

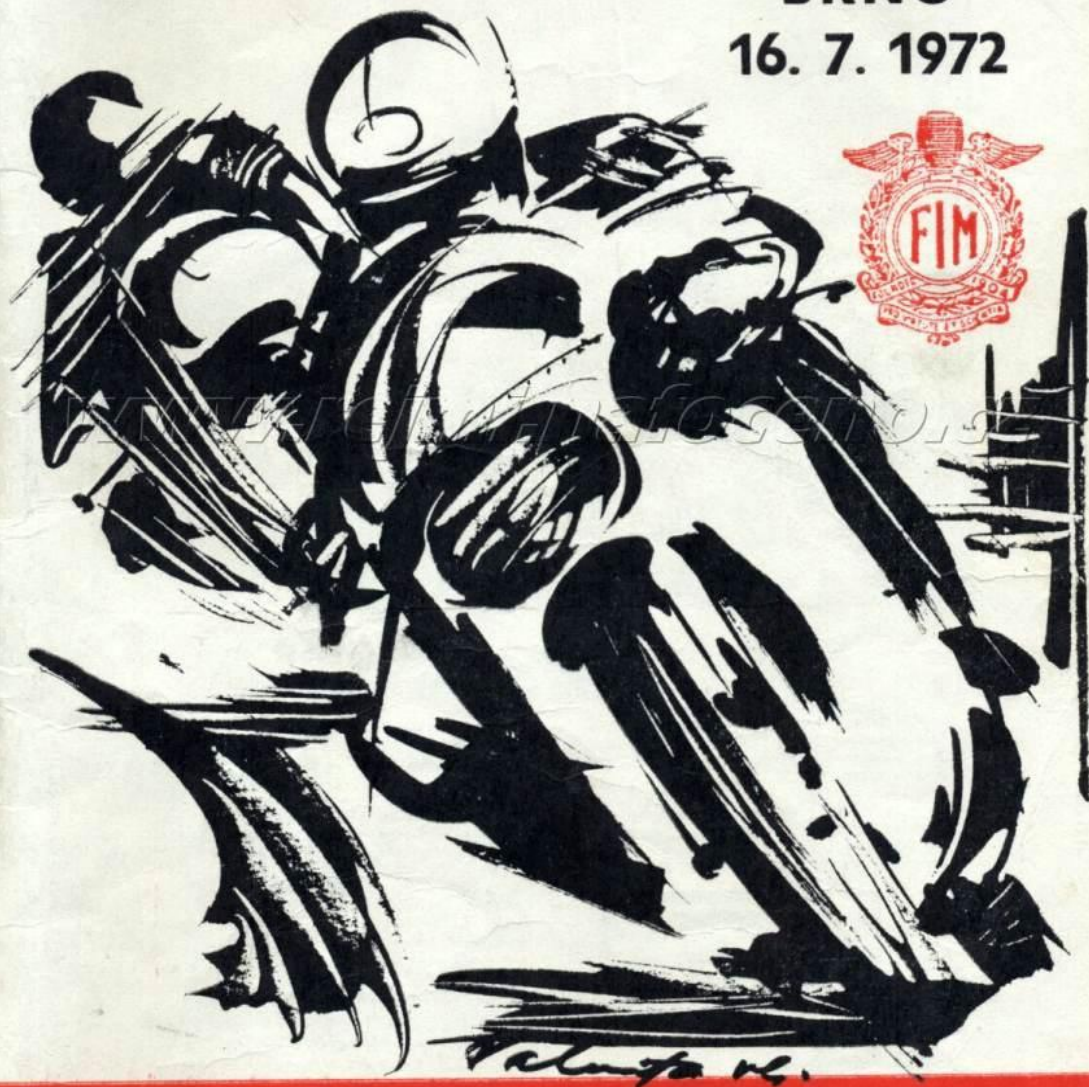
MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ

# XXII. GRAND PRIX

ČSSR

BRNO

16. 7. 1972



**PROGRAM 3 Kčs**





**ZOLL- UND STEUERFREIE VERKAUFSSTELLEN  
OFFERIEREN VIELE VORTEILE AUSLÄNDISCHEN BESUCHERN:**

Importierte Waren zu Weltpreisen  
Tschechoslowakische Export-Spezialitäten  
und Souvenirs  
Antiquitäten  
Benzincoupons  
Fremde Valuten werden angenommen  
Eigener Versanddienst besorgt Sendungen  
ins Ausland  
Kataloge werden auf Ersuchen zugesandt

**Verkaufsstellen:**

Praha 1, Lazarská 1 — Konfektion  
Praha 1, Rytířská 13 — Kosmetik  
Praha 1, V jámě 1 — Reisenandenken  
Praha 1, Pařížská 16 — Lebensmittel  
Praha 1, U Radnice 14-18 — Publikationen  
Praha 1, Národní 43 — Antiquitäten  
Praha 1, Na příkopě 12 —  
Glas, Porzellan (Bohemia Moser)  
Praha 1, Palackého 13 — Textilien  
Praha 7, Veletržní palác — Verbrauchswaren  
Praha-Ruzyně — Free-shop

**Tuzex**

Karlovy Vary — Mariánské Lázně — Piešťany — Bratislava — Brno —  
Ostrava — Zilina — Poprad — Košice — Prešov — Michalovce —  
Banská Bystrica — Plzeň — Most — Hodonín — Gottwaldov — Teplice —  
České Budějovice — Olomouc — Jablonec nad Nisou — Hradec Králové —  
Vranov nad Toplou — Starý Smokovec

**PRAHA 1, RYTIŘSKÁ 13**



# XXII. GRAND PRIX ČSSR

**BRNO 16. ČERVENCE 1972**

## PROGRAM

**MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ  
125, 250, 350, 500 ccm A SIDECARŮ**



**POŘÁDÁ ÚAMK ČSSR • AUTOMOTOKLUB BRNO**





# SIGMA

- čerpadla
- průmyslové armatury
- investiční celky vodohospodářské
- potrubí
- kotle pro ústřední vytápění

ZÁVODY NA VÝROBU  
ČERPACÍCH ZAŘÍZENÍ A ARMATUR  
GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ OLMOUC



*Vážení přátelé motorismu!*

*I v letošním roce zařadila Mezinárodní motocyklová federace FIM brněnský okruh mezi ty závodní dráhy, na kterých se odehrává Mistrovství světa silničních závodů motocyklů. To svědčí nejen o autoritě československého motorismu na mezinárodním fóru a o způsobilosti osvědčených organizátorů z brněnských automotoklubů, ale i o podpoře brněnských stranic, státních i ostatních orgánů.*

*Tato podpora umožňuje, že i letos vážení diváci, uvidíte vrcholné boje světového výkvetu motocyklových závodníků a také nejúspěšnější konstrukce závodních motocyklů. Jistě svou ukázněností přispějete k úspěšnému a bezpečnému průběhu dnešního vrcholného sportovního podniku.*

*Obracím se k Vám jménem předsednictva Ústředního automotoklubu ČSSR, abyste věnovali podporu i ostatní činnosti naší motoristické organizace. Vaše členství v automoklubu by přispělo k dalšímu rozšíření veškerých motoristických služeb a hájení zájmů všech držitelů motorových vozidel.*

*Přeji Vám zajímavou sportovní podívanou a těším se na další spolupráci v motorismu.*

OLDŘICH HAKEN,  
předseda ÚAMK ČSSR



**VELKÁ CENA ČESKOSLOVENSKA — SVÁTEK ČESKOSLOVENSKÝCH  
MOTORISTŮ**

Scházíme se znovu kolem trati brněnského okruhu, abychom se stali svědky vrcholné události československého motorismu — Velké ceny Československa, mistrovství světa motocyklů a sidecarů. Z tohoto závodu vyjdou vítězně pouze nejlepší z nejlepších. Budete sledovat přehlídku dokonalosti závodních strojů a jezdeckého umění. Velká cena je však i událostí velkého společenského významu, neboť zápolení na poli motoristického sportu přispívá velkou měrou k upevňování přátelství mezi národy. Vždyť je také velkou událostí světového motoristického sportu a svým charakterem se stává skutečným svátkem všech motoristů.

Vážení diváci, organizace tak rozsáhlého sportovního podniku je velmi náročná a proto Vás prosíme, abyste respektovali veškerá bezpečnostní opatření. Učinili jsme vše, abychom Vám zajistili bezpečné sledování závodů a dobrou podívanou zaručuje silná mezinárodní konkurence. Za to Vás žádáme o dodržování přísné kázně, kterou nám pomůžete zajistit jak bezpečnost jezdců, tak i svojí.

Trat je uzavřena pro jakýkoliv pohyb diváků po celou dobu tréninků i závodů vždy až do oficiálního otevření trati pořadatelským vozem s bílými praporey. Vozidla proto zaparkujte na vyhrazených parkovištích u příjezdových komunikací. Při pohybu kolem trati chraňte polní a lesní kultury. Zejména však nevstupujte na závodní dráhu a do nebezpečných úseků. Závodu přihlížíte na vlastní nebezpečí! Sledujte jej tedy z míst, vyhrazených pro diváky a bezpodmínečně dodržujte pokyny pořadatelů. Nenechávejte bez dozoru své děti a neodhazujte volně papíry — mohou se dostat na závodní dráhu a ohrozit bezpečnost jezdců i Vaši.

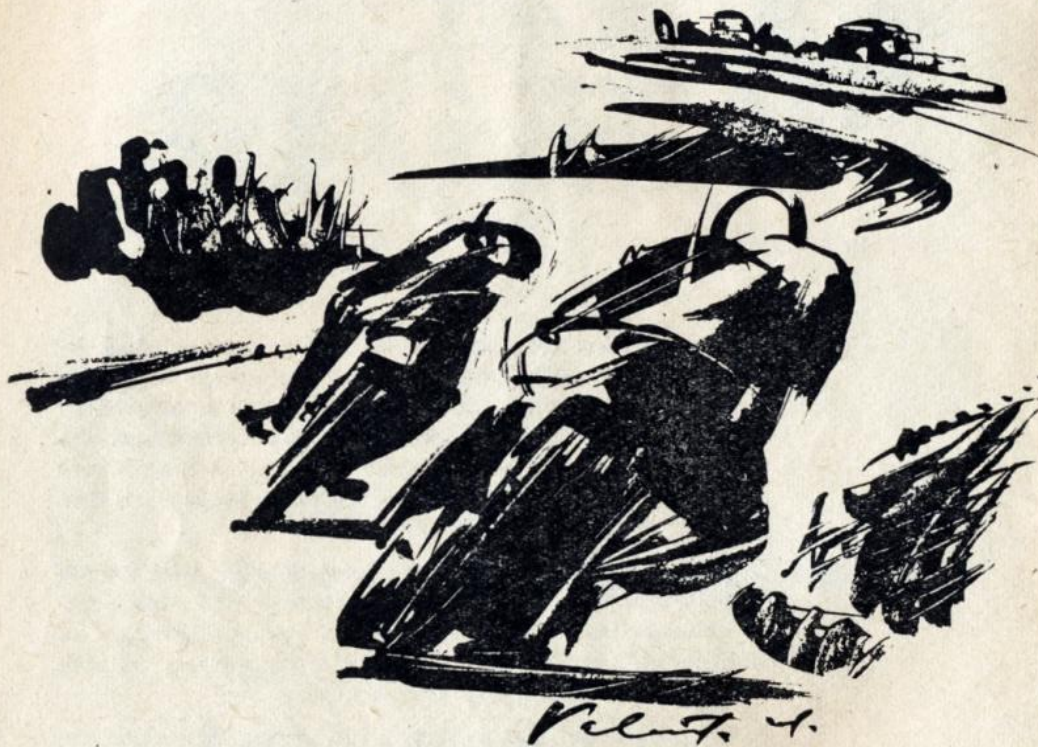
Pokud nechcete být v průběhu závodu rušeni pořadateli, noste vstupenky viditelně.

Věříme, že se nám podaří ve spolupráci s Vámi zajistit hladký průběh celých závodů a Vám pak hodnotnou a nerušenou podívanou:

Zdar průběhu letošních závodů!

Ať roste a sílí československý motorismus, jedna z hybných pák rozvoje naší vlasti!

**BOHUMIL KUNC,**  
ředitel závodu





PODNIKY TRUSTU  
**ČESKOSLOVENSKÉ  
AUTOMOBILOVÉ ZÁVODY**

vyrábějí

osobní automobily  
nákladní automobily  
autobusy  
účelová vozidla  
jednostopá motorová vozidla  
přívěsy a návěsy  
náhradní díly  
příslušenství motorových vozidel

**ČAZ**

PRAHA 2, NĀBR. B. ENGELSE 42

Čestné ředitelství

**Předseda:**

Zdeněk Vávra

předseda JmKNV

**Členové:**

Karel Neubert

Stanislav Máca

Ing. Vladimír Štroner

Armádní generál Otakar Rytíř

Generálmajor ing. Karel Kučera

Oldřich Háken

Zdeněk Macek

Plk. JUDr. Bohumil Štěpánek

Ing. Václav Hanuš

František Harant

Jaroslav Hvězda

Pplk. Oldřich Chudoba

Jaroslav Janfk

Ing. Miroslav Kopec

Ing. Josef Koubek

Karel Korecký

Josef Loub

František Marvan

Gen. por. ing. Jaroslav Mašek, CSc.

Prof. ing. arch. Vladimír Meduna,  
nositel Řádu práce

Jiří Nedvěd

Karel Novotný

František Pokorník

Plk. ing. Michal Prelec

Čeněk Procházka

Josef Svoboda

Ing. Ladislav Vašek

Josef Vrzal

Miroslav Zapadlo

Prof. ing. dr. Jan Žižka

vedoucí tajemník KV KSČ

vedoucí tajemník MěstV KSČ

primátor města Brna

předseda Federálního ÚV Svazarmu

předseda Českého ÚV Svazarmu

předseda ÚAMK ČSSR

předseda ÚV AMK Svazarmu ČSR

náčelník krajské správy ministerstva vnitra

generální ředitel Motokovu, p. z. o.

obch. provozní náměstek n. p. Benzina,  
Praha

řed. n. p. JAWA, Týnec nad Sázavou

VB Brno

generální ředitel n. p. Sigma Olomouc

ředitel n. p. Fatra Kopřivnice

ředitel n. p. ČZM Strakonice

podnik. ředitel n. p. UAZ Jablonec n. Nisou

předseda ONV Brno-venkov

vedoucí tajemník OV KSČ

náčelník VAAZ Brno

rektor VUT Brno

vedoucí BESIP — výk. org. ministerské  
koordináční komise pro bezpečnost  
silničního provozu

generální ředitel ČAZ Praha

ředitel n. p. Mototechna Praha

vojenský útvar 7357 Brno

ředitel n. p. EJF Brno

ředitel n. p. Silnice Brno

ředitel n. p. TOS Kuřim

ředitel n. p. Mototechna Brno

ředitel AZNP Mladá Boleslav

vedoucí katedry spalovacích motorů VUT  
Brno





# MOTOTECHNA MOTORISTŮM

Na shledanou na 47. mezinárodní  
motocyklové šestidenní soutěži

ŠPINDLERŮV MLÝN 11.-16. IX. 1972



**SLUŽBY MOTOCYKLISTŮM**  
ve všech krajích ČSSR

**245 PRODEJEN**  
motocyklů, mopedů a skútrů

**273 PRODEJEN**  
náhradních dílů a příslušenství  
motocyklů

\*

**88 OPRAVEN**  
jednostopých motorových vozidel



## ŘEDITELSTVÍ ZÁVODŮ — POŘADATELSKÝ SBOR:

ředitel závodu  
zástupce ředitele  
zástupce ředitele  
sportovní tajemník  
organizační tajemník  
ekonom  
předseda AMK Svazarmu Brno  
sekretariát

Bohumil Kunc  
František Havelka  
Ing. František Tranda  
Jaroslav Holčák  
Miroslav Čada  
Milan Heiník  
František Klapal  
Zdena Stavová

### ODBORY:

— propagační  
— tiskový  
— tiskové středisko  
— sportovní  
— traťových komisařů  
— technický  
— parkoviště  
— stavební  
— traťový  
— hospodářský  
— spoje — dispečink — rozhlas  
— pořadatelský  
— péče o hosty  
— vnitřní doprava  
— veřejná doprava  
— mototuristika

Jan Žáček  
Josef Švéda  
Ing. Bohumil Bělohoubek  
Otto Šustek  
Evžen Motyka  
Vladimír Tejkal  
Zdeněk Lang  
Ing. Jiří Svoboda  
Ing. Jaroslav Musil  
Drahošlav Jelínek  
Josef Konečný  
Rudolf Hloubil; Ing. Miroslav Kloss  
Ing. František Gazárek  
Mjr. Zdeněk Malý  
Jiří Ambrož  
MUDr. Zdeněk Makeš

### SLUŽBY:

— zdravotní  
— zásobování  
— požární

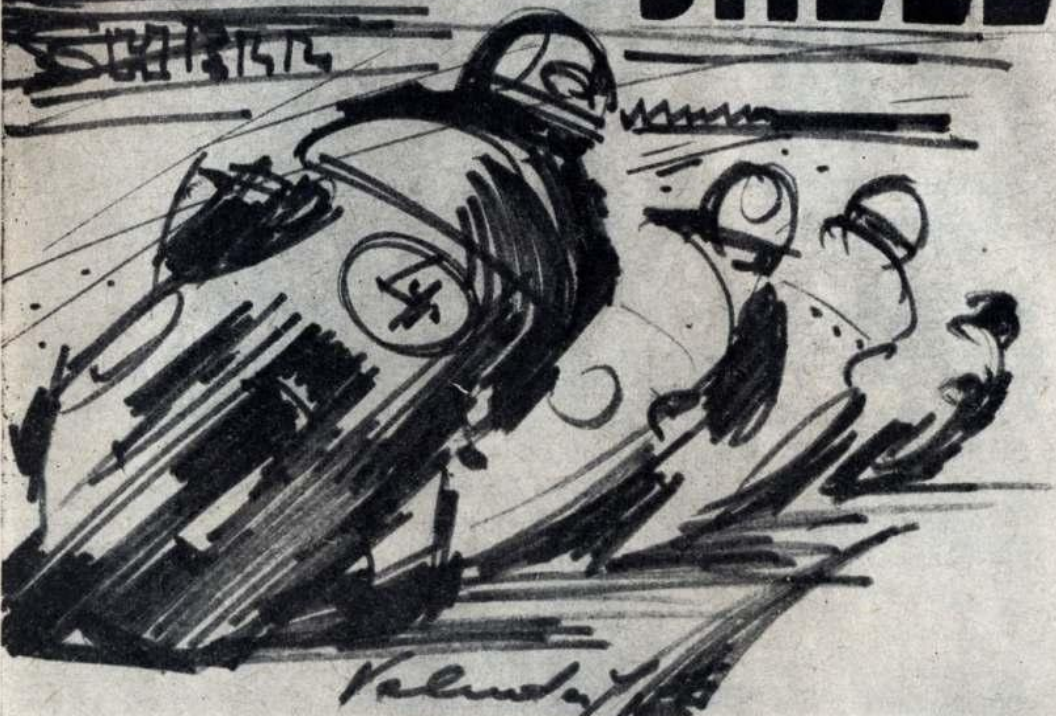
MUDr. Jan Kaplan  
Oldřich Krajča  
Pplk. Ladislav Vitoul

### HLASATELÉ:

Pavel Kačer  
Zdeněk Macek



# SHELL



**POHONNÉ HMOTY  
SVĚTOVÉ KVALITY**

**FUEL OF WORLD  
KNOWN QUALITY**

**KRAFTSTOFF DER  
WELTBEKANNTEN  
QUALITÄT**



## ČASOVÝ ROZVRH ZÁVODŮ:

<b>TRÉNINK</b> Pátek 14. července 1972	Motocykly 125—250 ccm	12.00—12.40
	Motocykly 350—500 ccm	13.15—14.00
	Sidecary	14.30—15.15
	Motocykly 125—250 ccm	15.45—16.30
	Motocykly 350—500 ccm	17.00—17.45
	Sidecary	18.15—19.00
<b>TRÉNINK</b> Sobota 15. července 1972	Motocykly 125—250 ccm	9.00— 9.45
	Motocykly 350—500 ccm	10.15—11.00
	Sidecary	11.30—12.15
	Motocykly 125—250 ccm	13.00—14.00
	Motocykly 350—500 ccm	14.30—15.30
	Sidecary	16.00—17.00
<b>ZÁVOD</b> Neděle 16. července 1972	Slavnostní zahájení	9.30
	Start třídy 125 ccm	10.00
	Start třídy 250 ccm	11.20
	Start třídy 350 ccm	12.30
	Start třídy 500 ccm	14.00
	Start sidecarů	15.20

**SPORTOVNÍ KOMISAŘ FIM: J. Lesueur, Francie**

**DELEGOVANÍ FUNKCIONÁŘI ÚAMK ČSSR:**

**Sportovní komisaři**

**Richard Kopečný  
Ján Šalata  
Ceněk Richtr**

**Časoměřiči**

**Jaroslav Kraus  
Ing. Jindřich Kočí  
Jan Černín  
Anton Omasta  
Jaroslav Kuča  
Ervín Němec  
Vlastimil Bouzek  
Ing. Milan Procházka**

**Techničtí komisaři**

**Josef Krečmer  
Milan Šprinc  
Ing. Josef Kovář  
Vladimír Čáslavský  
Jaroslav Zavrtálek  
Vladimír Tejkal**



**PHILIP MORRIS**  
VÁS ZDRAVÍ NA  
VELKÉ CENĚ ČESKOSLOVENSKA



**PHILIP MORRIS**  
GRÜSST AUF DEM  
GRAND PRIX ČSSR



## *Napsal nám* zasloužilý mistr sportu **Antonín VITVAR**

*„Nejraději vzpomínám na svoji poslední Velkou cenu, kterou jsem jel v roce 1955 po třileté přestávce. Skončil jsem tehdy na třetím místě za Australanem Campbellem a Angličanem Storrem. Toto umístění považuji za větší úspěch, než svá předešlá vítězství, protože jsem zde jel opravdu s nejlepšími světovými jezdci.*

*Od té doby se však mnoho změnilo. „Můj“ NORTON se na startech Velkých cen objevuje stále méně, vzniklo mnoho nových a velmi dobrých značek, zvláště japonských. Také trať naší Velké ceny doznala značné změny. Zrychlila se, zkrátila a velmi kvalitněla, snad jen ten celoroční provoz by na ní neměl být — ale to sem nepatří.*

*I když již 17 let nejezdím, jsem v Brně každý rok. Znovu a znovu zde prožívám ten kouzelný pocit, stát na startovní čáře mezi nejlepšími jezdci a vždy mám chuť znovu nasednout a jet!*

*Člověk si ale zvykne i na úlohu diváka, zvláště, jde-li o diváka na naši překrásné VELKÉ CENĚ ČSSR v Brně, která bude letos opět zřejmě velmi zajímavá. Favoritů je ve všech třídách dost a tak si všichni diváci — i já mezi nimi — přijdou na své!*

*Těším se na shledanou s Vámi se všemi, s překrásnou sportovní atmosférou a s letošní naší Velkou cenou!*  
*Se sportovními pozdravy Váš*

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Vitvar', written in a cursive style.

### STATISTIKA SPORTOVNÍCH ÚSPĚCHŮ ANTONÍNA VITVARA:

17 let za řídky závodního motocyklu — 1931 až 1955 se šestiletou válečnou přestávkou.

38 zlatých medailí ze soutěží, z toho 6 ze Šestidenní a k nim 1 stříbrná a 2 bronzové.

135 prvních cen, 11 druhých cen, 17 třetích cen a 7 traťových rekordů z motocyklových závodů.

Vítěz automobilové Concours d'Elégance, vítěz třídy 750 ccm v automobilovém závodě 1000 mil ČSR, osmý ve třídě 750 ccm na Rallye Monte Carlo.

3 stříbrné a 4 zlaté odznaky sportovní komise a čestný titul „Zasloužilý mistr sportu“.



## MIKROREPORTÁŽ Z LOŇSKA

Velká cena ČSSR 1971 přinesla vynikající úspěch Bohumilu Stašovi na ČZ druhým místem ve třístapadesátkách, zklamání Giacomo Agostinimu, který svou MV Agusta nedovedl až do cíle a „objevila“ dvě nové hvězdy: mladého Angličana Barry Sheena na Kreidleru v padesátkách i na Derbi ve stopětadvacátkách a Fina Saarinen na Yamaha ve třístapadesátkách i ve dvěstěpadesátkách. Se svou aktivní, bohatou, pestrou a úspěšnou závodní érou se zde rozloučil zasloužilý mistr sportu Franta Šťastný.

### TRÍDA 50 CCM:

Trénink v horku a na vyprahlé trati byl vystřídán závodem v dešti a za citelného ochlazení. Mezi 21 jezdci měl nejlepší místo Španěl Angelo Nieto na Derbi, nejrychlejší muž z tréninku. Je znám, že se rád drží většinu závodu v závěsu, aby v posledních stovkách metrů vyrazil pod bíločernou šachovnicí. Proto nijak nepřekvapilo, že první dvě kola jel za Sheenem a Parlottim. Ve třetím však již chyběl a na jeho třetí pozici jel Holanďan Meyer na Jamathi. Teprve daleko za nimi byla větší skupina. Na špičce jezdeckého pole do čtvrtého kola se objevil Sheene na Kreidleru upraveném holandskou dílnou van Veen. Teprve 146 vteřin za ním projel Meyer a Parlotti na Derbi chyběl. Z jezdeckého pole odpadli i další, mezi nimi také de Vries, jedoucí na stejném stroji jako Sheene. Tak to zůstalo až do cíle po šestém kole, kdy Sheene zvítězil s téměř třímínutovým náskokem před Meyerem na Jamathi a Rakušanem Kroismayrem na Kriedleru.

### TRÍDA 125 CCM:

Již v posledním kole závodu padesátek přestalo pršet a do startu stopětadvacítek trať rychle osýchala. Závod se jel bez deště a od třetího kola na suchu. Mezi 40 jezdci byl znovu také Sheene, vítěz padesátek, tentokrát však na Derbi. Favoritem byl Nieto na Derbi. Se startovní čáry vyjel nejlépe Švéd Börje Jansson na Maico a těsně za ním Nieto s Angličanem Simmondsem na Kawasaki a Lenkem z NDR na MZ. Sheene měl na startu potíže a odjel až ve druhé polovině jezdeckého pole. Tím se vlastně postaral o vzrušení v průběhu závodu, protože z prvního kola se vrátil až dvacátýsedmý, ale po druhém byl již dvanáctý, ve



čtvrtém kole pátý a poslední dvě kola jezdil již na třetím místě! Nieto zahrál v závodě svůj oblíbený kousek: plných sedm kol se držel v těsném závěsu — v závětrí — za Janssonem, aby v posledním kole zajel nejrychlejší kolo závodu a o pět desetin vteřin zvítězil. Jansson se ani nestačil divit, ale musel se spokojit s druhým místem, třebaže sedm kol závodu vedl. Třetí dojel po vynikající jízdě Sheene.

### TRÍDA 250 CCM

Opět mokrá silnice uvítala 40 jezdci startovního pole dvěstěpadesátek. Pozornost na sebe poutal Barry Sheene, který startoval již potřetí, ovšem v průběhu závodu třístapadesátek si mohl odpočinout. Třída 250 ccm jela až po třístapadesátkách. Vedle Sheena zde byli ve středu pozornosti Fin Saarinen, který zaujal již v tréninku, Staša a také Grassetti, jako tovární jezdec MZ. Chyběl Phil Read pro zlomeninu klíčku při lehkém pádu v tréninku. Grassetti měl nejlepší čas v tréninku a pro mnohé byl favoritem závodu. Poměrně malou pozornost budili maďarští jezdci Drapal a Szabó na Yamahách, i když Drapal stál v první řadě. Nejlépe odstartoval Braun z NSR na Yamaha, ale již po prvním kole byl v čele celého pole Drapal — a také tam zůstal, nikým neohrožován až do konce závodu. Sheene, tentokrát na Yamaha, se zprvu držel na druhém místě, pak klesl až na osmé a v pátém kole zastavil u boxu a vzdal. Na druhé místo postoupil již ve třetím kole Szabó. Ani Stašovi se nedařilo, stejně jako jezdci na MZ. Favorizovaný Grassetti skončil s fiaskem v sedmém kole. V cíli bylo pořadí: dvojnásobný úspěch jezdci MLR Drapala a Szabó na prvním a druhém místě, třetí Fin Saarinen — všichni na strojích Yamaha.

### TRÍDA 350 CCM:

Třístapadesátky byly vyvrcholením celého dne, i když byly pomalejší než dvěstěpadesátky. Nejrychlejší kolo celého dne bylo však zde: Agostini 137,5 km/hod. Určitou senzaci byl již start, kdy první vyjel Agostini, což bylo něco neobvyklého. „Ago“ obvykle přebírá vedení pole až po pěti či šesti kilometrech. Za ním jel Saarinen na Yamaze, ale Agostini svůj náskok stále zvětšoval až na 36 vteřin ve třetím kole. Pak „Ago“ svoji tříválcovou MV Augusta zastavil u boxů a pro poruchu převodovky ve čtvrtém kole vzdal. Saarinen postoupil na první místo a udržel si je až do konce jedenáctikolového závodu. Za ním zajel svoji obdivuhodnou jízdou z poloviny jezdeckého pole až na druhé místo v cíli s pouhým 30 vteřinovým rozdílem Bohumil Staša na ČZ. Grassetti na tovární MZ RE se v jezdeckém poli ztratil. V závodě na sebe upozornil ještě také Holanďan Theo Bult na Yamsel, který zprvu bojoval s potížemi na stroji, ale nakonec dojel na třetím místě.

Stašův jezdecký výkon v probíhání se závodním polem, jeho taktický postup a pozoruhodná rychlost i výdrž stroje byly vlastně senzací celého dne a jeho druhé místo vzbudilo zasloužené ovace.

### SIDECARY:

22 jezdci na strojích nejrůznějších úprav a kapotáží stáli na startu. Chyběla jen dvojice Auerbacher/Hahn — NSR — pro havárii v sobotním tréninku. Skutečný boj byl vlastně jen mezi prvními dvěma, jimž oběma velmi záleželo na mistrovských bodech. Ostatní, z nichž šest závod nedokončilo pro poruchy, jeli vlastně každý závod sám pro sebe. Ale i tak byl závod sidecarů, jako konečně vždycky, velmi zajímavou podívanou a sportovním zážitkem, zejména v zatáčkách trati. Ve vedení pole se několikrát vystřídali Owesle/Blanchard — NSR/GB — Mních — s dvojicí Schauzu/Kalauch — NSR — BMW; aby v cíli byl první Schauzu s necelým třímínutovým náskokem před Oweslem; třetí dojeli Luthringshauser/Neumannová — NSR — BMW. Pro svou atraktivnost byl i tentokrát závod sidecarů velmi dobrým zakončením Velké ceny ČSSR 1971.



# ZLATÁ SVÍČKA



## MEZINÁRODNÍ MOTOCROSS

10. JUBILEJNÍ ROČNÍK

Pod patronací národního podniku

**JISKRA**

SOBOTA 26. 8. 1972

Tábor

## VÝSLEDKY VELKÉ CENY ČSSR 1971

**Třída 50 ccm** — 6 kol — 21 jezdců na startu, 11 v cíli

1. SHEENE	GB	Kreidler	46:25,4	Ø 107,78 km
2. MEYER	NL	Jamathi	49:18,9	
3. KROISMAYR	A	Kreidler	49:40,7	
4. RINAUDO	I	Tomos	49:53,5	
5. HAVRDA	CS	Ahra	52:20,5	
Nejrychlejší kolo:				
PARLOTTI	I	Derbi	7:32,6	Ø 111,10 km

**Třída 125 ccm** — 8 kol — 40 jezdců na startu, 28 v cíli

1. NIETO	E	Derbi	54:00,6	Ø 123,84 km
2. JANSSON	S	Maico	54:01,1	
3. SHEENE	GB	Derbi	55:51,3	
4. SIMMONDS	GB	Kawasaki	56:51,9	
5. LENK	DDR	MZ	56:52,5	
Nejrychlejší kolo:				
NIETO	E	Derbi	6:33,9	Ø 127,41 km

**Třída 250 ccm** — 9 kol — 40 jezdců na startu, 23 v cíli

1. DRAPAL	H	Yamaha	57:43,5	Ø 130,34 km
2. SZABÓ	H	Yamaha	58:23,2	
3. SAARINEN	SF	Yamaha	59:45,2	
4. MORTIMER	GB		1:01:06,1	
5. GRANATH	S	Yamaha	1:01:39,0	
Nejrychlejší kolo:				
DRAPAL	H	Yamaha	6:18,5	Ø 132,65 km

**Třída 350 ccm** — 11 kol — 24 jezdců na startu, 13 v cíli

1. SAARINEN	SF	Yamaha	1:11:13,4	Ø 129,96 km
2. STAŠA	CS	ČZ OHC	1:11:46,5	
3. BULT	NL	Yamsel	1:14:41,4	
4. GRANATH	S	Yamaha	1:14:59,0	
5. REISZ	H	Aermacchi	1:15:11,2	
Nejrychlejší kolo:				
AGOSTINI	I	MV Agusta	6:05,1	Ø 137,5 km

**Sidecary do 500 ccm** — 8 kol — 21 jezdců na startu, 15 v cíli

1. SCHAUZU/Kalauch	NSR	BMW	51:26,9	Ø 129,96 km
2. OWESLE/Kremer	NSR	Müñch	51:29,1	
3. LUTHRINGSHAUSER/Neumann	NSR	BMW	52:29,7	
4. CASTELLA/Castella	CH	BMW	53:12,7	
5. BUTSCHER/Huber	NSR	BMW	53:21,9	
Nejrychlejší kolo:				
OWESLE/Kremer	NSR	BMW	6:26,2	Ø 130,02 km

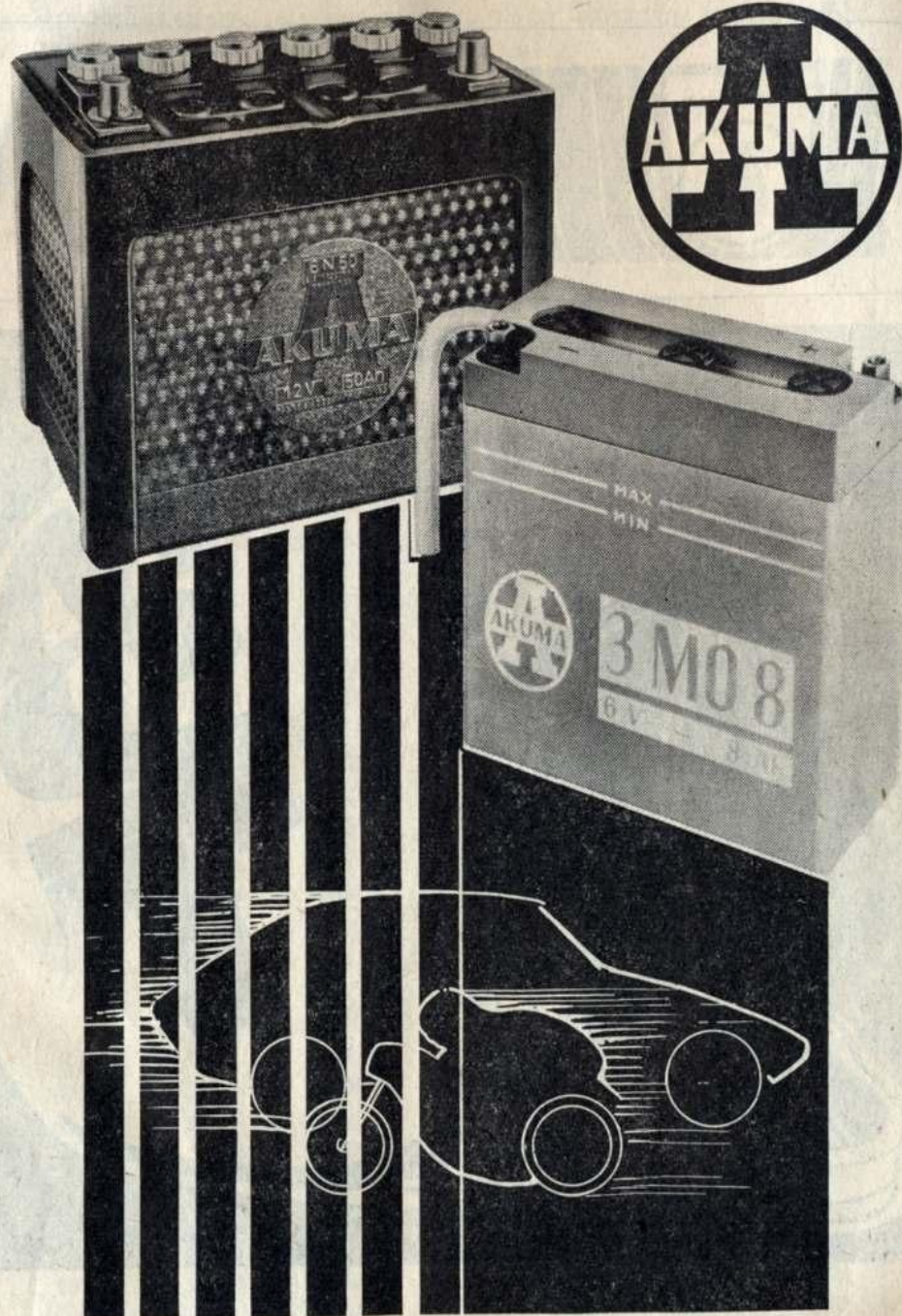


## TRAŤOVÉ REKORDY

50 ccm: Barry SMITH	AUS	Derbi	6:45,6	Ø 123,9 km	1969
125 ccm: Bill IVY	GB	Yamaha	5:38,4	Ø 148,1 km	1967
250 ccm: Phil READ	GB	Yamaha	5:18,6	Ø 156,6 km	1967
350 ccm: Mike HAILWOOD	GB	Honda	5:12,8	Ø 160,0 km	1966
500 ccm: Mike HAILWOOD	GB	Honda	5:07,9	Ø 163,4 km	1967
sidecary: Horst OWESLE/ Julius KREMER	NSR	Münch	6:26,2	Ø 130,0 km	1971



7— Horst OWESLE-Julius KREMER — NSR — BMW Münch — mistři světa 1971  
3— SCHAUZU-KALAUCH — NSR — BMW — vítězové VC ČSSR 1971 a druží  
v MS 1971







# OLEJ PRO DVOUDOBÉ MOTORY



TABULKA PRŮMĚRNÝCH RYCHLOSTÍ PODLE ČASŮ, NUTNÝCH K PRŮJEZDU  
JEDNOHO KOLA OKRUHU (délka okruhu 13,941 km)

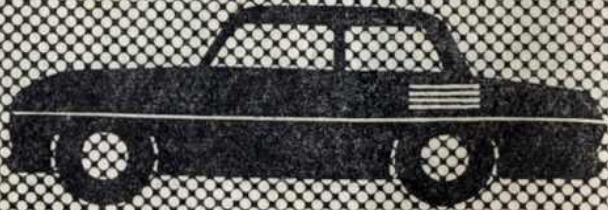
minuty vteřiny	4'	5'	6'	7'	8'	9'
00	209,11	167,29	139,41	119,49	104,55	92,94
02	207,38	166,18	138,04	118,93	104,12	92,60
04	205,68	165,09	137,88	118,37	103,69	92,26
05	204,85	164,55	137,50	118,09	103,48	92,09
06	204,01	164,01	137,12	117,81	102,84	91,92
08	202,37	162,95	136,38	117,26	102,84	91,58
10	200,75	161,90	135,64	116,71	102,42	91,25
12	199,16	160,86	134,91	116,17	102,01	90,92
14	197,59	159,83	134,19	115,64	101,59	90,59
15	196,81	159,32	133,83	115,37	101,39	90,43
16	196,04	158,82	133,48	115,11	101,18	90,26
18	194,52	157,82	132,77	114,58	100,78	89,94
20	193,03	156,84	132,07	114,06	100,37	89,62
22	191,55	155,86	131,38	113,55	99,97	89,30
24	190,10	154,90	130,70	113,03	99,58	88,98
25	189,39	154,42	130,36	112,78	99,38	88,73
26	188,67	153,95	130,02	112,53	99,18	88,67
28	187,27	153,01	129,35	112,02	98,79	88,36
30	185,88	152,98	128,68	111,53	98,41	88,05
32	184,51	151,17	128,03	111,03	98,02	87,74
34	183,17	150,26	127,38	110,55	97,64	87,43
35	182,50	149,81	127,06	110,30	97,45	87,28
36	181,84	149,37	126,74	110,06	97,26	87,13
38	180,53	148,48	126,10	109,58	96,89	86,53
40	179,24	147,61	125,47	109,10	96,51	86,53
42	177,97	146,75	124,84	108,63	96,14	86,23
44	176,72	145,89	124,23	108,16	95,78	85,94
45	176,10	145,47	123,92	107,93	95,59	85,62
46	175,48	145,05	123,61	107,70	95,41	85,64
48	174,26	144,22	123,01	107,24	95,05	85,35
50	173,06	143,39	122,41	106,78	94,69	85,06
52	171,87	142,58	121,81	106,33	94,34	84,78
54	170,70	141,77	121,23	105,88	93,98	84,49
55	170,13	141,37	120,93	105,66	93,81	84,35
56	169,55	140,98	120,64	105,44	93,63	84,21
58	168,41	140,19	120,07	104,99	93,28	83,92



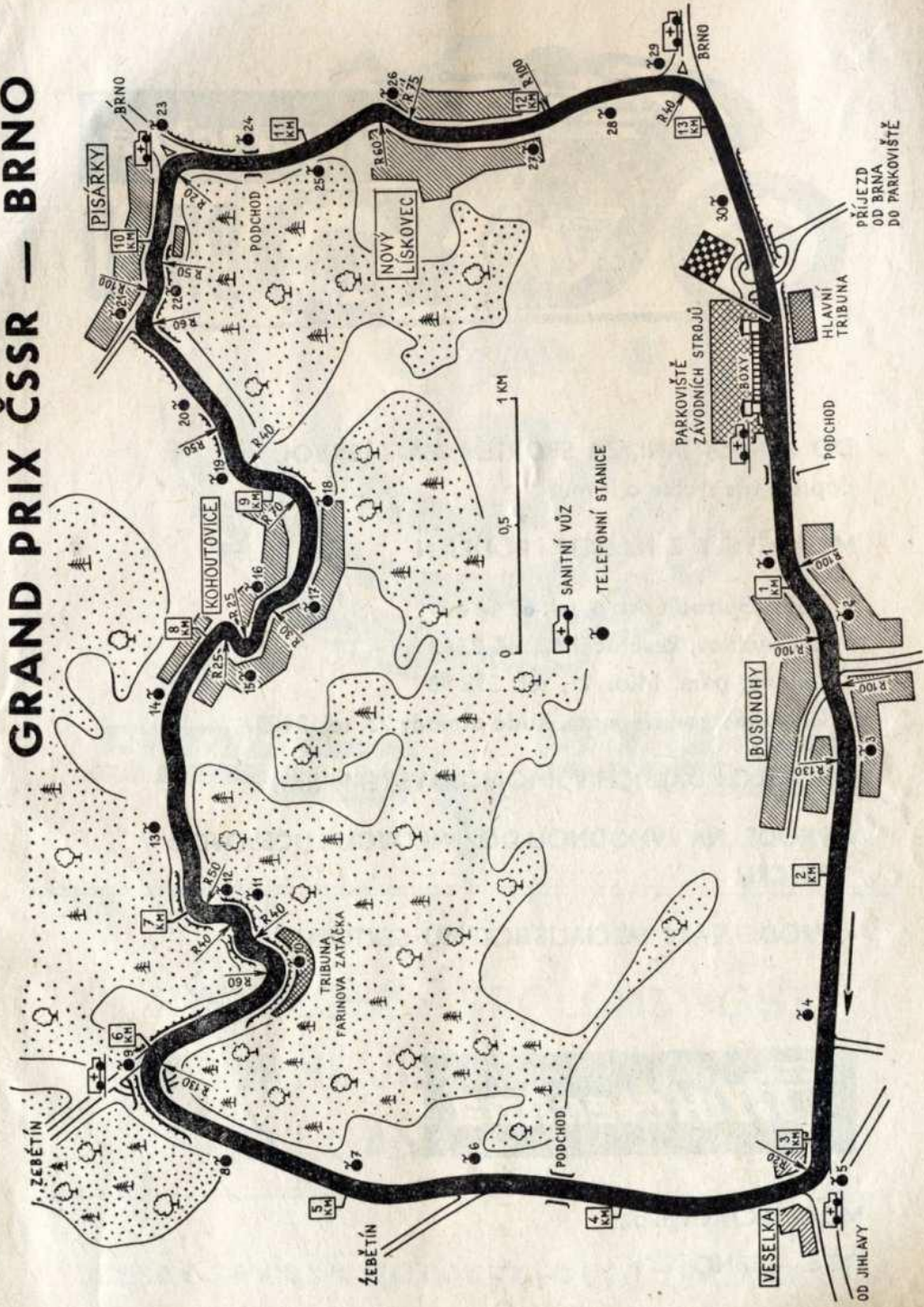
# RUDÝ ŘÍJEN

národní podnik, GOTTWALDOV

## RADIÁLNÍ PNEUMATIKY



# GRAND PRIX ČSSR — BRNO







DO ZAMĚSTNÁNÍ, ZA SPORTEM, ZA ZÁBAVOU  
dopraví vás rychle a levně

MOTOCYKLY Z NAŠICH PRODEJEN

- Brno, Gottwaldova 6, tel. 67 14 86
- Gottwaldov, Revoluční 42, tel. 5342
- Jihlava, nám. Míru 71, tel. 318 98
- Uherské Hradiště, nám. Rudé armády 73, tel. 2450

A VŠECH DALŠÍCH V JIHOMORAVSKÉM KRAJI

- PRODEJ NA VÝHODNOU DOPLŇKOVOU I ÚČELOVOU PŮJČKU
- PRODEJ TAKÉ SOCIALISTICKÉMU SEKTORU



MOTOTECHNA n. p.,  
OZ 6 — BRNO



**sport**  
**125**

**sport**  
**175**

RYCHLOST – SPOLEHLIVOST  
VÝBORNÉ JÍZDNÍ VLASTNOSTI  
ELEGANTNÍ VZHLED

ČESKÉ ZAVODY MOTOCYKLOVÉ STRAKONICE



# MISTRÍ SVĚTA V SILNIČNÍCH ZÁVODECH MOTOCYKLŮ

Rok	50 ccm	125 ccm	250 ccm
1949	—	PAGANI - I - Mondial	RUFFO - I - Moto Guzzi
1950	—	RUFFO - I - Mondial	AMBROSINI - I - Benelli
1951	—	UBBIALI - I - Mondial	RUFFO - I - Moto Guzzi
1952	—	SANDFORD - GB - MV Agusta	LORENZETTI - I - Moto Guzzi
1953	—	HAAS - NSR - MV Agusta	HAAS - NSR - NSU
1954	—	HOLLAUS - A - NSU	HAAS - NSR - NSU
1955	—	UBBIALI - I - MV Agusta	MÜLLER - NSR - NSU
1956	—	UBBIALI - I - MV Agusta	UBBIALI - I - MV Agusta
1957	—	PROVINI - I - Mondial	SANDFORD - GB - Mondial
1958	—	UBBIALI - I - MV Agusta	PROVINI - I - MV Agusta
1959	—	UBBIALI - I - MV Agusta	UBBIALI - I - MV Agusta
1960	—	UBBIALI - I - MV Agusta	UBBIALI - I - MV Agusta
1961	—	PHILLIS - AUS - Honda	HAILWOOD - GB - Honda
1962	DEGNER - NSR - Suzuki	TAVERI - CH - Honda	REDMAN - Rhod - Honda
1963	H. ANDERSON - NZ - Suzuki	H. ANDERSON - NZ - Suzuki	REDMAN - Rhod - Honda
1964	H. ANDERSON - NZ - Suzuki	TAVERI - CH - Honda	READ - GB - Yamaha
1965	BRYANS - Irsko - Honda	H. ANDERSON - NZ - Suzuki	READ - GB - Yamaha
1966	ANSCHIEDT - NSR - Suzuki	TAVERI - CH - Honda	HAILWOOD - GB - Honda
1967	ANSCHIEDT - NSR - Suzuki	IVY - GB - Yamaha	HAILWOOD - GB - Honda
1968	ANSCHIEDT - NSR - Suzuki	READ - GB - Yamaha	READ - GB - Yamaha
1969	NIETO - E - Derbi	SIMMONDS - AUS - Kawasaki	CARRUTHERS - AUS - Benelli
1970	NIETO - E - Derbi	BRAUN - NSR - Suzuki	GOULD - GB - Yamaha
1971	de VRIES - NL - Kreidler	NIETO - E - Derbi	READ - GB - Yamaha

## 350 ccm

1949	FRITH - GB - Velocette
1950	FOSTER - GB - Velocette
1951	DUKE - GB - Norton
1952	DUKE - GB - Norton
1953	F. ANDERSON - GB - Moto Guzzi
1954	F. ANDERSON - GB - Moto Guzzi
1955	LOMAS - GB - Moto Guzzi
1956	LOMAS - GB - Moto Guzzi
1957	CAMBELL - AUS - Moto Guzzi
1958	SURTEES - GB - MV Agusta
1959	SURTEES - GB - MV Agusta
1960	SURTEES - GB - MV Agusta
1961	HOCKING - Rhod - MV Agusta
1962	REDMAN - Rhod - Honda
1963	REDMAN - Rhod - Honda
1964	REDMAN - Rhod - Honda
1965	REDMAN - Rhod - Honda
1966	HAILWOOD - GB - Honda
1967	HAILWOOD - GB - Honda
1968	AGOSTINI - I - MV Agusta
1969	AGOSTINI - I - MV Agusta
1970	AGOSTINI - I - MV Agusta
1971	AGOSTINI - I - MV Agusta

## 500 ccm

GRAHAM - GB - AJS
MASETTI - I - Norton
DUKE - GB - Norton
MASETTI - I - Gilera
DUKE - GB - Gilera
DUKE - GB - Gilera
DUKE - GB - Gilera
DUKE - GB - Gilera
SURTEES - GB - MV Agusta
LIBERATI - I - Gilera
SURTEES - GB - MV Agusta
SURTEES - GB - MV Agusta
SURTEES - GB - MV Agusta
HOCKING - Rhod - MV Agusta
HAILWOOD - GB - MV Agusta
HAILWOOD - GB - MV Agusta
HAILWOOD - GB - MV Agusta
HAILWOOD - GB - MV Agusta
AGOSTINI - I - MV Agusta
AGOSTINI - I - MV Agusta
AGOSTINI - I - MV Agusta
AGOSTINI - I - MV Agusta
AGOSTINI - I - MV Agusta
AGOSTINI - I - MV Agusta

## Sidecar

OLIVER - GB - Norton
OLIVER - GB - Norton
OLIVER - GB - Norton
SMITH - GB - Norton
OLIVER - GB - Norton
NOLL - NSR - BMW
FAUST - NSR - BMW
NOLL - NSR - BMW
HILLEBRAND - NSR - BMW
SCHNEIDER - NSR - BMW
SCHNEIDER - NSR - BMW
FATH - NSR - BMW
DEUBEL - NSR - BMW
DEUBEL - NSR - BMW
DEUBEL - NSR - BMW
DEUBEL - NSR - BMW
SCHEIDEGGER - CH - BMW
SCHEIDEGGER - CH - BMW
SCHEIDEGGER - CH - BMW
FATH - NSR - BMW
ENDERS - NSR - BMW
ENDERS - NSR - BMW
OWESLE - NSR - Münch





# 1962 | 1972

# AVIA BRNO

**národní podnik**

Provádí generální opravy nákladních automobilů PRAGA S5T a V3S

Připravuje servis nákladních automobilů AVIA a celkové opravy samostatných skupin

Vyrábí nákladní automobily PRAGA S5T-3 Super sklápěč a PRAGA V3S rychlosklápěč

Vyrábí účelové skříňové nástavby na podvozcích AVIA pro zásobování a služby

**AVIA N.P. ZÁVOD BRNO** Thälmannova 1  
**TELEFON 323311-19** **DÁLNO PIS 062406**

moped

**babetta**

S TRANZISTOROVÝM ZAPALOVÁNÍM  
A ODSTŘEDIVOU SPOJKOU

....

typ 28



Obsah 49 ccm  
Vřtanie/zdvih 39/41 mm  
Výkon 1,5/4500 k/ot/min.  
Max. rychlost 40 km/hod.



POVAŽSKÉ STROJÁRNE N. P.,  
POVAŽSKÁ BYSTRICA







## HLAVNÍ CENY VĚNOVALI

Předseda JmKNV s. Zdeněk VÁVRA  
LIAZ, n. p., Jablonec nad Nisou  
PZO MOTOKOV Praha  
Železnobrodské sklo, n. p.,  
Železný Brod  
Mototechna, n. p., Praha  
ČAZ, gen. ředitelství, Praha  
Brněnské veletrhy a výstavy, Brno  
Závody všeobecného strojírenství,  
gen. ředitelství, Brno  
České závody motocyklové, n. p.,  
Strakonice  
TOS, n. p., Kuřim  
Elektrotechnické závody  
J. Fučíka, n. p., Brno  
Restaurace a jídelny, Brno 2  
Redakce Svobodného slova, Brno



52, 54, 57, 59 / 72, 53, 56, / 92, 74, 59, 68 / 63, 89, 90

## STARTOVNÍ LISTINA

ZÁVOD MOTOCYKLŮ DO 125 ccm (8 kol — 111.5 km)

Černá tabulka — číslo bílé

St. č.	Jezdec - země - stroj	St. č.	Jezdec - země - stroj
51	NIETO Roldan Angel - E - Derbi	76	DÖHNERT Bernd - NDR - MZ
52	JANSSON Börje - S - Maico	77	SCHNÜRER Hansjoachim - NDR - MZ
53	BRAUN Dieter - NSR - Maico	78	KÖHLER Bernd - NDR - MZ
54	MORTIMER Charles - GB - Yamaha	79	PEON José - C - MZ
55	<del>SIMMONDS Dave - GB - Kawasaki</del>	80	BRITO Aramis - C - MZ
56	BENDER Gert - NSR - Maico	81	BENIGNO Jul - C - MZ
57	ANDERSSON Kent - S - Yamaha	82	GARCIA Antonio - C - MZ
58		83	MUMMEL Hans J. - A - Rotax
59	BARTOL Herald - A - Suzuki	84	FENDRICH Bedřich - ČSSR - Tatran
60	<del>BRON Rob - NL - Yamaha</del>	85	HAVRDA Zbyněk - ČSSR - Ahra
61	JOHN Lothar - NSR - Yamaha	86	SEDLÁČEK Karel - ČSSR - MZ RE
62	<del>BERTARELLI Silvano - I - Suzuki</del>	87	SOBÁN Milan - ČSSR - RAVO
63	PILERI Paolo - I - Mondial	88	ŽIDLÍK Zdeněk - ČSSR - Maico
64	<del>SZABÓ László - MLR - MZ</del>	89	DONGEN ML YAMAHA
65	REISZ János - MLR - MZ	90	
66	REPITS Géza - MLR - MZ	91	
67	GODÁNY Béla - MLR - MZ	92	BUSCHERINI MOR.
68	MANKIEWICZ Ryszard - PLR - MZ	93	RINALDO 4 P
69	<del>KANTY Bogdan - PLR - MZ</del>	94	HRUŠEC 4 P
70	<del>SZYMKOWIAK Jerzy - PLR - MZ</del>	95	HELMER ROTAV
71	HEUSCHKEL Thomas - NDR - MZ	96	
72	LENK Jürgen - NDR - MZ	97	KAMBASTIEMI SF MAICO
73	<del>MÜLLER Johannes - NDR - MZ</del>	98	STRIPACUK 8. JAWA
74	BISCHOF Hartmut - NDR - MZ	99	
75	MERKEL Siegfried - NDR - MZ	100	

46 SCHMIDT

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	57	54	56	52	59	72	53	56	92	74	59	68			
2	57	54	56	52	59	72	53	56	92	74	59	68			
3															
4	57	54	56	52	59	72	53	56	92	74	59	68			
5															
6															
7															
8															

52, 54, 57, 56



# STARTOVNÍ LISTINA

53 SCHNÜRER NDR NZ  
 54 BRONI 1 YAM  
 55 LEGA 1 YAM

## ZÁVOD MOTOCYKLŮ DO 250 ccm (9 kol — 125,5 km)

Zelená tabulka — číslo bílé

St. č.	Jezdec - země - stroj	St. č.	Jezdec - země - stroj
1	READ Phil - GB - Yamaha	27	JUHOS Arpád - MLR - Yamaha
2	GOULD Rod - GB - Yamaha	28	DRAPAL János - MLR - Yamaha
3	SAARINEN Jarno - SF - Yamaha	29	REPITS Géza - MLR - Yamaha
4	DODDS John - AUS - HUFA Yamaha	30	GODÁNY Béla - MLR - MZ
5	BRAUN Dieter - NSR - Maico	31	PEON José - C - MZ
6	MARSOWSZKY Gyula - CH - Yamaha	32	KRÁL Jiří - ČSSR - ČZ
7	GRASSETTI Silvio - I - MZ	33	HAVRDA Zbyněk - ČSSR - Jawa
8	MORTIMER Charles - GB - Yamaha	34	KROČKA František - ČSSR - Jawa
9	JUHAN	35	BAREŠ Josef - ČSSR - ČZ
10	ANDERSSON Kent - S - Yamaha	36	KLÁTIL Stanislav - ČSSR - Jawa
11	PASOLINI Renzo - I - Aermacchi HD	37	DUBA Rudolf - ČSSR - ČZ
12	PFIRTER Werner - CH - Yamaha	38	SLEZÁK Velen - ČSSR - Jawa
14	JANSSON Börje - S - Yamaha	39	QUIRENC Eman. st. - ČSSR - Jawa
15	LÄNSIVUORI Teuvo - SF - Yamaha	40	SEDLÁČEK Karel - ČSSR - Jawa
16	SHEENE Barry - GB - Yamaha	41	TÜNGETHAL Bernd - NDR - MZ
17	SOMMER Walter - NSR - Yamaha	42	WEINDLER Frank - NDR - MZ
18	AUER Karl - A - Yamaha	43	LANGFRITZ Klaus - NDR - MZ
19	BENDER Gert - NSR - Maico	44	RICHTER Rainer - NDR - MZ
20	GUNNARSSON Sven-Olov - S - Yamaha	45	BEVANDA YOC YAM
21	STAŠA Bohumil - ČSSR - Jawa	46	SCHMIDT YAM
22	SRNA František - ČSSR - Jawa	47	TOFEL
23	GIANSANTI Fosco - I - Yamaha	48	
24	PILLERI Paolo - I - Yamaha	49	KASHER D YAM
25	ANKONE Marcel - NL - Yamsel	50	HAVEL J. CSK JAWA
26	OFFENSTADT E. - F - Barane-Kawasaki	51	LEOISMAYR 20THX

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1			2	4	5	7	10								
2	1	1	3	2	4	7	10	12	15	16	20				
3	2	1	1	2	7	4	10	2	4	14	18	24	26		
4					7	4									
5	1	1	1	7	2	4	11	6	10	12	15	24	27	28	
6	3	1	1	2	7	4	14	11	6	15	21	24	11	23	
7	3	1	1					11	10	15	18	23	4	21	41
8	3	1	1	7	2	4	14	11	6	15	21	24	11	23	41
9	3	1	1	7	2	4	14	11	6	15	21	24	11	23	41

3 11 1 2 7

22 1

# STARTOVNÍ LISTINA

44 DAVID  
 57 LUDVIK  
 48 BALAS 2, 11, 16, 1  
 59 KOREAK  
 54 GUNARSON S YAM

## ZÁVOD MOTOCYKLŮ DO 350 ccm (11 kol — 154,3 km)

Modrá tabulka — číslo bílé

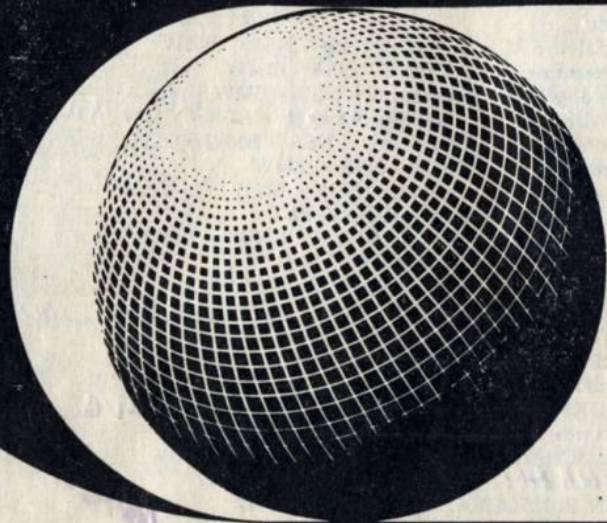
St. č.	Jezdec - země - stroj	St. č.	Jezdec - země - stroj
1	AGOSTINI Giacomo - I - MV Agusta	29	BERGOLD Werner - A - Yamaha
2	SAARINEN Jarno - SF - Yamaha	24	MAXWALD Alois - A - Yamaha
3	CARLSSON K. I. - S - Yamaha TR 3	25	SZABÓ László - MLR - Yamaha
4	SMART Paul Anthony - GB - Yamaha	26	REISZ János - MLR - Aermacchi
5	PFIRTER Werner - CH - Yamaha	27	DRAPAL János - MLR - Yamaha
6	GRANATH Bo - S - Yamaha	28	BAREŠ Josef - ČSSR - Jawa
7	LÄNSIVUORI Teuvo - SF - Yamaha	29	KLÁTIL Stanislav - ČSSR - Jawa
8	NELSON Billie - GB - Yamaha	30	CHALOUPKA Karel - ČSSR - Jawa
9	SOMMER Walter - NSR - Yamaha	31	KRÁL Jiří - ČSSR - ČZ
10	GOULD Rod - GB - Yamaha	32	DUBA Rudolf - ČSSR - ČZ
11	READ Phil - GB - MV Agusta	33	BĪMA Zdeněk - ČSSR - Jawa
12	STAŠA Bohumil - ČSSR - ČZ OHC	34	QUIRENC Eman. st. - ČSSR - Jawa
14	SRNA František - ČSSR - Jawa	35	NEWCOMBE NZ KUMIC
15	BRAUN Dieter - NSR - Yamaha	36	TUNGENTHAL NZ
16	PASOLINI Renzo - I - Aermacchi HD	37	SMIED A YAM
17	GRASSETTI Silvio - I - MZ	38	KNEUBÜHLER CH
18	FINDLAY Jack - AUS - Yamaha	39	TOFEL
19	SHEENE Barry - GB - Yamaha	40	JUHAN
20	ANKONE Marcel - NL - Yamsel	41	KASHER
21	GIANSANTI Fosco - I - Yamaha	42	
22	DODDS John - AUS - HUFA Yamaha	43	MILDNER

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	1	1	1	2	3	5									
2	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			
3	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			
4	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			
5	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			
6	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			
7	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			
8	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			
9	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			
10	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			
11	1	1	1	2	3	5	14	16	20	23	28	31			









### TAKÉ STROJE MAJÍ SVOU KRÁSU

pro každého, kdo umí ocenit  
pozoruhodné vlastnosti  
technických výrobků  
ze 30 zemí všech kontinentů

**XIV. MEZINÁRODNÍ STROJÍRENSKÝ VELETRH — BRNO, ČSSR**

**8.—17. září 1972**

Novinky, vynálezy, patenty  
dvanácti strojírenských oborů

## KDE SE ROZHODNE O MISTRECH SVĚTA 1972

Motocykl je nespornou avantgardou všeho motorového sportu, tedy i nejvyšší soutěže, a proto není divu, že motocyklový šampionát — letos již dvacátý čtvrtý — je o rok starší než automobilový.

Určitým neoficiálním mistrovstvím světa byl vlastně již před více než šedesáti pěti lety závod motocyklů na uzavřeném okruhu o „Coupe International“ a jistě stojí za zmínku, že v roce 1905 se majitelem tohoto mezinárodního poháru stal Čech Václav Vondřích na stroji Laurin & Klement.

Oficiální mistrovství světa mezinárodní motocyklové federace FIM bylo vypsáno až v roce 1949. Od svého prvního ročníku vydrželo jen se čtyřmi třídami motocyklů sólo a třídou sidecarů plných třináct let. 125, 250, 350 a 500 ccm bylo v roce 1962 doplněno ještě třídou 50 ccm.

Letošní mistrovství světa v silničních závodech motocyklů má tento rozvrh:

30. dubna	Velká cena NSR	Nürburgring
7. května	Velká cena Francie	Clermont Ferrand
14. května	Velká cena Rakouska	Salzburgring
21. května	Velká cena národů v Itálii	Imola
3. až 9. června	Tourist Trophy v Anglii	Isle of Man
18. června	Velká cena Jugoslávie	Opatija
24. června	Velká cena Holandska	Assen
2. července	Velká cena Belgie	Francorchamps
9. července	Velká cena NDR	Sachsenring
16. července	Velká cena ČSSR	Brno
23. července	Velká cena Švédska	Anderstorp
30. července	Velká cena Finska	Imatrajano
19. srpna	Velká cena Irska	Ulster
24. září	Velká cena Španělska	Barcelona

Třináct Velkých cen a jedna Tourist Trophy jsou v historii mistrovství světa v silničních závodech motocyklů dosud největším počtem závodů pro zápočet mistrovských bodů. Anglická Tourist Trophy je pokládána za vrchol celého mistrovství a mnozí z jezdců si úspěchů na TT cení téměř tolik jako výsledků celého mistrovství.

Nürburgring je jedním z nejstarších okruhů v Evropě, jeho „severní smyčka“, na které se mistrovství světa motocyklů jezdí, měří 22,8 km a svým charakterem i výškovým rozdílem je velmi příbuzný našemu brněnskému okruhu; leží poblíž Kolína nad Rýnem a Koblenze.

Clermont Ferrand má bohatou sportovní historii, měří 8,05 km, je velmi čitelnou tratí a není v mistrovství světa zařazován pravidelně; leží poblíž Lyonu.

Salzburgring je druhou umělou závodní drahou Rakouska, měří 4,3 km a jezdci zde nejsou příliš spokojeni s ocelovými svodidly kolem tratí; v mistrovství světa je zařazen podruhé.

Italská Imola se jako Velká cena národů objevuje letos poprvé, až dosud pro ni byla vyhrazena Monza. Imola je autodrom nedaleko Bologni a měří 5,01 km.

Tourist Trophy je vůbec nejstarší tratí a také nejdelší v celém mistrovství — měří 60,7 km. Její historie si do pestrosti a významu nezadá v ničem s celou historií motocyklového silničního závodění. Je klasickým silničním závodem.

Opatija je v mistrovství světa motocyklů nováčkem, třebaže má za sebou také již dlouhou historii. Po nové úpravě se v mistrovství objevila poprvé v roce 1970. Měří 6,4 km.



Assen se v mistrovství světa střídá se Zandvoortem. Je zajímavou tratí s ne-  
patrným výškovým rozdílem a měří 7,7 km.

Francorchamps je rovněž jednou ze slavných závodních drah a je také  
jednou z nejrychlejších. Leží mezi městy Aachen a Liége a měří 14,1 km.

Sachsenring má bohatou motocyklovou historii již z doby před druhou svě-  
tovou válkou. Svým charakterem velmi připomíná naši brněnskou trať. Měří  
8,6 km.

Trať Velké ceny Československa je v mistrovství světa motocyklů po Tourist  
Trophy a Nürburgringu třetí závodní trať s nejbohatší sportovní historií, třeba-  
že ve své dnešní podobě zachycuje jen polovinu slavného automobilového okru-  
hu. Měří 13,9 km. Výškovým rozdílem a náročností se řadí mezi nejtěžší trati  
mistrovství.

Anderstorp je také novinkou v mistrovství. Je to autodrom, položený 160 km  
od Göteborgu a měří 4,01 km.

Imatra byla po původním zařazení do mistrovství na kratší přestávku vyjmu-  
ta a vrátila se až po její úpravě. Má čtvercovou podobu a měří 6,03 km.

Ulster tvoří s Nürburgringem, Tourist Trophy a Velkou cenou ČSSR sérii  
„horských okruhů“. Patří také k nejstarším tratím mistrovství a měří 12,1 km.

Barcelona má pro mistrovství světa svůj autodrom v parku Montjuich, kde  
se jezdí závody již dvaadvacet let. Trať měří 3,8 km.

Zařazení Velké ceny ČSSR do druhé poloviny mistrovství jí dává mimořádný  
význam. Desátý závod mistrovství patří mezi rozhodující závody šampionátu  
a tak jako již několikrát předtím může i letos v Brně padnout rozhodnutí  
o mistru některé ze tříd.

Když bychom zalistrovali v referátech o jednotlivých závodech mistrovství  
a všimli si zejména názorů a vyjádření jezdců, pak se setkáme s tím, že většina  
jezdců má raději tratě, které svým charakterem představují skutečně silnici;  
autodromy a jim podobné umělé dráhy nejsou u motocyklů ve velké oblibě a je  
zajímavé, že stejně se na tuto otázku dívají i sidecaristé. Skutečnými silničními  
závody jsou v seriálu závodů mistrovství vlastně opravdu jen Nürburgring, Tourist  
Trophy, Velká cena ČSSR a Ulster; ty jsou také jezdci oceňovány velmi vysoko.

Po ruce je však ještě jeden pohled — podle národností jezdců a není to  
pohled nezajímavý. Jezdci NDR, NSR, Britové i Švédové a naši naši větší oblibu  
rovněž především v klasických silničních okruzích, které jsou jezdecky nároč-  
nější. K nim se přidávají i někteří Novozélandané a Australané, ale ne všichni  
Italové — ti zejména — a Francouzi si oblíbili motodromy a jim na roveň po-  
stavené umělé závodní dráhy.

O mistrech světa v silničních motocyklových závodech ovšem nerozhoduje  
náklonnost či oblba charakteru závodní tratí, ale skutečné jezdecké umění, pod-  
pořené dokonalým strojem. Letošní šampionát má dosud největší počet závodů,  
z nichž dvě třetiny mají jezdci již za sebou. Desátý závod — Velká cena ČSSR —  
je tedy opět jazýčkem na váze mistrovských hodů, a to dává nesporný předpo-  
klad, že v některé ze tříd budeme moci v Brně opět pozdravit již mistra světa.

- VH -

Místo všech, kteří se zajímají o motorový sport je v AUTOMOTOKLUBECH

SVAZARMU



- |     |                               |     |                                    |
|-----|-------------------------------|-----|------------------------------------|
| F — | Farinova zatáčka              | 4 — | parkoviště závodních strojů a vozů |
| L — | zatáčka v lomě                | 5 — | ohřívací plocha                    |
| Q — | plochá dráha                  | 6 — | přistávací plocha vrtulníku        |
| X — | cvičná dráha autoškoly        |     |                                    |
| Z — | střeškový stadión s hotelem   |     |                                    |
| A — | hlavní tribuny                |     |                                    |
| B — | ochozy                        |     |                                    |
| C — | památník obětem války         |     |                                    |
| D — | kohoutovická hájenka          |     |                                    |
| 1 — | parkoviště vozidel pořadatelů |     |                                    |
| 2 — | uzavřené parkoviště           |     |                                    |
| 3 — | technická přejímka            |     |                                    |
- Délka velkého okruhu: 5,10 km  
Délka malého okruhu: 2,91 km



## VELKÁ CENA ČSSR — VČERA, DNES A ZÍTRA

Kdybychom chtěli vyhledat kořínky motorového sportu v Brně, museli bychom jít hodně daleko zpět — půl století by nestačilo! Tak stará je tradice brněnského motorového sportu a nepříliš mladší je i tradice trati našich největších a nejvýznamnějších automobilových a motocyklových závodů.

Její automobilový včerejšek jí dal přídomek „nejtěžších a nejtvrdších 29 km“ — to bylo v letech 1930 až 1937. Po jejím zkrácení na 17,8 km v roce 1949 se znovu stala dostaveníčkem nejlepších evropských automobilistů a od roku 1950 i nejlepších motocyklistů až do roku 1963, který také musíme počítat ještě do včerejší části historie.

S novým zkrácením na 13,9 km v roce 1964 a zejména s jejím zařazením do motocyklového mistrovství světa rokem 1965, se začíná současná — dnešní — část její historie, obohacená ještě i o automobilové mistrovství Evropy. Její přídomek ze třicátých let byl vystřídán novým: „malá Tourist Trophy“ — dali jí jej motocyklisté.

V celé své včerejší i dnešní historii zůstává trať Velké ceny Československa klasickým silničním okruhem, jakých je dnes již jen velmi málo. To jí zejména mezi motocyklisty udržuje ve stále oblíbenosti.

Ovšem tak, jako se celý motorový sport vyvíjí neustále vpřed a výše, musí se nutně vyvíjet i jeho potřebná zařízení, mezi něž závodní trať patří. Vlna výstavby auto- i motodromů, umělých závodních drah, vytlačila silnice a v mistrovství světa v silničních závodech motocyklů zbyly jako skutečné silniční trati Tourist Trophy, Nürburgring, Ulster a Velká cena ČSSR v Brně, z nichž i Nürburgring má po posledních úpravách také převážně charakter auto- či motodromu.

Brněnská trať Velké ceny Československa zůstane silnicí tak, jak ji dnes známe, ještě několik nejbližších let. Po letošní úpravě zatáčky na 13. kilometru u bývalé bezinové pumpy, vynucené v souvislosti s výstavbou přivaděče k dálnici, dojde ještě jednou k její jiné úpravě, aby nebyla brzděna výstavba dálnice a přece se mohly na dnešním okruhu odejet automobilové mistrovství Evropy a mistrovství světa motocyklů. Na druhé části okruhu — kohoutovických zatáček — zasáhne do trati výstavba sídliště Kohoutovice. I tady bude muset trať ustoupit důležitému veřejnému zájmu. Dojde zde tedy rovněž ke změně, tentokrát však již ke změně podstatné. Z dnešní trati zmizí celý úsek osmého až třináctého kilometru, tedy Kohoutovice, Pisárky i letošní nová zatáčka. Nová trasa využije budoucí komunikace pro kohoutovické sídliště a po Kamenném vrchu se vrátí k prostoru startu a cíle. Bude to další zkrácení trati Velké ceny ČSSR, zhruba o jeden kilometr. To však není konečný stav.

Zířek Velké ceny Československa je zachycen v ideové studii nového areálu. Již dříve předložený návrh, zveřejněný také v programu loňského závodu, není realizovatelný pro směry zástavby, třebaže byl pečlivě promyšlen a zahrnoval všechna sportoviště branných svazarmovských sportů, ovšem s výjimkou letiště. I nová ideová studie má na zřeteli potřebné prostory pro svazarmovské sporty, z nichž je ovšem dominující závodní trať pro závody motocyklů a automobilů — a pamatuje dokonce na dva závodní okruhy, navzájem se prolínající a s možností samostatného použití. Autorem studie je ing. arch. František Kočí s kolektivem pracovníků ateliéru Investprojektu Brno.

Podle studie zůstane z dnešní trati v budoucím areálu úsek od výjezdu z dálnice do Farínovy zatáčky až k lomu a pod kohoutovickou hájenku. Ostatní část, dobře znatelná na připojené fotografii studie, je zcela novou tratí. Nový okruh Velké ceny ČSSR bude mít na jednom kole délku 5,1 km a malý okruh — autoři jej nazvali „Junior“ — bude měřit 2,9 km.

Oba okruhy mají společné organizační stavby v prostoru startu a cíle, je pamatováno na všechno, co je k provedení závodu potřebné, jak ukázaly již dlouholeté brněnské zkušenosti a které byly ještě doplněny poznatky z jiných velkých závodních drah. Prostor pro technickou přejímku, uzavřené parkoviště pro přípravu startu, parkoviště závodních vozů a strojů, ohřívací plocha i k budovám feditelství závodu připojené parkoviště pořadatelských vozidel, jsou obklopeny lesoparkem a lesem. Není zapomenuto ani na přistávací plošinu pro vrtulník.

Pro diváky jsou na nejvýhodnějších místech umístěny tribuny i ochozy, obojí v bezpečné vzdálenosti od vlastní tratě a s pohodlnými přístupy z parkoviště vozidel obecnosti, nepříliš vzdálených. Pro diváky je využíváno velmi výhodně terénu s promyšleným přihlídnutím k možnostem umístění občerstvovacích stánků. V úvahu byly pojety i prostory k táboření formou uzavřeného tábořiště.

Do areálu je vestavěna cvičná dráha autoškoly i plochá včetně závodní dráha pro motokáry. Uvažuje se i o možnostech motocrossové dráhy. Střelecký stadión má připojen i hotel, který ovšem bude sloužit všem sportovcům, kteří za svými sportovními podniky do areálu přijdou.

Rekneme si ovšem hned otevřeně, že jde o studii, od níž k projektu a jeho realizaci je ještě potřebí mnoho udělat. Hovoříme-li tedy o zítřku Velké ceny ČSSR může to být snad v příštích pětiletce. Rozhodující však je, že se Svaz pro spolupráci s armádou a spolu s ním lidová správa o zítřek Velké ceny ČSSR zajímají s vážností, která je pro řešení této otázky nanejvýš důležitá. K vypracování projektu došlo z popudu primátora města Brna, s. ing. Štronera, po podrobném projednání otázky budoucnosti obou našich největších automobilových a motocyklových závodů.

Bohatá a v celé světové motoristické veřejnosti uznávaná historie brněnské trati Velké ceny Československa — ať jde o automobily či motocykly — má svoji budoucnost zajištěnu.

- VH -



1— AGOSTINI (Itálie) — MV Agusta

18— SAARINEN (Finsko) — Yamaha





národní podnik BRNO

## VAŠE ZÁSILKY

do zahraničí a dodávky ze zahraničí  
přepravíme naší kamiónovou dopravou

**rychle  
levně  
a spolehlivě**

Navštivte nás, rádi Vám poradíme

ČSAD, n. p., BRNO, podnikové ředitelství - odd. mezinárodní dopravy Brno, Opuštěná 4  
Telefon 33 83 21 • Telex 062242



---

## AUTOKARY ČSAD



*vás rychle  
a pohodlně  
přepraví*

- za rekreací
- za kulturou
- za sportem

INFORMACE PODAJÍ VŠECHNY DOPRAVNÍ ZÁVODY ČSAD V JIHMORAVSKÉM KRAJI

## MOTOCYKLY



PRIOR

*malých kubatur*

pohodlně nakoupíte  
v obchodním domě

**PRIOR**

BRNO, nám. Svobody 16

JAWA 50 MUSTANG . . . . .	Kčs 4090,—
JAWA 50 STANDARD . . . . .	Kčs 3790,—
BABETTA (moped) . . . . .	Kčs 2700,—





Bohumil Staša

## BOHUMIL STAŠA

*Letos v dubnu mu bylo dvacetosm let. Vyrostl mezi motocykly, protože, když jeho otec Vincenc v roce 1961 ukončil svoji bohatou, vynikající a úspěšnou sportovní činnost aktivního motocyklisty, Bohumil ji začínal.*

*Rostl ve sportovním prostředí a pod tuhou kázní. Otec mu nic neodpouštěl — jezdecky ani technicky. Od jeho začátků na Pionýru v soutěžích, přes starty v kvalifikacích silničního mistrovství republiky až ke svému prvnímu titulu mistra (1965 třída 175 ccm) šel systematicky vzhůru.*

*Měl a má dva vzory: svého tátu a Standu Malinu. Ty ho také přivedly k prvnímu továrnímu motocyklu. ČZ ocenila jeho vrozený jezdecký talent, vštípenou lásku ke stroji i po všech stránkách odborné a zodpovědné vedení jeho otcem.*

*Bohouš má dnes za sebou kolem tři stovek závodů, asi devadesát vítězství a také nějaká zklamání a řádku pádů. Jeho povolání mechanika ČZM Strakonice jej přivedlo do nejbližšího prostředí konstrukce a vývoje. To všechno, znásobeno ještě jeho jezdeckými kvalitami z něj učinilo československé želižko v ohni mistrovství světa.*

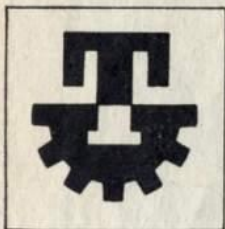
*Ovšem cesta k titulu mistra světa je nepoměrně tvrdší, než k titulům mistra republiky. Má daleko více překážek, úskalí, nesnáží — at jde o tvrdou a těžkou konkurenci, nebo i výkonnější stroje. K cíli mohou dojet jen opravdu nejlepší — a Bohumil Staša je na světovém kolbišti již považován za velmi dobrého.*

*Ze svých startů a úspěchů v zahraničí má dnes dobré jméno na světových tratích, svými tituly mistra republiky — poslední je z loňska pro třídu 350 ccm — stojí na špičce domácího žebříčku.*

*Sám je dnes již vzorem mnoha mladým motocyklistům, pro které má pochopení a ke kterým má velmi kladný poměr a dobré vztahy. Umí si najít čas i příležitost zajít mezi ně a nechat je nahlédnout do tajů svého umění a svých úspěchů. Dovede poradit a dovede i prozradit, jak na to, aby se člověk stal skutečným jezdcem.*

*Třebaže se zatím v mistrovství světa nedostal až zcela nahoru, je tam a počítá se s ním.*





# PRODÁVÁME

- nástroje a nářadí
- stavební a nábytkové kování
- instalační materiál pro vodu a plyn
- stroje, ruční dopravní prostředky, zdvihací zařízení, ventilátory, kompresory, zařízení pro povrchovou úpravu, svařovací potřeby, měřicí přístroje
- kuchyňské potřeby a kovové výrobky
- strojírenské výrobky pro stavebnictví
- svítidla a zdroje světla

Naše krajské závody se svou sítí obchodních skupin, prodejen a skladů slouží socialistickým organizacím i drobným spotřebitelům v hlavních centrech spotřeby obou národních republik. Sledujte náš časopis Informátor. Vyzádejte si brožurku Obchodní náplň.

## TECHNOMAT

ELEKTR. KOMPRESOROVÁ CHLADNIČKA

# CALEX 230

de Luxe



Elektroautomatická kompresorová chladnička Calex 230, nositel zlaté medaile z Lipska, sa hodi pre viacčlenné rodiny ako i pre dedinského spotrebiteľa, kde

distribučná sieť nie je natoľko rozvinutá — ako v meste. Je to chladnička moderná, spoľahlivá a úsporná.

**CALEX, n.p., ZLATÉ MORAVCE**



---

---

VYSTARTOVALA A ZVITĚZILA ...  
PLETENÁ MÓDA PRUDCE PRONIKLA  
Z POZICE SPORTOVNÍHO OBLEČENÍ  
DO VŠECH MÓDNÍCH DISCIPLIN

\*  
11 PODNIKŮ PLETAŘSKÉHO PRŮMYSLU  
PRO VÁS VYRÁBÍ PLETENÉ OBLEČENÍ  
SPLŇUJÍCÍ VŠECHNY POŽADAVKY  
SOUCASNĚ SVĚTOVÉ MÓDY

---

---



**START  
PLETENÉ  
MÓDY**



TRUST PODNIKŮ PLETAŘSKÉHO PRŮMYSLU



**OBUV PRE POHODLIE  
A KAŽDÚ PRÍLEŽITOSŤ**





Rod GOULD (Velká Británie) — Yamaha — mistr světa do 250 ccm 1970



HORNBY/GRIFFITHS (Velká Británie) — BMV

## EXISTUJE JEZDEC STOLETÍ?

Snad je titulek trochu nadnesen, ale jde o to, kdo byl, nebo snad je, či zda vůbec lze vybrat největšího motocyklového jezdce všech dob.

Je to velmi obtížné, protože veličiny motocyklových závodů nejsou prakticky ani srovnatelné. Každá ze slavných postav motocyklových tratí měla své místo ve své době a v tehdejší stupni motocyklové techniky. Proto nelze sáhnout do raných červánků motocyklismu, ba ani do doby před druhou světovou válkou, kdy dominovali Stanley Woods s Jimmym Guthriem — oba Britové. I Václav Vondřích a Narcis Podsedník byli ve své době postavami, které stály na úrovni Woodse a Guthrie, dominujícími o mnoho let později.

Vezměme tedy na pomoc 23 let mistrovství světa v silničních motocyklových závodech od roku 1949 do 1971. Za tu dobu se o 100 titulů mistra světa podělilo 38 jezdců na motocyklech sólo. 10 sidecaristů si rozdělilo 22 titulů.

Podle suché statistiky je v mistrovství světa žebříček nejúspěšnějších jezdců na motocyklech sólo tento: Giacomo AGOSTINI 10 titulů, Carlo UBBIALI a Mike HAILWOOD po 9 titulech, John SURTEES 7 titulů, Geoffrey DUKE a Jim REDMAN po 6 titulech, Phil READ 5 titulů; ostatní pak po čtyřech (Hugh Andersson), po třech (Ruffo, Haas, Taveri a Nieto), po dvou (Masetti, Sandford, Lomas, Trovini, Hocking a Ansheidt) a posléze po jednom (Pagani, Frith, Graham, Ambrosini, Foster, Lorenzetti, Fergus Andersson, Hollaus, Müller, Campbell, Liberatti, Phillis, Degner, Bryans, Ivy, Simmonds, Carruthers, Braun, Gould a de Vries).

Je to však správné měřítko? Všech 38 mistrů světa s celkovým počtem 100 titulů jsou nesporně nejlepšími jezdci toho kterého roku a té které třídy; který z nich je však největším? Ten s největším počtem titulů?

Po ruce jsou ještě jiná měřítka než mistrovské tituly. Například britská Tourist Trophy, která je pokládána za nejobtížnější trať vůbec. Na ní nerozhoduje jen výkonnost stroje, ale především jezdecké umění. Do historie motocyklového sportu se nesmazatelně zapsal BOB McINTYRE prvním překonáním rychlostního průměru 100 mil za hodinu právě na této TT. Po něm přišel hned za rok John HARTLE a pak také Derek MINTER — a žádného z nich mistrovský titul nezdobí. Je jich potom celá dlouhá řada, mezi nimi také mistři světa a nejrychlejší z nich je Mike HAILWOOD.

Jiným takovým měřítkem je také jezdecký styl, jako vizitka umění vládnout strojem i odvahy a umění taktiky. Tady je vysoko ceněn John SURTEES, který své vlastnosti dokázal také na vozech F-1. Patří sem i Carlo UBBIALI a zejména Jim REDMAN, ale i Garry HOCKING s Phil READEM. A můžeme být pyšní, že je mezi ně řazen i František ŠTASTNÝ. Když Tourist Trophy slavila své šedesátiny (1907—1967) s celkem 48 závody (dvanáctiletou přestávku způsobily obě války), byla na přední i zadní straně jubilejního katalogu barevná fotografie Franty Štastného na Jawě na Quarter Bridge, jednom z nejtěžších míst TT. Byla z roku 1962, kdy Franta dojel třetí za Hailwoodem a Hockingem.

Přibližně v té době vydali motorističtí novináři „žebříček“ nejlepších motocyklistů-silničářů, nikoliv z pohledu podle dosažených vítězství a titulů, ale z novinářských hledisek bojovnosti na trati, odvahy a sportovního kavalírství. Na sestavě se podíleli motorističtí odborní novináři Velké Británie, Itálie, NSR a Francie. Na „horní příčce“ žebříčku stál Mike HAILWOOD a hned pod ním Garry HOCKING a František ŠTASTNÝ, teprve pak byli uvedeni jezdci zvučných jmen a držitelé titulů.

V poslední době je za jednoho z favoritů výběru nejlepšího jezdce považován Giacomo AGOSTINI, patrně pro svých 10 mistrovských titulů. Je z toho hlediska jistě a zcela určitě nejlepším z italských jezdců, ale je opravdu nejlepším ze



všech? Samozřejmě, že desetinásobný mistr světa je velikou postavou v historii silničních závodů motocyklů, už proto, že je prvním, který těchto deset titulů dosáhl. Jenže, dosáhl by je, kdyby Hailwood neodešel v roce 1967 z motocyklové scény a kdyby se Hocking nezabil při svém pokusu se závodním automobilem? Ovšem, že toto mohou být jen teoretické otázky a výběr musí vycházet ze skutečného stavu, je však platný také podle současného stavu. Podle toho je proto třeba také rozdělit i všech 23 ročníků mistrovství světa.

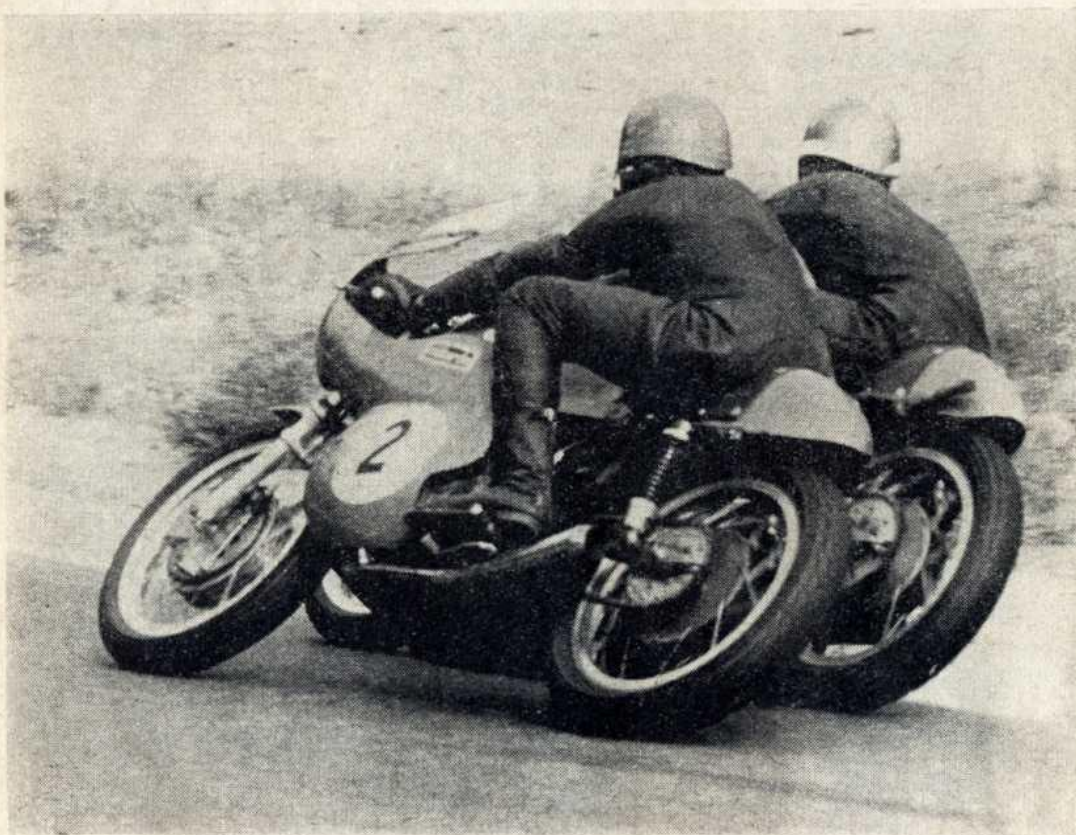
V letech mezi první a druhou světovou válkou můžeme za nejlepší jezdce označit Stanleye WOODSE a Jimmyho GUTHRIE. Po druhé světové válce a v padesátých letech to byli patrně Geoffrey DUKE, Bob McINTYRE a John SURTEES. V šedesátých letech a dnes sem určitě patří Mike HAILWOOD, Garry HOCKING a Giacomo AGOSTINI.

Vybrat z nich jednoho jako vůbec nejlepšího a největšího prostě nelze!

U sidecaristů je situace jednodušší. V době před druhou světovou válkou to byl nesporně E. S. OLLIVER, v padesátých letech to byli F. HILEBRAND a W. SCHNIEDER, v šedesátých letech pak M. DEUBEL.

Otázka „existuje-li jezdec století“ je tedy vlastně otázkou počítanou. Všichni, kdož v tomto těžkém sportu dosáhnou stupínků vítězství a dovedou je opakovat, jsou velkými!

—VH—



G. AGOSTINI (Itálie) — MV Agusta — desetinásobný mistr světa — 350 a 500 ccm



LUTHRINGHAUSER/NEUMANNOVÁ; WEGENER/HEINRICHS — oba NSR — BMW.



# UNC 151



UNIVERZÁLNÝ STAVEBNÝ STROJ PRE VÁS



PODPOLIANSKE STROJÁRNE, N. P., DETVA

## ŠESTIDENNÍ 1972

V historii československého sportu nenalezneme disciplínu, ve které bychom získali jedenadvacetkrát světové prvenství. To se podařilo jen motocyklovým soutěžákům na strojích Jawa a ČZ. Devětkrát Mezinárodní — nyní Světová — trofej a dvanáctkrát Stříbrná váza — to je bohatá žej z motocyklové olympiády — z Mezinárodní šestidenní motocyklové soutěže FIM.

Slavná éra našeho motocyklového soutěžáctví začala až po druhé světové válce a nástup nové československé jezdecké generace a nových typů našich soutěžních motocyklů byl ozdoben suverénním vítězstvím v roce 1952. Vítězství v obou hlavních trofejích — Mezinárodní trofej a Stříbrná váza — bylo světovou senzací jak pro výkony jezdců, tak zejména pro výkony motocyklů Jawa a ČZ, výrobků tehdy mladého znárodněného československého průmyslu. Lehké, výkonné, mimořádně moderně zkonstruované motocykly naráz přetrhly éru obdivovaných britských „terénních tanků“ a dostaly se do čela světového soutěžního sportu a s jeho pomocí i do popředí prodeje na světovém trhu. Opakovaná vítězství v dalších letech znásobila úspěchy prodejn.



Šestidenní 1971 — Závěrečná rychlostní zkouška — Vpředu naši jezdci...



Když pak po desíti letech přišlo období strojů a jezdců NDR, zůstali jsme stále na světovém kolbišti a díky obětavosti a veliké houževnatosti našeho průmyslu a všech dobrovolných pracovníků v motoristickém sportu se podařilo rokem 1970 přivést naše barvy opět na první místa v obou hlavních soutěžích Šestidenní. Dvojitý vítězství ve Španělsku 1970 a ve Velké Británii 1971 nás znovu postavilo na nejvyšší špičku motocyklového soutěžního sportu.

Podle rozhodnutí mezinárodní motocyklové federace FIM se 47. Mezinárodní šestidenní motocyklová soutěž pojedje opět u nás ve dnech 11.—16. září 1972.

Po několika ročnících Šestidenní se střediskem v Gottwaldově se v roce 1957 motocyklová olympiáda přestěhovala do Krkonoš — do Špindlerova Mlýna, kde byla naposledy uspořádána v roce 1963 a nyní se sem po 9 letech opět vrací.

Druhá dekáda měsíce září přivede tedy do Krkonoš množství vyznavačů této klasické motocyklové sportovní disciplíny opravdu z celého světa. Bude mezi nimi i početná delegace sportovců a pozorovatelů z USA, protože uspořádáním příštího ročníku — 48. — byla pověřena motocyklová federace Spojených států. Přijedou načerpat poznatky a zkušenosti, jako to udělali již vloni v Anglii.

Výběr našich jezdců pro reprezentaci na letošní Šestidenní je již v plných přípravách. Jak se ukázalo v prvních bojích o soutěžácké mistrovství Evropy, jsme připraveni obě trofeje obhájit a znovu získat, třebaže to nebude nikterak jednoduché. Jsme to však povinni pověsti našich jezdců i našich strojů.

Mezinárodní šestidenní motocyklová soutěž FIM je dnes mistrovstvím světa v motocyklových soutěžích družstev. Její první ročník byl uspořádán v roce 1913 v Carlisle ve Velké Británii. Na území našeho státu se Šestidenní jeví v organizaci Ústředního automotoklubu ČSSR a svazarmovských automotoklubů v letech 1947, 1953, 1955, 1957, 1959 a 1963; k nim se řadí i letošek.

Traf letošní Šestidenní je situována v prostoru Krkonoš se střediskem ve Špindlerově Mlýně. Nad každou ze šesti denní etap převzaly patronáty národní podniky Jawa, Benzína, Strojárny Povážská Bystrica, Motokov, Barum a ČZM Strakonice. Patronát nad závěrečnou rychlostní zkouškou na silničním okruhu Valteřice—Branná má národní podnik Mototechna.

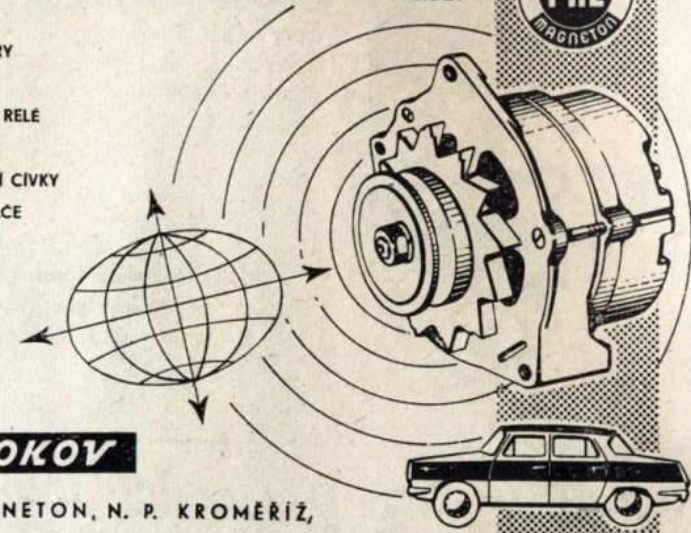
Podle propozic bude na start připuštěno 360 jezdců.

Pořadatelský sbor v čele s podnikovým ředitelem Mototechny s. Fr. Pokorníkem je již od loňského podzimu v plné práci. — 6D —

## ELEKTRICKÉ PŘÍSLUŠENSTVÍ PRO VŠECHNA MOTOROVÁ VOZIDLA



- ALTERNATORY
- DYNAMA
- REGULACNÍ RELE
- SPOUŠTEČE
- ZAPALOVACÍ CIVKY
- ROZDĚLOVACE
- MAGNETA



EXPORT

**MOTOKOV**

PAL-MAGNETON, N. P. KROMĚŘIŽ,

# ASTRA

značka  
vysoké  
kvality



**Diu** N.P.  
JEVIČKO



350	50	200
Rosal	Tanov	Lerman
Rebabin	Hummel	Rezdorn
Bran	Bischoff	Opel
Grzech	Huberts	Dropal
Lerman	Rinens	Kulerson
Lehner	Kellog	Tringentel
Kuenbicker		



**KRAS**  
BRNO

Oblečení pro sportovce  
i pro jejich ctitele  
nabízí  
přímo z výrobního  
podniku

Vycházkové a sportovní oděvy ●  
Bundy ● Saka ● Pláště  
● Společenské obleky  
● Kalhoty

**PRODEJNA ODĚVŮ, BRNO, JÁNSKÁ 7**

**ROMO, N. P., FULNEK**

ROMATIC 202  
automatická pračka —  
náplň 3 kg suchého prádla, 6 volitelných  
programů dle druhu prádla. Pračka za  
Vás předepírá, vyvábí, 5× máchá a  
odstředuje



**ROMO**

VYRÁBÍ N. P. ROMO FULNEK



**servisní  
přístroj  
pro  
motoristy  
PU 140**

**Metra Blansko** 

Servisní přístroj pro motoristy typu **PU 140** Vám zaručí  
správný chod a bezporuchový provoz Vašeho automobilu

Obdržíte ve specializovaných prodejnách Domácích potřeb  
- elektro  
a v prodejnách n. p. Technomat

Hledáte vhodnou, pohodlnou obuv do společnosti,  
pro vycházky, na celodenní nošení?  
Koupíte ji jen v prodejnách



**SVEDRUP** - kožedělné družstvo - Gottwaldov:

GOTTWALDOV, Revoluční 1547

OSTRAVA, Gottwaldova 84

OSTRAVA, Osvoboditelů 4

PORUBA, Leninova 685

KARVINÁ, Gottwaldova 4

HAVÍŘOV, Gottwaldova 41

KOŠICE, Leninova 100



CHLAZENÁ  
**Coca-Cola**

ZAPS OCHR ZNAMKA

OSVĚŽÍ NEJLÉPE

VYRABÍ FRUTA, N. P., BRNO, V DOHODĚ S THE COCA-COLA COMPANY



**KANCELÁŘSKÉ STROJE**  
n. p. BRNO



**zajišťují všechny služby**

**KOMPLEXNĚ**

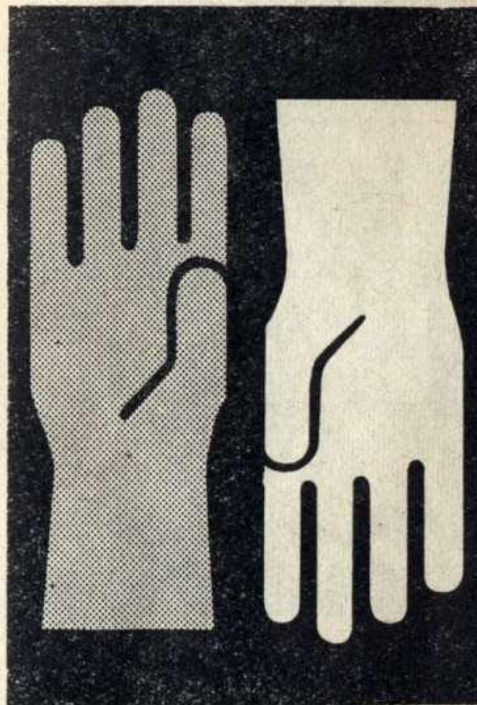
- prodej
- organizace
- servis



**BYTEX**  
národní podnik  
**VRATISLAVICE NAD NISOU**

KOBERCE  
NABÝTKOVÉ LATKY  
DEKORAČNÍ TKANINY  
PRIKRYVKY  
PLYŠE

Vlastní průmyslová prodejna v Praze, Pánská 6  
Obchodní pavilón BYTEX v Liberci, Lenínova



**OCHRANNÉ RUKAVICE S TEXTILNOU  
VLOŽKOU „TEPLAST“**

Ochranné rukavice s textilnou vložkou „TEPLAST“, vyrábané v piatich farbách a v dvoch hrúbkach, sú určené ako pomôcka pri priemyselných a laboratórných prácach.

- Rukavice farby červenej — sú určené pre práce s olejmi, produktmi ropy
  - Rukavice farby žltej — sú odolné voči kyselinám a lúhom
  - Rukavice farby zelenej — sú určené pre práce s vodou a vodnými málo agresívnymi roztokmi
  - Rukavice farby hnedej — sú určené pre práce v prostredí mechanických vplyvov
  - Rukavice s drsným povrchom — sú opatrené granulátom PVC na dlaňovej časti a majú protišmykové vlastnosti.
- Tieto výrobky odporúča Výskumný ústav bezpečnosti práce ako ochrannú pomôcku na ochranu rúk.  
Obdržíte cez REMPO Praha — REMPO Bratislava alebo v predajniach Drogerie a Jednoty. MOC: Kčs 25,—

Výrobca:  
Galvaniho cesta, BRATISLAVA

*Protetika*



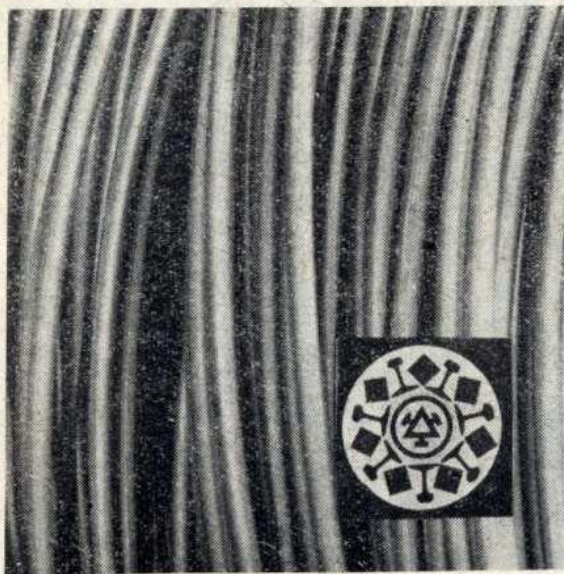


**TEES**

Turčianské strojárne, n. p., Martin

**VYRÁBAJÚ:**

naftové motory  
dráhové lokomotivy  
bánské a priemyselné lokomotivy  
stavebné a cestné stroje  
obrábacie stroje a nástroje  
strojárenskú metalurgiu



VÁLCOVANÉ VÝROBKY  
ΠΡΟΚΑΤ  
WALZGUT  
ROLLED PRODUCTS

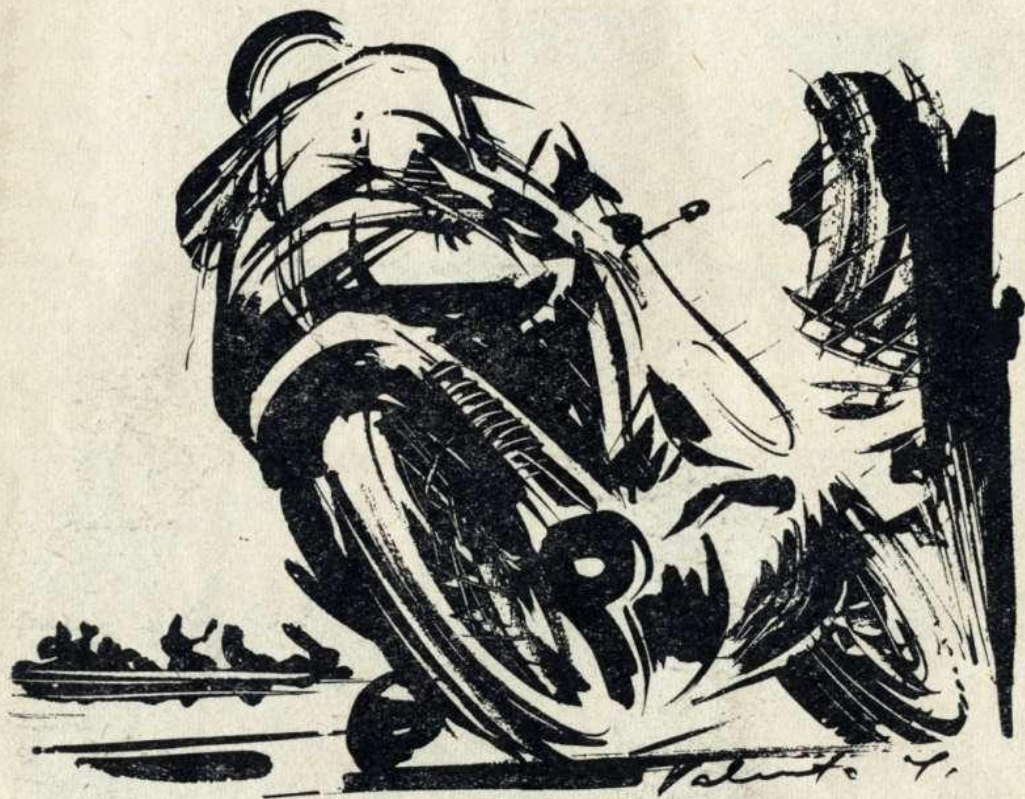
TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY



BUTCHER/HUBER (NSR) — BMW



Těšíme se s vámi opět  
NA SHLEDANOU  
v roce 1973



v květnu na  
GRAND PRIX BRNO 1973  
a v červenci při  
GRAND PRIX ČSSR 1973



Značky, které znají ve více než  
sto zemích, kam přes dvacet let  
MOTOKOV vyváží výrobky česko-  
slovenského průmyslu:

osobní automobily – motocykly –  
nákladní automobily – traktory –  
zemědělské stroje – jízdní kola –  
pneumatiky – elektropříslušenství  
a garážová zařízení.



Praha 7, Dukelských hrdinů 47



VERMOUTH

**MARTINI**

VERMOUTH

**MARTINI**

VERMOUTH

**MARTINI**