

Před závodem
v roce 1932



MORAVSKÝ automotodrom

Že je Mistrovství světa motocyklů v Brně už jen slavná historie? Zdá se. Jak se slavná dráha budovala? A proč Velká cena vlastně nebyla československá, ale moravská?

Tomáš Syrovátka

Motoristický sport má svou spletitou historii. A samozřejmě i své **hrdiny, poražené, a dokonce i oběti**. Laik třeba vůbec netuší, že dříve, než se na Masarykově okruhu proháněly stroje se dvěma koly, vládli tu dlouhá léta automobilisté.

Náš rodící se motorsport příliš nezaostával za tím světovým. Podstatný handicap tu ale byl. Chyběl závodní okruh. Výkonné stroje u nás burácely v závodech do vrchu. Tam si dokázaly rychle vybudovat svou tradici a lákaly pozornost diváků i účast kvalitních jezdců nejen z řad tuzemských dobrodruhů. Ale to nebylo ono. Naši předci nelenili, a když se podíváme do historických

dokumentů, zjistíme, že jsme na pomyslném startu skoro nezaspali. Vždyť slavný Nürburgring, kde našla počínaje rokem 1927 svůj domov Velká cena Německa, předstihl ten brněnský o pouhé tři roky. Čí to byla zásluha a jak rychle šly za první republiky stavební práce?

Asfalt i beton

Na začátku nebylo ani jasné, kde kopnout do země. Uvažovalo se o různých variantách, kam zamýšlený okruh umístit. Konečné rozhodnutí bylo asi šťastné, protože výsledný okruh si od začátku získával sympatie profesionálů, kteří oceňovali, že prověří jezdce i motory. Vlnitá

» Neporazitelný Chiron

Ve druhém ročníku brněnské Velké ceny zvítězila bugatka, v níž seděl Louis Chiron. Tahle legenda jezdila tak rychle, že jeho jméno zlidovělo. Sousedství „jede jako širon“ označovalo šílenou jízdu. Ale abychom Chironovi nekřivdili – za volantem si rozhodně nepočínal nerozvázně. Naopak proslul tím, že zbytečně ne hazardoval. Do dějin brněnského okruhu se zapsal nesmazatelným písmem, když **závod ovládl třikrát za sebou v letech 1931 až 1933!** V roce 1934 nedokončil, ale o rok později stál opět na stupních vítězů, když skončil třetí. Přitom se k závodění nedostal hned. **Během první světové války dělal kočího** a vozil elitu francouzské armády. Traduje se, že na první bugatku si vydělal jako společník starších dam. A jeho další osudy? Po druhé světové válce si s úspěchem vyzkoušel dokonce tehdejší novinku – formuli 1.

Louis Chiron na Velké ceně v roce 1932



krajina skutečně skýtala dokonalý terén pro napínavé souboje. Ale dříve než se na trať vydali sportovci, musel být sveden zápas s přírodou.

Šlo o poměrně gigantický projekt, protože **Masarykův okruh patřil rozhodně mezi ty delší**. Přesné údaje se poněkud lišily a postupně se také délka upravovala. Ale spokojme se s přibližným údajem, že při slavnostním otevření v roce 1930 měřil okruh přes 29 kilometrů. Nešlo tehdy o zcela uzavřené závodíště, ale část trati vedla i po běžně využívaných komunikacích podél zástavby. Nutno ale podotknout, že pro bezpečnost jezdců se dělalo, co se dalo. Zejména okraje silnic se upravovaly tak, aby se předešlo fatálním nehodám.

Ale zpět k číslům, která nám přiblíží stavební šílenství, které propuklo poté, co se naše delagace vypravila do Německa, aby načerpala zkušenosti. Udává se, že použitý materiál by zabral skoro 8 000 plně naložených železničních vagonů. Budovaly se nové úseky, rozšiřovaly se stávající komunikace, dělal se nový povrch a tak dále. **Dělníci museli vozovku připravit asi za čtyři a půl měsíce!** Tak málo chybělo do chvíle, kdy se měly na startu rozburáct motory! A ke všem těmto pracím musíme ještě připočítat stavbu tribun. Stihlo se to, ačkoliv se to zdá nemožné. Zajímavostí je, že ne na všech úsecích zvolili projektanti asfaltový povrch. Klesání se zatáčkami by se totiž při dešti mohlo proměnit **doslova v pohřebiště odvážných pilotů**. Volba proto padla na beton, na jehož kvalitu dohlíželi na slovo vzatí odborníci, kteří neopomněli ani laboratorní přezkoušení.

Domácí půtky

Na plány a přípravy dohlížela mimo jiné zkušená dáma a úspěšná česká závodnice Eliška Junková. Ta měla na svém kontě triumfy z mezinárodních závodů, ale po smrtelné nehodě manžela Čeňka Junka právě na Nürburgringu pověsila závodní volant na hřebík. U motoristického

sportu ale **zůstala jako organizátorka a také pohotová tlumočnice**, neboť vládla několika jazyky.

Nebyla však samozřejmě jedinou osobností, jíž můžeme připsat zásluhy na tom, že do Brna se rok co rok sjížděla obrovská mezinárodní komunita nadšenců a že dění na okruhu přitahovalo mezinárodní pozornost. Už v prvních letech nestačily kapacity hotelů! Velká cena byla zkrátka událost. Právě proto by nás mělo zarazit, že zatímco Němci měli svou Velkou cenu Německa, s Velkou cenou Československa to nebylo tak jednoduché. Otcové zakladatelé, mezi něž patřili zejména Ferdinand Uhlíř či Otto Šulc, patřili totiž mezi funkcionáře Československého automobilového klubu pro Moravu a Slezsko. Vedle něj však existoval také Autoklub Československé

VÍTE, ŽE?

Nepostradatelná Eliška

Na účast třebas právě Chirona měla nepochybně velký vliv Eliška Junková, která díky svým kontaktům z dob své aktivní kariéry získávala pro start na Moravě slavné osobnosti z řad svých bývalých soupeřů a přátel.



Motorismus v plenkách

V prvních letech samostatnosti Československa u nás byl automobil stále obrovskou zvláštností, a snad dokonce raritou. Mohla si ho dovolit jen hrstka nejbohatších. Přitom v nejvyspělejších zemích světa už byla situace diametrálně jiná. Zatímco u nás měl vůz ani ne jeden člověk ze tří tisíc, ve Spojených státech amerických už připadal jeden stroj na pouhých jedenáct lidí. V Anglii to bylo asi desetkrát méně, ale oproti našim poměrům to byla stále sci-fi. O to pozoruhodnější jsou výsledky, kterých dosahovali českoslovenští jezdci a samozřejmě také konstruktéři. Rozvoji automobilismu nepřálo ani veřejné mínění, a dokonce ani politici. Kupci aut či jejich provozovatelé byli **zatěžováni různými daněmi či poplatky na způsob mýtného**. Ano, už tehdy! A soutěže? Přes všechnu nepřízeň poměrů se nová tradice uchytila. Za významný podnik platil závod Zbraslav–Jíloviště založený už v roce 1908!



Jindřich Knapp a jeho stroj Walter Super 6B na Velké ceně roku 1930

republiky. Ten ovšem sídlil v Praze. A pánové se tak úplně nepohodli. V Praze brněnské aktivity nezaštítily, a tak museli organizátoři místo podpory autoklubu získat záštitu od samotné hlavy státu Tomáše Garrigua Masaryka. **Ovšem nesměli používat název Velká cena**

Československa. V Brně tedy nakonec měli nejen Masarykův okruh, ale i Masarykovu Velkou cenu.

Nadšené davy

Brňané nové zábavě okamžitě propadli. Tribuny zdaleka nemohly stačit. Oficiální statistika uvádí, že 28. září 1930 přihlíželo strhující podívané 30 tisíc platících diváků. Jenže! Těch neplatících se našlo mnohem, mnohem víc. Prodírali se k trati, kudy mohli, a tisk psal, že jich nakonec závod vidělo na vlastní oči přes 100 tisíc! Nevyhýbali se však placení jen z lakoty. **Lístek na hlavní tribunu stál 150 Kč**. Tehdy šlo o dost velké peníze a ne každý si něco takového mohl dovolit. A výsledky? Vítězi pomohla technická závada na stroji vedoucího jezdce, jímž byl Tazio Nuvolari na Alfě Romeo. Německý pilot Heinrich

„Němečtí diváci roku 1937 slavili zvednutými pravicemi, když zvítězil Rudolf Caracciola“

Joachim von Morgen na stroji Bugatti proťal cílovou čáru jako první. Smutným hrdinou motoristické historie se stal rakouský šlechtic Maxmilian zu Hardegg, který se v cíli premiérového brněnského závodu objevil jako třetí. Příštího ročníku už se zúčastnit nemohl, protože **jeho život ukončila nehoda v červnu 1931**. To Masarykovu okruhu se smrtelný úraz prozatím vyhnul, i když o kolize s menšími následky pochopitelně nebyla nouze.

A pořadí domácích jezdců? Fanoušci se více radovali při druhém ročníku. Na fantastické čtvrté místo dosáhl Jiří Kristián Lobkowicz se svou bugatkou. Na stejném voze startoval slezský Němec a československý občan Florian Schmidt, vítěz kategorie do 1 500 ccm. Srdce brněnských

VÍTE, ŽE?

Bugatky

Zajímavostí je, že prvním ročníkům vládly vozy Bugatti. Na nich jezdil i fenomenální Louis Chiron. Až v roce 1933, tedy ve IV. ročníku, najdeme mezi vítězi Alfu Romeo. Ale kdo ji řídil? Kdo jiný, než neporazitelný Louis Chiron!

Heinrich Joachim von Morgen se svým vozem Bugatti 35B se snaží v ostrovačickém es předjet Rudolfa Caracciola na stroji Mercedes-Benz SSK (28. září 1930)



VÍTE, ŽE?

Stín smrti

Tragickou nehodu zažil Masarykův okruh v roce 1937. Hermann Lang se svým Mercedesem vylétl poblíž Žebětína z trati a smetl diváky. Dva z nich stála nehoda život.

Původní trasa okruhu – jezdilo se i skrze brněnskou čtvrt' Pisárky



fanoušků však v těchto letech možná nejvíc tloukla pro **Zetky vyráběné zdejší Zbrojovkou**. Už jen dojet do cíle však nebylo jen tak. Úspěchy Zetek se dostavovaly postupně. V roce 1933 se na 6. místě v kategorii do 1 500 ccm umístil Václav Trumpeš a totéž o rok později dokázal František Hošťálek. Přitom nestartovali coby tovární jezdci, ale jako soukromníci. Jeden z nejvýznamnějších domácích pilotů pionýrských dob našeho automobilismu, Jindřich Knapp se v kategorii do 1 500 ccm umístil těsně pod stupni vítězů. Tohoto výsledku dosáhl v roce 1934 na voze značky Walter.



Chcete vědět víc? Z knihy Aleše Sirného Masarykův okruh 1930–1937 od nakladatelství Host čerpal i autor článku

z motoristického hlediska na lepší časy. Burácení motorů se na brněnský okruh opět vrátilo a nechyběl ani trojnásobný vítěz Chiron. Jenže v roce 1950 vznikl seriál formule 1, a ten už do Brna nezávítal. Automobily sice z okruhu nezmizely zcela, ale o mezinárodní konkurenci si mohli pořadatelé nechat jen zdát. Náš obzor se pomalu uzavíral za želenou oponu.

Poněkud jinak se situace jevila motorkářům. Zlatá éra této disciplíny se totiž na brněnském okruhu teprve chystala. Došlo ke značnému zkrácení trati a v roce 1965 mohli v Brně slavit. Seriál mistrovství světa si tu udělal pravidelnou zastávku. V letech 1982 až 1987 nastala krátká přestávka. **Bylo třeba vybudovat nový autodrom**, který by vyhovoval větším bezpečnostním nárokům. To se povedlo. Novodobá tradice vydržela až do roku 2020 a osud tomu chtěl,

že derniéra se kvůli covidovým opatřením konala před prázdnými tribunami. Smutný konec velkého příběhu. Nebo se ještě v budoucnu začne psát nová kapitola? <

Válka a konec

Ani sport se nemohl vyhnout politickým turbulencím 20. století. Už v roce 1936 se nejelo. Kromě finančních těžkostí za tím stála politická situace. Itálie válčila na africkém kontinentu a některé země odmítaly italské jezdce pouštět přes hranice. Pořadatelé rozhodli, že sedmý ročník se za stále těžších a složitějších okolností neuskuteční. Když v roce 1937 zvítězil Rudolf Caracciola na Mercedesu, **němečtí diváci slavili zvednutými pravicemi**. V Říši se pak vítězství patřičně politicky a rasově zideologizovalo. A o rok později ještě přituhlo. Mezinárodní závody se rušily jeden za druhým a ani v Brně se nestartovalo. Válečné roky znamenaly konec jedné slavné etapy.

Éra motorkářů

Po válce se na přerušenu tradici úplně navázat nepodařilo. V roce 1947, tedy v dobách, kdy totalita ještě nezvítězila, se za obnovení závodů dokonce demonstrovalo. Zdálo se, že úspěšně. Nicméně opět zasáhla politika. V revolučním roce 1948 se plánovaný závod na zkrácené trati vůbec nejel. Až o rok později svítalo alespoň

VÍTE, ŽE?

Změna

Po druhé světové válce se na Masarykově okruhu jezdilo po směru hodinových ručiček, zatímco před ní naopak proti směru.



Po roce 1937 se dráha přesunula na samostatný okruh