho nejatraktivnějšího silničního závodění v našem největším kraji, Středočeském.

Tentokrát podobnou historickou bilanci přináší další nabídka nakladatelství Grada, která čtenářům dává možnost seznámit se s mnohdy dnes už zapomenutými závody, které byly startovány na českém severu.

- 9. 10. 1921** Závod do vrchu Schöber u Rumburku
- 27. 7. 1924** Krušnohorský závod do vrchu
Dubí – Cínvald (Cínovec)
- 19. 6. 1938** Lounský triangl

**OBDOBÍ
DO DRUHÉ
SVĚTOVÉ
VÁLKY**

Závod do vrchu Schöber u Rumburku

Následující kapitoly jsou volným pokračováním historie českého závodění ve Středočeském kraji. Na severu se začínalo závodit jen o trochu později, ve dvacátých letech. A protože reliéf tamní krajiny byl o něco blíž kopcům, začaly první závody disciplínou jízdy do kopce.

Když náš nejslavnější závod do kopce Zbraslav – Jíloviště slavil 13. ročník (první ročník byl odstartován už před 110 lety), byl nedaleko Rumburku odstartován závod do vrchu Schöber. Ten byl pořádán společností Nordböhmischer Kraftfahrer Bund z České Lípy a ve 20. letech minulého století se tento závod pořádal pro motocykly, sajdkáry a automobily a jednalo se o závod mezinárodní. Tehdejší trať měřila 4 km a nacházela se na státní silnici Praha – Rumburk, měla výškový rozdíl 184 metrů



Čeněk Junek, rodák z Čermné pod Orlickými horami

a maximální stoupání mělo hodnotu 12 %. Takové stoupání vyvolává patričný respekt i na největších cyklistických etapách slavné Tour de France.

První ročník se jel v roce 1921, což bylo tři roky po konci první světové války. Druhý ročník navázal v následujícím roce 1922. Třetí ročník byl pronásledován velkou nepřízní počasí, ale další ročník, v němž se trénovalo už v sobotním podvečeru, měl velkou diváckou účast a přinesl překonání všech dosavadních časů v závodě. Také pátý ročník pokračoval v „bourání“ časů, ovšem přinesl absolutní triumf manželům Elišce a Čeněkovi Junkovým. Milácci tamního publika přidali další vítězství i o rok později, v roce 1926.

Osmý ročník v roce 1928 přilákal na start 40 závodníků. Počasí jim ale nepřálo a za deštivého počasí na mokré silnici bylo dosažení dobrých časů jen na schopnosti závod-



Známy a úspěšný závodník za volantem vozu

likace se s nimi seznámíte. V době vzniku jmenovaného závodu tvořili tamní většinu obyvatelstva Češi a Němci. Tehdejší zájem o motorismus byl ohromný, a tak seznam závodníků na startovních listinách byl opravdu vypovídající. Na „startovkách“ tak bylo možné číst řadu domácích závodníků. Mnozí z nich měli i výborná umístění ve známém závodu do vrchu Knovíz – Olšany, poprvé konaném v roce 1924. A tak si připomeňme, že na Schöberu startovali mimo jiné Ing. Vladimír Štěpán, vítěz prvního ročníku Kbelského okruhu v roce 1927, dále legendární Bohumil Turek, slánský zakladatel firmy Orion Zdeněk Michl, Václav Liška, který později tragicky zahynul, nebo Míťa Vychodil, druhý z Velké ceny Československa v roce 1929 na Zbraslavském okruhu či automobilisté manželé Eliška a Čeněk Junkovi i Jindřich Knapp.

V seznamu startujících byli i výborní němečtí závodníci Hans Winkler, druhý ve druhém ročníku Velké ceny Československa v roce 1929, Anton Bauhofer, vítěz Kbelského okruhu v roce 1927 nebo Karl Stegmann, druhý ze závodu pětistovek na Zbraslavi ve druhém ročníku naší Velké ceny v roce 1927.

níků. Pořadatelé tehdy rozdělili mezi jezdce peněžní ceny ve výši 22 000 Kč. Jinou zajímavostí bylo, že závod byl konán 17. června, tedy necelý měsíc před osudovou havárií Čeňka Junka na německém okruhu Nürburgringu.

Schöber byl opravdu velkou zkouškou tehdejší motorizace. Stačí připomenout, že to byl velký nápor na tehdejší cestovní vozy, které úctyhodný kopec zdolávaly.

Je téměř jisté, že vítězové závodu do vrchu Schöber u Rumburku i další startující se vůbec nezabývali tím, že by se jejich jména někdy objevila v motoristické knížce. Ale život už je takový a na stránkách této publikace



Jiří Král z Liberce na trati



Pražský Edgar Morawitz v zatáčce

Diváci obdivovali nejen řidičské umění závodníků, ale i techniku, dnes nám docela vzdálenou. Už tehdy byly k vidění německé stroje značek BMW, DKW, anglické Matchless, AJS, BSA, Norton, Triumph, startovaly i italské Garelli – značka, která se v osmdesátých letech minulého století dostala až na špicí silničního mistrovství světa.

Jednou z prvních doložených motoristických akcí byla v roce 1932 Hvězdicová jízda, na niž navazoval turnaj v různých motoristických dovednostech. Tuto akci pořádal autoklub v Rumburku jako otevřený sportovní podnik pro motocykly i automobily.

Závodní kapitolu si zapsaly v meziválečném období i Litoměřice, kde proběhl 11. září 1932 závod do vrchu o Labský pohár.

Po druhé světové válce přichází zároveň s osvobozením do našeho pohraničí i zájem o sport a motorismus. V regionu Rumburského výběžku vznikaly v jednotlivých místech nové české autokluby, později svazarmovské organizace, které organizovaly četné motoristické podniky. Zajímavé na tomto regionu bylo propojení jednotlivých organizací při pořádání motoristických závodů, takže Rumburští byli spolupřadatelé závodů ve Varnsdorfu, pod hlavičkou Rumburku a Varnsdorfu se závodilo v Dolním Podluží a také v Jiřetíně. Závodníci si do svých záznamů o závodech často zapisovali start v Rumburku, přestože se jezdilo ve Varnsdorfu. Byl to příklad účinné a prospěšné spolupráce sousedních motoristických organizací. Podobná situace v těchto letech nastala o něco východněji v Broumovském výběžku, kde při pořádání motocyklových závodů úzce spolupracovaly autokluby z Broumova, Hronova, Police nad Metují a Náchoda.

Nezapomenutelnou osobností, nejen závodu do vrchu Schöber, byl zcela určitě spoluzakladatel, závodník a milovník značky Bugatti, Čeněk Junek. Mohlo to být jistě zajímavé dětství rodáka z podoorlické Dolní Čermné Vincence (Čeňka) Junka (nar. 25. května 1894). Vždyť byl prvorozeným synem rodičů Junkových, po němž následovalo ještě dalších 12 sourozenců! Je zajímavé, že velice skromné podmínky v počátku života malého chlapce nehrály na konec žádnou roli v tom, že z něho rostl mimořádně nadaný a ctižádostivý člověk. Obecnou školu vychodil ve svém rodišti, poté ho rodiče poslali do nedalekého Letohradu (tehdejšího Kyšperku), kde absolvoval měšťanku. Po ní přišla na řadu už Praha a mladý Junek bez větších potíží připsal ke svému vzdělání absolutorium na obchodní škole.



Další pražský závodník Jindřich Knapp na Walteru



Nadšené a početné davy odcházejí po závodě domů



V areálu německého okruhu Nürburgring stojí trvalá vzpomínka na velkého českého závodníka

Zřejmě mu taje této disciplíny včetně „kouzel“ finančního světa opravdu seděly, proto po skončení školy nastoupil jako disponent v Pražské úvěrové bance. Brzy byl tak dobrý, že ho šéfové poslali do Olomouce, aby participoval na zřízení tamní filiálky. Ani to nebyla konečná a už po půl roce dostal za úkol zřídit brněnskou pobočku. Současnou mluvou bychom mohli říci, že se v té chvíli Junek choval jako zkušený manažer. Z Olomouce do Brna si vzal s sebou své nejschopnější spolupracovníky, včetně mladé a pohledné Elišky Pospíšilové. Někde tam začínal příběh jejich pozdějšího manželství.

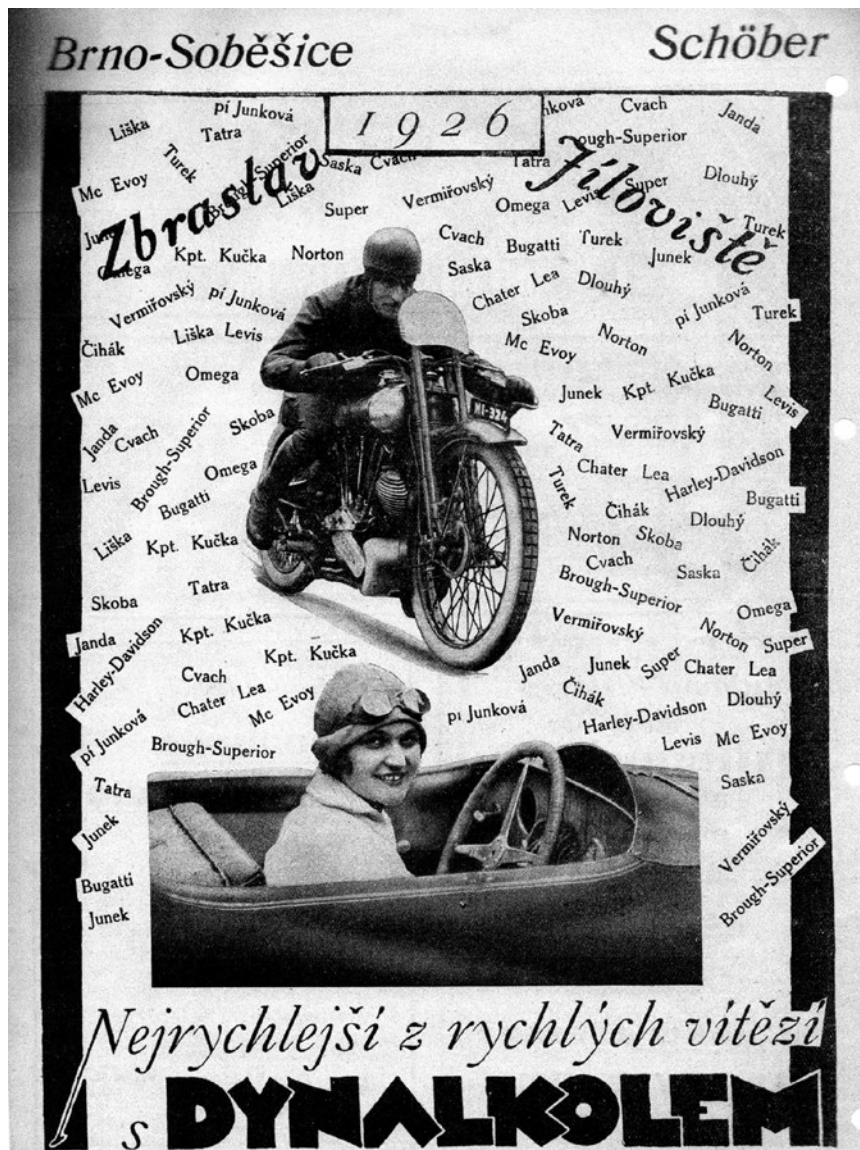
Úspěšnou Junkovu bankovní kariéru přerušila, jako tisíce jiných životů, 1. světová válka. Junek sice vyvázl životem, ale na konci války se potýkal s vážným zraněním ruky. Jeho silná vůle, snad i jako následek tvrdého dětství, mu pomohla úraz překonat a ruku opět učinit práceschopnou. Bylo to nutné i pro budoucnost jeho automobilové vášně.

Bankovní úředník s láskou k automobilům (a slečně Pospíšilové) Junek v době rehabilitace zraněné ruky stačil být i velice aktivním činovníkem, který spoluzakládal Autoklub republiky Československé v Praze a stal se i členem jeho výboru.

Nebylo tedy nijakou náhodou, že existenčně velice úspěšný muž své pošilhávání po automobilech naplnil v realitu. Zajímavé je, že milovník značky Bugatti začal svou závodní kariéru na Mercedesu, který přivedl na start prestižního „kopce“ Zbraslav – Jiloviště v roce 1922. Tento rok byl v jeho osobním životě důležitý ještě jinak, uzavřel manželství s již jmenovanou dvaadvacetiletou Eliškou Pospíšilovou.

Následně přešli manželé Junkovi ke značce Bugatti. Zúčastnili se všech závodů doma, vítězili i v cizině a stali se velice váženými a seriózními zákazníky Ettore Bugattiho, s nímž je později vázalo pevné přátelství. Nelze pominout také skutečnost, že Čeněk Junek dosáhl vedle významného postavení i značného majetku. O jeho ryzí povaze svědčí, že nezapomněl odkud vyšel a na konto dolnočermenské sokolovny neváhal dát peněžní dar 10 000 korun.

Slibné roky automobilového závodění manželů Junkových ovšem dostaly osudovou trhlinu. Závod o Velkou cenu Německa na nejprestižnějším závodním okruhu Nürburgring dne 15. července 1928 uzavřel život 34letého schopného muže a manžela, muže, který se stal první obětí obávaného okruhu, muže, jehož památku dodnes připomíná pomníček věnovaný Autoklubem republiky Československé důstojně stojící v areálu tamního okruhu. A nejen to, rodiště na Junka ani dnes nezapomnělo. Nedávno byla odhalena Junkova velice decentní deska a připravuje se dokonce malé muzeum našeho skvělého závodníka.



Eliška Junková byla i na dobových plakátech

1. ROČNÍK**9. října 1921, Schöber, délka trati 4,0 km****Motocykly:**

1. Rogler	Wanderer	1,6 bodů
-----------	----------	----------

Automobily:

1. Breuer ml.	Laurin Klement	2,55 bodů
2. Ebert	Hans Lloyd	2,43
3. Rogler	Wanderer	2,27

2. ROČNÍK**1. října 1922, Schöber, délka trati 4,0 km****Motocykly:****kola s pomocným motorem**

1. Stolle	DKW	5:30,2 min
2. Walter Kostlivý	Voran	5:32,1
3. K. Siegel	DKW	5:32,8

350 cm³

1. Augustin Šulc	AJS	3:47,4 min
------------------	-----	------------

500 cm³

1. Ing. Alois Kraus	Triumph	3:29,2 min
---------------------	---------	------------

750 cm³

1. B. Forster	Wanderer	4:01,0 min
2. C. Hahn	Indian	4:32,2

1000 cm³

1. Ing. Guth	Frera	3:28,5 min
--------------	-------	------------

Automobily:**cestovní vozy do 1,1 l**

1. P. Dietz	Salmson	4:16,5 min
2. E. Dietz	Salmson	4:27,4
3. Stanislav Hrdina	Salmson	4:32,1

cestovní vozy do 2,0 l

1. Golombiowski	Wanderer	3:57,1 min
2. A. Horn	Wanderer	5:10,9
3. H. Budig	Wanderer	5:27,2

cestovní vozy do 2,8 l

1. Brauer ml.	Laurin a Klement	2:46,2 min
2. H. Thomas	Walter	3:26,6

cestovní vozy do 3,6 l

1. Ing. J. Breitenfelder	Tatra	3:37,3 min
2. H. Ettl	Steyer	4:19,6
3. F. Behmel	Steyer	4:45,1

cestovní vozy do 5,0 l

1. F. Svoboda	Laurin a Klement	3:07,7 min
2. Ing. F. Leubner	Praga	4:07,4
3. R. Kogler	Praga	4:16,0

cestovní vozy přes 5,0 l

1. E. Mahler	Mercedes	3:10,0 min
2. V. Krause		3:13,2
3. Ing. Proskowetz	Tatra	3:17,8

závodní vozy

1. E. Malher	Mercedes	3:05,5 min
2. D. Goldschmied	„Krause“	3:24,0
3. A. Hielle	Bugatti	3:37,8

3. ROČNÍK**30. září 1923, Schöber, délka trati 4,0 km****Motocykly:****kola s pomocným motorem 125 cm³**

1. Josefovič	DKW	nedojel
--------------	-----	---------

175 cm³

1. Walter Kostlivý	DKW	5:05,4 min
2. Stolle	DKW	5:15,5
3. Ulrich	DKW	7:05,2

250 cm³

1. Vladimír Štěpán	Velocette	3:25,0 min
2. Hucke	Bekamo	3:58,8
3. Uher	DKW	6:33,4

350 cm³

1. Šedivý	New Imperial	3:08,5 min
2. Paulus	Rush	3:26,1
3. Podsedníček	DFR	3:28,2

750 cm³

1. Hugo Urban Emmerich	Wanderer	3:24,5 min
------------------------	----------	------------

1000 cm³

1. Vladimír Kučka	Indian	2:41,2 min
2. Pokorný	Indian	3:19,4
3. Nedom ml.	NSK	3:42,2

přes 1000 cm³

1. Zahradník	ACE	3:16,3 min
2. König	Henderson	3:40,3

sajdkáry 600 cm³

1. Dr. J. Gikánek	Indian	5:27,1 min
-------------------	--------	------------

sajdkáry 1000 cm³

1. Miroslav Sochor	Indian	3:31,3 min
--------------------	--------	------------

tříkolky

1. Thomas	Phanomobil	6:18,7 min
2. Fritz	Phanomobil	6:40,3
3. Herman	Phanomobil	7:45,0

Automobily:

cestovní vozy do 1,1 l

1. Putzler	Amincar	3:52,7 min
2. A. Dietz	Salmson	4:03,0

cestovní vozy do 1,4 l

1. A. Hielle	Bugatti	3:34,7 min
2. Golombowski	Wanderer	3:37,6
3. Věchet	Start	4:16,3

cestovní vozy do 1,75 l

1. Desenský	Walter	3:03,1 min
2. Klippel	DUX	7:52,9

cestovní vozy do 2,75 l

1. Stegmayer	Mercedes	3:23,5 min
2. Wagner	Presto	3:40,0

cestovní vozy do 3,4 l

1. Sponer	Steyer	2:58,3 min
2. U. F. Kinský	Steyer	3:17,5

cestovní vozy 5,8 l

1. Schlesinger	Adler	nedojel
----------------	-------	---------

závodní vozy do 1,5 l

1. R. Kogler	Bugatti	3:04,4 min
--------------	---------	------------

závodní vozy do 2,0 l

1. Čeněk Junek	Bugatti	2:53,8 min
----------------	---------	------------

závodní vozy do 4,0 l

1. Mahla	Mercedes	2:55,9 min
----------	----------	------------

závodní vozy přes 5,0 l

1. Havel	Mercedes	3:29,8 min
----------	----------	------------

4. ROČNÍK

6. července 1924, Schöber, délka 4,0 km

Motocykly:

175 cm³ (klasifikováni 4 jezdci)

1. Luedtke (D)	Bekamo	3:48,3 min
2. Heller (D)	Bekamo	3:54,3
3. Krause (D)	Bekamo	5:19,8

250 cm³ (klasifikováni 4 jezdci)

1. Miroslav Sochor	Levis	3:11,5 min
2. Hecking (D)	Victoria	3:25,7
3. Josef Hájek	Velocette	3:48,0

350 cm³ (klasifikováno 5 jezdců)

1. Paulus (D)	Rush	3:01,3 min
2. Zdeněk Michl	Orion	3:10,1
3. Köster (D)	Garelli	3:15,8

500 cm³ (klasifikováni 4 jezdci)

1. Ing. Vladimír Štěpán	Sarolea	2:44,0 min
2. Thuine (D)	Triumph	3:06,2
3. Hans Winkler (D)	Triumph	3:13,9

750 cm³ (klasifikováno 7 jezdců)

1. Bohumil Turek	Walter	2:39,7 min
2. Kopper (D)	FN	3:08,7
3. Nedon ml.	Wanderer	3:13,0

přes 750 cm³

1. König (D)	Henderson	2:50,6 min
2. Petzold (D)		3:20,5

Automobily:

do 1100 cm³

1. A. Dietz (D)	Salmson	3:11,6 min
2. Ing. Vyskočil	Amilcar	3:18,6

do 1500 cm³

1. Golombowski (D)	Bugatti	2:54,2 min
2. A. Hielle (D)		3:34,7

do 2000 cm³

1. Ernest Mahla (D)	Bugatti	2:33,9 min
2. Mickel (D)	Dinos	3:08,3

do 2700 cm³

1. Böhming (D)	NAG	3:52,4 min
----------------	-----	------------

(Wetzka, Austro-Daimler nedojel)

do 4500 cm³

1. Edgar Morawitz (D) Wauxhall 2:49,8 min

přes 4500 cm³

1. Ing. Schlesinger (D) Adler 3:07,3 min

Mimosériové vozy:**do 1500 cm³**

1. Hugo Urban Emerrich OM 2:55,1 min

2. Emmerich Kögler (D) Bugatti 2:55,2

do 2000 cm³

1. Jindřich Knapp Walter 2:25,8 min

5. ROČNÍK**5. července 1925, Schöber, délka 4,0 km****Velomotory:****125 cm³**

1. sl. Röslerová Puch 8:47,2 min

2. Reichelt (D) Puch 9:35,3

3. Svatopluk Zahrádka 9:51,6

Motocykly:**175 cm³**

1. Heller (D) Bekamo TX 4:02,1 min

2. Bohumil Matha Mars 4:03,8

3. Walter Kostlivý Calthorpe 4:19,2

250 cm³

1. Stanislav Chaloupka Levi 3:19,5 min

350 cm³

1. Miroslav Sochor AJS 2:43,4 min

2. Ing. Zdeněk Michl Orion 2:52,8

3. Šedivý BSA 2:57,1

500 cm³ (klasifikováno 8 jezdců)

1. Ing. Vladimír Štěpán Sarolea 2:48,2 min

2. Nedon Motosacoche 3:07,8

3. Stolle (D) Ariel 3:13,4

750 cm³

1. Ertelt (D) Wanderer 3:16,7 min

přes 750 cm³

1. Václav Liška Indian 2:27,5 min

2. Bohumil Turek Harley Davidson

Sajdkáry:**600 cm³**

1. Stock (D) Scott 3:35,1 min

2. Huber (D) Motoborgo 4:26,8

3. H. Schneider (D) Ariel 5:31,9

1000 cm³

1. Míťa Vychodil Montgomery 3:18,4 min

2. Simon (D) Matchless 3:23,8

3. Eis (D) Indian 4:18,0

přes 1000 cm³

1. Langer (D) Indian 3:22,8 min

2. Parsche (D) Indian 4:07,7

1100 cm³

1. Kade (D) Austin 3:59,1 min

Automobily:**do 1100 cm³**

1. Hellman (D) Salmson 3:22,9 min

do 1500 cm³

1. Edgar Morawitz (D) Bugatti 2:58,1 min

2. Kunz (D) Prima Alfa 4:49,3

do 2000 cm³

1. Eliška Junková Bugatti 2:35,3 min

2. Mickel (D) Bugatti 2:39,9

3. Purkert (D) Laurin a Klement 3:36,0

do 3500 cm³

1. Josef Karger (D) Steyer 2:49,5 min

Automobily závodní:**do 1100 cm³**

1. Dietz (D) Salmson 2:53,6 min

2. Bedřich Soffer Sénéchal 3:36,8

do 1500 cm³

1. Krause (D) Aspa 3:13,6 min

do 2000 cm³

1. Čeněk Junek Bugatti 2:14,7 min

do 3000 cm³

1. Jindřich Knapp Walter 2:16,1 min

6. ROČNÍK

13. června 1926, Schöber, délka 4,0 km

Motocykly:

175 cm³ (klasifikováno 5 jezdců)

1. Leubner (D)	Trusty	3:28,2 min
2. Heller (D)	Bekamo	3:38,5
3. Olbrich (D)	Bekamo	3:48,2

250 cm³

1. Matha	BMW	3:01,3 min
2. Cvach	Omega	3:32,3

350 cm³ (klasifikováni 4 jezdci)

1. Winkler (D)	Harley Davidson	2:32,9 min
2. Himmel (D)	Chater Lea	2:38,5
3. Böttig (D)	BSA	3:01,0

350 cm³

1. Anton Bauhofer (D)	BMW	2:21,6 min
2. Kovář	Ariel	2:44,4
3. (*nedohledáno)	Motosacoche	2:55,0

750 cm³ (klasifikováno 5 jezdců)

1. Václav Liška	Super-X	2:24,0 min
2. Rosenberger (D)	Harley Davidson	3:04,4

přes 750 cm³

1. Bohumil Turek	Harley Davidson	2:11,3 min
------------------	-----------------	------------

Sajdkáry:

do 600 cm³

1. König (D)	Sunbeam	2:52,0 min
--------------	---------	------------

do 1000 cm³ (klasifikovány 4 stroje)

1. Alois Kraus	Royal Enfield	2:36,3 min
2. Simon (D)	Matchless	3:03,0
3. Nitsche (D)	BSA	3:05,3

přes 1000 cm³

1. Mikan (D)	Norton	3:00,4 min
--------------	--------	------------

Automobily cestovní:

do 1100 cm³

1. Kovář	Amilcar	4:19,6 min
2. Simon (D)	Fiat	5:33,2

do 1500 cm³

1. Dr. Franke (D)	Amilcar	4:31,8 min
2. Schmitt (D)	Fiat	4:55,7

do 2000 cm³

1. Havel	Bugatti	2:42,4 min
2. Hartvig (D)	Alfa Romeo	3:49,5

do 3000 cm³

1. Österreicher (D)	Apollo	3:37,4 min
---------------------	--------	------------

Automobily sportovní:

do 1100 cm³

1. A. Dietz (D)	Salmson	3:12,0 min
2. Strasser	Amilcar	3:43,6
3. Ing. Kovařík	Amilcar	3:47,3

do 1500 cm³

1. Levi (D)	Bugatti	3:17,9 min
2. Böhmer (D)	Aurea	3:39,7
3. Weiss (D)	Fiat	4:04,4

do 1500 cm³ s kompresorem

1. Schimmel (D)	Mercedes	2:46,8 min
-----------------	----------	------------

do 2000 cm³

1. Eliška Junková	Bugatti	2:16,5 min
-------------------	---------	------------

do 3000 cm³

1. Wetzka (D)	Austro Daimler	2:39,4 min
2. Grasser (D)	Alfa Romeo	3:18,6

do 8000 cm³

1. Purkort (D)	Hispano Suisa-Škoda	2:50,5 min
----------------	---------------------	------------

Automobily závodní:

do 1100 cm³

1. Plesko	Salmson	3:43,0 min
-----------	---------	------------

do 2000 cm³

1. Čeněk Junek (nový rekord trati)	Bugatti	2:06,0 min
---------------------------------------	---------	------------

do 3000 cm³

1. Wagner (D)	Presto	3:02,2 min
---------------	--------	------------

7. ROČNÍK

12. června 1927, Schöber, délka 4,0 km

(* výsledky nebyly dohledány)

8. ROČNÍK**17. června 1928, Schöber, délka 4,0 km**

Motocykly:

175 cm³

1. K. Leubner (D)	Trust	3:45,2 min
2. A. Leubner (D)	Trusty	3:55,0

250 cm³

1. Walfried Winkler (D)	DKW	2:43,3 min
2. A. Olbrich (D)	Bekamo	3:52,3

350 cm³ (klasifikováno 6 jezdců)

1. Walfried Winkler (D)	Harley Davidson	2:26,4 min
2. J. Fischer (D)	AJS	2:44,2
3. G. Semmt (D)	Eber	2:45,3

500 cm³ (klasifikováno 10 jezdců)

1. Karl Stegmann (D)	DKW	2:16,4 min
2. G. Thurnshirm (D)	Ardie	2:19,1
3. G. König (D)		2:24,2

750 cm³

1. Seidel (D)	Ariel	2:51,6 min
2. L. Hawlik (D)	Böhmerland	3:23,8
3. Liebisch (D)	Böhmerland	3:50,9

přes 750 cm³

1. Alois Kraus	Premier	2:08,4 min
2. Patzelt (D)	Harley Davidson	2:09,3

Sajdkáry:**do 600 cm³**

1. Ing. Kother (D)	BMW	3:07,5 min
2. Jakob (D)	Victoria	3:08,0

1000 cm³

1. Lienhardt (D)	Harley Davidson	2:50,3 min
------------------	-----------------	------------

Automobily sportovní:**do 1100 cm³**

1. Stohanzl (D)	Zetka	3:13,6 min
2. Rössler (D)	Amilcar	3:21,0
3. Dr. Langhans (D)	Praga Piccolo	3:55,7

do 1500 cm³

1. PGK (pseudonym)	Bugatti	3:24,6 min
2. Dimsch (pseudonym)	Bugatti	3:34,9

do 5000 cm³

1. Österreicher (D)	Elite	3:21,6 min
---------------------	-------	------------

Automobily závodní:**do 1500 cm³**

1. Kögler (D)	Bugatti	3:13,0 min
---------------	---------	------------

do 5000 cm³

1. Kubisch Glogsau (D)	Austro Daimler	2:29,8 min
------------------------	----------------	------------

Krušnohorský závod do vrchu Dubí – Cínvald (Cínovec)

Jednou z prvních velkých motocyklových akcí, která se výrazně dotkla severočeského regionu, byl Armádní závod motocyklový, který se konal v termínu od 31. července do 5. srpna 1923. Měla to být především prověrka armádních motocyklistů. V neposlední řadě šlo o pokus uspořádat jakousi obdobu šestidenních motocyklových závodů, které se v té době již běžně ve světě pořádaly (např. v USA, Anglii, Belgii, Švédsku a Norsku). Akci pořádalo Ministerstvo národní obrany, závod začínal v Praze na náměstí Republiky, trasa byla rozdělena do šesti etap, ve kterých se jezdci nejdříve dostali až do Bratislavy a Trnavy. V předposlední etapě vedla trať z České Lípy přes Děčín a Teplice-Šanov do Terezína. Poslední etapu odstartovali jezdci v Terezině a přes Mělník mířili zpět do cíle v Praze. Tam bylo nakonec klasifikováno 25 jezdců, dalších šest dojelo mimo klasifikaci. Vojenští jezdci sedlali motocykly celkem 13 různých značek.

Tři roky od prvního závodění do vrchu na severu Čech na dnes už legendárním Schöberu, pokračovalo motoristické klání na jižní straně Krušných hor. Tentokrát se cílem stal výjezd z Dubí nedaleko lázeňských Teplic v Čechách do vrcholové obce Cínvald, dnes Cínovec.

První start závodu v roce 1924 byl výsledkem nadšení a práce členů N.W.B. Autoklubu Teplice-Šanov, který ve městě působil. Trať měřila 6,4 km s maximálním převýšením 8,8 %. Závodilo se 27. července 1924 za velkého zájmu samotných jezdců, ale také diváků. Startovali jezdci na motocyklech v šesti kubaturách sólo, ve třech kubaturách sajdkářů a jely i automobily. Nejlepšího času prvního ročníku dosáhl později vynikající německý závodník Ewald Kluge na Mercedesu s kompresorem. V následujícím ročníku už nejlepší čas zůstal doma, a to díky Čeňku Junkovi na Bugatti. On i jeho manželka Eliška byli ozdobou každého závodu do vrchu, které byly ve dvacátých letech minulého století velice oblíbenou sportovní záležitostí.

Odvážná Eliška nechyběla ani v závodě v Dubí u Teplic. Narodila se v roce 1900 jako Eliška Pospíšilová v moravské Olomouci v početné rodině. Měla osm sourozenců, ale nakonec vyrůstala mezi třemi bratry a jednou sestrou. Otec měl malou zámečnickou dílnu poblíž tamního nádraží. Jeho šestnác-

