



Švýcarská pohoda. Sluníčko, hory, auta a motocykly...

Bugatti 35 bylo v roce 1925 na závod přihlášeno továrnou Ettore Bugattiho. Na 16. závod Targa Florio přihlásil Ettore Bugatti tři závodní vozy a mezi nimi byl i tento automobil s číslem podvozku 4516. Pierre de Vizcaya s ním dojel celkově na čtvrtém místě. Ve čtyřech následujících letech vyhrávaly legendární Targa Florio tovární vozy Bugatti a legendou se stal i závodní vůz Bugatti 35. Na Klausenpassu jel v roce 1925 s bugatkou Mario Lepori. Časem 18:25,20 skončil čtvrtý v kategorii závodních vozů a 3. v kategorii 1501–2000 ccm. Dnešním majitelem speciálu postaveného pro Targa Florio je Christoph Ringier

## Vzhůru na Klausen

**Závody do vrchu byly v módě do třicátých let minulého století, než je začaly postupně nahrazovat závody na okruzích. Některé však přetrvaly do současnosti a některé se dočkaly vzkříšení. Závody do sedla Klausen byly vždy výjimečné, ať svou délkou a převýšením nebo účastí strojů a jezdců. Když nám Jiří W. Pollak pomohl vyřídít účast sidocarů Rudge posádky Jiří Hlavsa–Jiří Snop v barvách Motor Journalu, brali jsme to jako velkou výzvu a těšili jsme se na nevšední zážitek.**



Takhle má vypadat pořádná zahrádka

### Historie

V alpských kulisách sedla Klausen se v letech 1922 až 1934 odehrávaly dramatické souboje mezi slavnými postavami motoristického sportu a Klausenrennen se stal právem jedním z nejdůležitějších evropských závodů mezi světovými válkami. Seznam startujících na tomto po celé Evropě proslaveném závodu do vrchu tvořila jména, která se navždy zapsala do historie motorismu. O vítězství usilovali slavní šampioni jako Giuseppe Campari, Rudolf Caracciola, Louis Chiron, Tazio Nuvolari, Hans Stuck a Achille Varzi. Na startu v Linthalu se objevili i Herman Lang a Bernd Rosemeyer, i když to tehdy byli teprve začátečníci startující na motocyklech. Klausenpass je neodmyslitelně spojen i s dalšími mistry volantu, jako byli Otto Merz, Giulio Masetti, Adolf Rosenberger, Josef Kessler, Hans Rutzler, Hans Stuber, Christian Werner, Adolf Momberger, Ernst Günther Burggaller, Hans Ruesch, hrabě Francis Howe a Whitney Straight. Zejména díky množství špičkových pilotů na startu získal závod organizovaný curyšským autoklubem pověst jako žádný jiný evropský závod do vrchu.

Klub založený v roce 1904 začal v roce 1907 organizovat „Jízdu pravidelnosti na vrch Albis“, ze které se v následujících letech stala „Horská zkušební jízda“ (dnes označovaná jako závod do vrchu). V roce 1921 se konal poslední závod na vrchol Albis a pak se curyšští automobilisté soustředili na sedlo Klausen a závod do vrchu z Linthalu přes Urnerboden do sedla Klausen po 21,5 km dlouhé silnici s převýšením 1273 metrů. To byly parametry nového sportovního podniku uspořádaného v roce 1922 jako „Horská zkušební





Maserati 4 CL (st. č. 64) z roku 1939 je exkluzivní závodní vůz pro velké ceny. V roce 1939 ho bylo vyrobeno celkem osm exemplářů a jeden z nich byl v tomto roce v továrním červeném provedení dodán přímo do Anglie J. P. Wakefieldovi. Pro zahraniční závody ho však pan Wakefield musel přestříkat na zeleno – do odstínu British Racing Green. V letech 1983 až 1998 byl vůz kompletně zrestaurován a vrátila se mu jeho původní červená barva. Od roku 1999 je v majetku Georga Kaufmanna a při letošních závodech dosáhl druhého nejrychlejšího času 27:10,24 s (13:37,53 a 13:32,71 s)

jízda na sedlo Klausen“. Již v následujícím roce se ale objevil výraz „Klausenrennen“, který přetrval dodnes. Závod byl uspořádán jako národní pro kategorii cestovních osobních automobilů a závodních automobilů, protože sportovní vozy tehdy ještě nebyly tak rozšířené. Zvítězit se podařilo J. Niethovi na voze Hispano-Suiza s obsahem 6,6 litru, přihlášeným do závodu Bernerem E. Weltim. V roce 1923 byl závod již mezinárodní. Nejlepší čas dne zajel Rakušan Hermann Rützler na továrním voze Steyr se čtyřlitrovým motorem. Hrabě Giulio Masetti, který v obou předchozích letech vyhrál Targa Florio, dojel druhý s rozdílem pouhých 0,8 sekundy.

K organizaci stále většího sportovního podniku byly přizvány také autokluby z kantonů Glarus a Uri. V roce 1924 se na startu poprvé objevilo jméno pozdějšího trojnásobného mistra Evropy Rudolfa Caraccioly. Startoval se sportovním vozem Mercedes o obsahu 1,5l a vyhrál svou kategorii. Celkové vítězství si ale odnesl jeho stájový kolega Otto Merz na dvoulitrovém



Ulice mířící ke startu v Linthalu. V popředí Vauxhall 30/98 z roku 1924

čtyřválcí s kompresorem, se kterým předtím zvítězil Christian Werner na Targa Florio. Hrabě Giulio Masetti zvítězil v roce 1925 s dvoulitrovým Sunbeamem. Jeho největším soupeřem byl Francouz Albert Divo na

pětilitrovém voze Delage. Ve třídě sportovních vozů s obsahem přes pět litrů obsadili za deště a sněžení Rudolf Caracciola a později proslavený šéf závodního oddělení Mercedesu Alfred Neubauer první dvě



Bugatti 35C z roku 1932 v úžasném stavu. Otázkou je, jestli je původní, nebo se jedná o špičkovou renovaci. Každopádně patřila k nejrychlejším strojům a Huni Lukas z Zürihu ji vodil ukázkově. Tři zatáčky (ze 140) před cílem se mu zablokovalo pravé zadní kolo a odrazil se od desky, která byla připevněna mezi zábradlí. Na automobilu nebylo patrně větší poškození. Dalšího závodu se však nezúčastnil





*Automobily Rally byly i v českých zemích*



*Carlo Vögele startoval na voze Alfa Romeo 8C 2600 Monza z roku 1932. Vůz s bohatou historií řídil v roce 1934 Hans Ruber a obsadil na Klausenrennen 3. místo časem 17:28,60 s. V roce 1936 zvítězil vůz při Velké ceně Švýcarska v Bremgartenu. Letos dosáhl času 14:30,84*



*Rudolf Caracciola jel poprvé s Alfou Romeo Monoposto Typ B (P3), číslo podvozku 5003 5F 37, na Velké ceně Francie v Remeši roku 1932, kde dojel na třetím místě. Následovalo dalších sedm známých automobilových závodů, kde Caracciola dojel šestkrát první a jednou třetí. V nejlepším čase 15:50,0 vybojoval roku 1932 Caracciola své první vítězství v Klausenrennen. Daimler-Benz neměl pro svého nejlepšího řidiče žádné konkurenceschopné auto, a tak se Caracciola vydal na závody se svým soukromým Alfa Romeo Monoposto. Tento jednosedadlový vůz Typ B patří dnes mezi velmi vzácné vozy první série s dosud původním podvozkem a motorem. V letošním závodě jel s tímto vozem Robert Fink a dosáhl času 29:10,10 (14:37,60 a 14:32,50 s)*

místa s vozy Mercedes 6,24 litru přezdívanými „tlustý autobus“. Poprvé se závodu zúčastnili také motocyklisté, ale byli považováni spíše za program přestávky hlavního závodu. O cenné minuty a sekundy bojovalo 46 motocyklů a čtyři sidecary. Nejlepší čas zajel Tessiner Franconi na Motosacche. V příštím roce se startovní pole motocyklů zdvojnásobilo. V programu figurovalo 80 motocyklů a 23 sidecarů, které již byly rovnoprávnými účastníky závodu. Z velké většiny šlo o soukromé jezdce se zakoupenými továrními polozávodními stroji nebo pro potřeby závodu upravenými sportovními modely. Pro ně ještě platilo, že bojovali s větrem a počasím pro větší čest a slávu.

Alfa Romeo postavila na start v roce 1926 legendární tovární vůz P2 s osmiválcovým dvoulitrovým motorem s kompresorem (vítěz většiny GP v letech 1924 a 1925). Josef Kessler s mechanikem Brunem Piccou (v padesátých letech dělal mechanika W. P. Daetwylerovi) s ním zajeli nejlepší čas dne. Eliška Junková si jistě přála lepší počasí pro svůj první mezinárodní start. V otevřeném voze Bugatti se dostala do husté sněhové vánice – po počátečním slibném nástupu zvítězil rozum nad citizadostí, ale do horní části trati přeje jen přiletěla. V cíli už ji očekával její manžel Čeněk s připravenými příkryvkami, aby do nich prokřehlou ženu zavinul. Celkově jedenácté místo jen o 4 sekundy za vítězem třídy. Dodnes na její výkon vzpomíná.

## Mercedes, Bugatti, Alfa Romeo

Impozantní jízdu předvedl v roce 1927 Adolf Rosenberger s čtyřválcovým Mercedesem o objemu 4,51 přezdívaným „babička“, který byl modernizovanou verzí vítězného vozu z Grand Prix francouzského autoklubu v Lyonu roku 1914. Závody v roce 1929 a 1930 byly ve znamení slavného monackého jezdce Louise Chirona. Poprvé zvítězil s klasickým Bugatti 35B





*Tak takto vypadaly garáže v Klarusu*



*BMW 328 předjíždí Aston Martin. Některé boje byly napínavé...*

vybaveným osmiválcovým motorem s kompresorem o obsahu 2,3 litru. V následujícím roce si dojel pro vítězství na šestnáctiválcové Bugatti T45 (motor o obsahu 4 l tvořily dva osmiválcové bloky na společné klikové skříně). V motocyklech se proslavil Angličan Tom Bullus na NSU 500 časem 16:41,00, který je dodnes platným rekordem pro motocykly. Oba poslední ročníky 1932 a 1934 ovládl Rudolf Caracciola. Když se v roce 1932 Mercedes-Benz stáhl ze závodů, začal Caracciola jezdit s Alfou Romeo, s legendárním osmiválcovým vozem P3 (obsah 2,6 l) porazil obě Bugatti T53 (obsah 4,9 l) řízená Louisem Chironem a Achillem Varzim. V kategorii sportovních vozů si vítězství odnesl specialista na horské tratě Hans Stuck na Mercedesu SSK se sedmilitrovým motorem. O pouhých 1,4 sekundy porazil Tazio Nuvolariho na Alfě Romeo 8C 2300 z tehdy ještě mladé stáje Scuderia Ferrari. Překvapením bylo první místo Seppa Zuberu na motocyklu Condor 500 (po válce pracoval Zuber jako závodní mechanik Harryho Zweifela).

V roce 1934 sledovaly tisíce diváků souboj Rudolfa Caraccioly a Hansa Stucka s jejich novými speciály pro Grand Prix. Strhující



*Na startu se objevila i Alfa Romeo P3 z roku 1932 z továrního muzea v Arese. Jednosedadlový vůz Typ B, později přejmenovaný na P3, je dílem Vittoria Jana. Jezdili s ním známí jezdci jako Nuvolari, Chiron, Borzacchini, Caracciola a Campari. Poprvé se vůz objevil v Monze, kde s ním Tazio Nuvolari vyhrál a zahájil tak dlouhou sérii vítězství, která následovala v letech 1932 a 1933. Na letošním Klausenrennen jel s Alfou Romeo P3 Maurizio Monti*

souboj vyhrál Caracciola na Mercedesu W25 s přeplňovaným osmiválcovým motorem 3,4 l rekordním časem 15:22,2 (tj.

rychlostí 83,9 km/hod). Hansi Stuckovi na novém Auto Unionu s šestnáctiválcovým motorem 4,4 litru tak ujel o 3,2 s.



*Závodní dvanáctiválec Sunbeam Tigress z roku 1927 patří k speciálním automobilům stavěným v továrně Sunbeam k překonávání rychlostních rekordů. Za povšimnutí stojí způsob plnění pomocí dvou kompresorů. Ve dvacátých letech byly tyto rychlé vozy velmi úspěšné a ustavily celkem pět světových rekordů, poslední se Sunbeamem 1000hp. Tento vůz poháněly dva letecké motory. V roce 1927 se Siru Henrymu Segravovi podařilo na Daytona Beach překonat hranici 200 mil v hodině a dosáhl rychlosti 327,97 km/hod. Na Klausenpass jej řídil Angličan Mark Lowther*



# Motor Journal







*Hrdinové v trapu. Zatáčka asi 150 m pod sedlem Klausen. V pozadí údolí Urnerboden*





*Alfa Romeo 8C 2900 Le Mans z továrního muzea v Arese je jedním z nejvzácnějších vozidel vůbec. Bylo jich vyrobeno jen omezené množství. Mezi nesčetné sportovní úspěchy patří především vítězství v Mille Miglia v letech 1936, 1937, 1938 a 1947. Úspěšná byla také účast modelu 8C 2900 v 24hodinovém závodě v Le Mans roku 1938. Letos jela Alfa Romeo 8C 2900 se startovním číslem 3 s Axelem Marxem za volantem*



*Auto Union Typ C je třetím stupněm vývoje závodního vozu navrženého Ferdinandem Porsche podle pravidel platných pro závodní vozy v letech 1934 až 1937 (max. hmotnost 750 kg bez paliva, kol a pneumatik). Nejdůležitějším konstrukčním prvkem bylo umístění šestnáctiválcového motoru za řidičem a před zadní nápravou. Jeho zdvihový objem narostl během let z 4,3 litru na 6 litrů. Současně stoupal i točivý moment z 54 na 87 m/kg při 2500 otáčkách. Motor s přeplňováním kompresorem Roots dosahoval následujících výkonů: typ A z roku 1934 295 PS, typ B z roku 1935 375 PS, typ C z roku 1936/37 520 PS.*

*Během závodní kariéry zůstala přední náprava a převodovka téměř beze změny. Na zadní nápravě musela listová pera v roce 1935 ustoupit odpružení zkrutnou tyčí. Auto Union Typ C byl v roce 1936 nejúspěšnějším německým závodním vozem. Vyhral tři z pěti Grand Prix, polovinu závodů na okruzích a všechny závody do vrchu, kterých se tato značka zúčastnila. Během uvedených čtyř let jely vozy Typ C v 59 závodech a z toho 33 vyhrály. Nejznámějšími jezdci za volantem tohoto vozu byli Hans Stuck, Bernd Rosemeyer, Achille Varzi, Ernst von Delius, Hermann Paul Müller a Rudolf Hasse.*

*Po skončení druhé světové války byly všechny závodní vozy, které zůstaly ve Zwickau, odvezeny do Sovětského svazu a jejich další osud je z velké části neznámý. V devadesátých letech nechala AUDI AG vyrobit u anglické firmy Crosthwaite & Gardiner repliku tohoto vysoce výkonného závodního vozu. Od roku 1998 je tato replika umístěna v továrním muzeu AUDI. Na letošním závodě Klausenrennen byla vystavena pouze replika Auto Union typ C*

## Novodobá historie

Závod byl obnoven jako Klausenrennen Memorial v roce 1993. K technické kontrole v Glarus se dostavilo přes 400 historických automobilů, motocyklů a trojkolek vyrobených před druhou světovou válkou. Další závod se jel v roce 1998 a od té doby se organizuje každé čtyři roky. Počet startujících je omezen na asi 350 posádek, a tak se na mnoho zájemců nedostane. My jsme formality kolem účasti vyrizovali skoro rok dopředu. Celá organizace je připravena do posledních detailů. Jen přenosných plotů bylo letos kolem 30 km, několik tribun, mosty přes cestu, vzorně zvládnutá doprava a parkování diváků. Vstupenka na celý víkend stála 80 švýcarských franků.

Švýcarsko má od roku 1955 po velkém neštěstí v Le Mans s desítkami mrtvých zákaz silničních závodů na svém území, ale Klausenrennen má udělenou výjimku. Účastníci se mohou přihlásit buď do jízdy pravidelnosti, nebo do závodu. Většina těch, co jedou na čas, drží hodně ostré tempo. V roce 1998 se Angličanu Julianu Mazubovi podařilo na Bugatti 35B překonat rekord ustanovený Rudolfem Caracciolou v roce 1934. Svým jezdeckým stylem – zatáčky projížděl smykem a od pneumatik se kouřilo – si získal srdce diváků a dosáhl neuvěřitelného času 13:49,08 minuty. Nikomu ze současných jezdců se však nepodařilo překonat motocyklové rekordy ustavené Tomem Bullusem. Pro špatný stav rovného úseku v údolí Urnerboden pořadatelé přerušili od letošního roku měřený úsek v délce asi 3 km. Zde nesmí závodníci výrazně zpomalit a letmo startují do druhého měřeného vysokohorského úseku. Tím je však zkrácený celkový úsek měření a nové rekordy, které letos padaly ve velkém, nejsou měřitelné s původními časy.

## Po osmdesáti letech

S nápadem, aby někdo „od nás“ startoval v letošním závodě, přišel náš stálý dopisovatel ze Švýcarska Jiří W. Pollak. Rozhodli



*Kulturní vložka. Mezi atrakce na trati patří průjezd původním tunelem asi 2 km po startu. Byl úzký, na vlhkých kostkách, samá zatáčka a po výjezdu bylo potřeba vyskočit na novou silnici*





Osmiventilový Harley-Davidson 1000 ccm z roku 1928



Jiří Hlavsa a Jiří Snop se sidecarem Rudge Ulster z roku 1937 při zkoušce stroje v depu



Soustředění na startu

jsme se, že to zkusíme se sidecarem Rudge, který se líbí na všech akcích, kde se objeví. Samozřejmě, že pojedeme závod! Domluvili jsme se, že Jiří vyřídí všechny formality, kterých nebylo málo. Velkým pomocní-

kem mu byla sama Eliška Junková, na jejíž jméno se ve Švýcarsku nezapomnělo. Na to, že budou Češi na startu opět po osmdesáti letech, pořadatelé slyšeli.

Z Brna do městečka Linthal, kde bylo

depo, to bylo asi tisíc kilometrů, takže i když jsme vyjeli hodně časně ráno, přejímku v Glarusu jsme propásli. Naštěstí jsme nebyli jediní, tak jsme všechny formality vyřídili v pátek dopoledne před prvním tréninkem. Jakmile jsme nalepili startovní čísla, napětí najednou opadlo.

Netrvalo to však dlouho. Pánové z posádky si na motocyklu zajeli obhlédnout trať a vrátili se s konstatováním, že silnice je vražda; úzká a strašně hrbatá. V létě absolvovali závod na Grossglockner a to je prý proti tomu zde krásná rovná dálnice. Zázitek byl tak silný, že začali pochybovat o svém zdravém rozumu, že sem vůbec jeli. Atmosféra rachotících strojů v depu ale nedovolila nic jiného než nastoupit ke startu. První metry pak daly na vše zapomenout a borci ukazovali své parádní průjezdy zatáčkami.

Při návratu dolů mitfára Snop zkoušel nové umělecké sestavy, až se mu podařilo ze sidecaru vypadnout rovnou pod kolo. Hlavsa hned s hrůzou v očích zastavil. Přejetý Snop ale vyskočil a přiběhl s výkřikem „Paráda, jed!“ V depu se pak chlubil novými oděrkami na své kombinéze.

Ohlas na jejich start byl veliký. Měl jsem pocit, že diváci nefandili nikomu tolik jako jim. Ráno pak dokonce vyšla v novinách



Kategorie tříkolek byla v rukou anglických závodníků. Dvouválcové motory JAP o obsahu 1200 ccm nebo Matchless nabídlly velké divadlo. Favoritem byl Bill Tuer (st. č. 89), který dosáhl času 27:34,47 s (13:48,15 a 13:46,32 s)



pro východní Švýcarsko fotografie našeho sidecaru přes polovinu strany. Motocykl přežil první trénink také bez úhony, až na tři prasklé dráty v kolech, ale to je už taková tradice. Byl tedy důvod první den rádně oslavit.

V sobotu se jel dopoledne druhý trénink a odpoledne první závod. Nejdříve jsme ale museli sehnat pivo – spolujezdec Jirka Snop jakmile nemá pivo, nezajede. Zachránil nás opět Jirka Pollak, který dovezl dostatečné zásoby. Po tréninku se rozpadl kroužek držící pohromadě ložisko v zadním kole (specialita značky Rudge je uložení s miskami, mezi kterými jsou volně kuličky, jako je to u byciklu). Jirka Pollak a Pavel Kraus vydatně pomohli s montáží a opravou. Kolo zavezli do značkového servisu Bugatti a tam ho zavařil sám majitel pan Rolf Heussi. Oprava vydržela a kluci zajeli v závodě nejlepší čas. Byl tedy důvod také druhý den oslavit.

V neděli už nastupovala posádka do závodů ve značně bojovné náladě odhodlaná udržet si těžce vydřený náskok. I když v kategorii sidecarů bylo přihlášeno pouze osm strojů, nebylo zde nic zadarmo. Největšími soupeři byla posádka s Motosacoche z roku 1930, ke které byl připevněný sidecar a s nímž zvítězil Fritz Köhler v roce 1934. Motor jim běžel výborně a s naší posádkou se neustále přetlačovali. Na rovině měli navrch Švýcaři, v zatáčkách je předjeli naši. Traťoví komisaři mávali modrou vlajkou (pusť pomalejšího), ale komu vlastně? Další stroje na startu byly třeba osmiventilový Harley-Davidson 1000 ccm z roku 1928, Harley-Davidson FLXI OHV z roku 1939, NSU 500 SS Bullus, Triumph Speed Twin a Thunderbird a Condor Grand Sport z roku 1929. Všechno ostré stroje a odhodlané posádky. Naši však přesto vyhráli,



Bernhard Stolz přihlásil na start repliku závodního motocyklu Husquarna

takže i třetí den byl důvod slavit. Museli jsme však uhánět domů, čekala na nás příprava pahorku do Soběšic.

## Pár postřehů

Když jsme přijeli a viděli tolik legendárních strojů pohromadě, nedokázali jsme si představit, co nás vlastně čeká. V našich zeměpisných šířkách se jezdí motocyklový Odie Cup (viz článek Oldy Prokopa). Myslím si, že má slušnou úroveň a že se není za co stydět. Všechny tři tratě, které se zde jezdí, nemají v současnosti ve světě obdoby. V tomto jsme tedy na špičce. Horší je to s auty, speciální závody zde nejsou, a tak jsou předválečné superzávodáky vidět v akci jen sem tam na veteránském rally. Ale třeba se to jednou změní.

To, co se dělo cestou na Klausen, se dá jen těžce popsat, chce to prostě vidět. I ti, co jeli pravidelnost, se snažili dosáhnout co nejlepší čas. Ale byl velký rozdíl mezi kate-

goriemi, které jely pravidelnost, a ostatními jedoucimi závod. Jak postupně kategorie gradovaly, měl jsem stejný pocit, jako když jsem se díval na filmy o předválečném Masarykově okruhu. Pouze to bylo živé. Kromě podívané to byla nádherná muzika, řev kompresorů a motorů vyladěných do vysokých otáček, hvízdající gummy, auta neustále ve smyku... Byl to mazec.

Co se týče značek, bylo mi už jedno, jestli jede bugatka, bentley, alfa romeo, riley... bylo toho tolik, že už to chvílemi „hlava nebrala“. Jednoznačně bylo vidět, že lehké stroje mají na takovéto trati navrch, ale udivilo mě i umění posádek obludných American La France (byla pro ně vypsána speciální kategorie Specials). Ačkoliv tyto třítunové stroje vypadaly jako splašené V3S, jejich posádky je bravurně ovládaly.

Každopádně největší zážitek byly kategorie závodních speciálů, kde si nikdo nic nedaroval. Velice vzácné stroje nikdo



K vidění byly přirozeně i nejúspěšnější závodní motocykly třicátých let – anglické Nortony. S první ze série slavných závodních motorů OHC v motocyklu Norton CS1 startoval Roger Infanger



Dalšími zajímavými stroji byly Radco King of Lighwigh Jap z roku 1927 Zigrino Donata. Cestu na Klausenpass si našlo ještě mnoho dalších historických závodních strojů značek Scott, James, Coventry Eagle, Rudge, Sunbeam, Moto Guzzi, BMW, NSU, Monet Goyon, Zenith



nešetřil a všichni jeli pro vítězství. V prvním závodě dokonce Georg Prugger s Lea Francis z roku 1930 předjel zaváděcí Audi TT, které jelo ze všech sil a určitě s dostatečným časovým náskokem. Kompresorové maserati, lagondy, aston martini, bugatti, alfy romeo a ery pak byly opravdovou třetíčkou na dortě.

Co se týče motocyklů, byly v drtivé převaze místní Motosacoche, které rozhodně nedělaly ostudu. Dále pak bylo vidět vše co vyhrávalo velké ceny před válkou.

Speciální kategorií byly tříkolky. Všechny byly značky Morgan, jedna Darmont (licence Morgan), z velké části byly upravené a jely také dostatečně rychle. Ta nejrychlejší zůstala za vítězem o 48 sekund.

## Za čtyři roky

Letos to byl závod výjimečný v mnoha ohledech. Dokonce se povedlo i počasí. Místní domorodci říkali, že v tuto dobu si nepamatují, že by bylo tak hezky. Před čtyřmi lety v pátek byla mlha, v sobotu přšelo a v neděli sněžilo. Nám prázilo sluníčko a chodili jsme jen v tričku.

Další závod se pojede v roce 2010 a organizátoři již určitě začali s přípravou dalšího ročníku. Bude to opět velký svátek, i když značně daleko od nás. Pokud se ale podaří po tomto úspěšném pokusu akreditovat další české posádky, bude to skvělé. Každopádně je nutné udělat něco pro to, aby majitelé strojů, které přežily v republice do současnosti, měli možnost podobného soupeření. Dokáží si představit, jak na startu některého tradičního závodu do vrchu, jako je třeba Knovíz–Olšany, stojí stroje Salmson, Almlcar, Bugatti, Riley, Morgan, Walter, Tatra...

Text Jiří Mewald a Karel Kupka

Foto Jan Krémec, Antonín Malý  
a Karel Kupka



Vítězný stroj z Klausenrennen postavil na start Alex Lüchinger. Závodní Harley Davidson s dvouváčkovým motorem o obsahu 1000 ccm patřil Claudiu Cérésolovi, který s ním vyhrál v roce 1929. Přestože spadl a krvácel z nosu, vylepšil traťový rekord o 26 sekund



Max Wälti se postavil na start se vzácným motocyklem Motosacoche Typ A 50 z roku 1928, který díky zvláštnímu tvaru nádrže dostal přezdívku „létající banán“. Pětistovka OHC s královským hřídelem je jedním z několika dochovaných kusů. Při nedělním závodě však měl bohužel havárii a odvážel ho vrtulník



S další pětistovkou Motosacoche jel Willy Jaberg (st. č. 151). S tímto továrním závodním motocyklem kdysi jezdil Ernst Hänni a Arthur Bizzozzero. Ernst Hänni s ním v roce 1934 zajel nejlepší čas dne



Po předání cen. Jiří Snop, Jiří W. Pollak držící cenu, Jiří Hlavsa a Karel Kupka