

Moravské a slezské závody a okruhy

Století moravského silničního závodění



TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



Moravské a slezské

závody a okruhy

**Století moravského
silničního závodění**

Jiří Wohlmuth

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

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

Jiří Wohlmuth

Moravské a slezské závody a okruhy

Století moravského silničního závodění

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 7737. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Fotografie na obálce: Moravské závodnické legendy – vlevo nahoře Kamil Hrušecký na Hykati, vlevo dole Bruno Sojka na Tatraplánu, vpravo Bohumil Staša na Jawě
Fotografie ze svých archivů zapůjčili: Lukáš Bělič, Emil Boček, Miroslav Čada, Miroslav Čáslavka, Jiří David, Bedřich Fendrich, Petr Foltán, Ivan Fotr, Jiří Franek, Bronislav Habartík, Kamil Hrušecký, Vladimír Hubáček, Tomáš Hyan, Robert Janka, Jaroslav Kotrbáček, Werner Knab, Marek Kratochvíl, Jiří Moskal, Hynek Pavliš, Miloslav Sedlák, Bohumil Staša, Velen Slezák, Milan Šobáň, Karel Šoukal, Emanuel Quirenz, Pavel Vašíček, Michal Velebný, Muzeum Tatra Kopřivnice

Počet stran 352
První vydání, Praha 2020
Vytiskla tiskárna TNM Print s.r.o.

© Grada Publishing, a. s., 2020
Cover Design © Jakub Náprstek, 2020
© Seznam.cz, a. s., mapy strany 47, 63, 65, 80, 88, 96, 102, 110, 160, 167, 183, 190, 199, 200, 210, 223, 225, 237, 239, 249, 306

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

ISBN 978-80-271-1842-7 (ePub)
ISBN 978-80-271-1841-0 (pdf)
ISBN 978-80-271-2515-9 (print)

Poděkování

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

Byli to:

*Tomáš Adamec, Alena Babuňková,
Marina Barboriková, Klára Bezděčková,
Michaela Bortlová, Jiří David, Milena Davidová,
Jiří Dospíšil, Anna Marie Drozdová, Roman Fabeš,
Bedřich Fendrich, Jana Filipová, František Gregor,
Květoslav Growka, Zdeněk Frištenský,
Jaroslav Jebáček, Alena Jurníčková,
Magda Karkošková Válková, Werner Knab,
Jaroslav Kotrbáček, Miroslav Koudela,
Lenka Koudelková, Marek Kratochvíl,
Šárka Krákošková, Vojtěch Krejčí, Jiří Lapáček,
Vlastimil Malík, Ladislav Míča, Jaromír Navrkal,
Hana Nováková, Dana Oberreiterová,
Renata Piskalová, Radek Polách, Zdeněk Pomkla,
Sylva Pospíchalová, Miloslav Sedlák,
Václav Seyfert, Lukáš Sochor, Vlastimil Svěrák,
Hana Spitzerová, Olga Starošítková,
Bohumil Staša, Lenka Stolaříková, Vlastimil Svěrák,
Miroslav Svoboda, Karel Šoukal, Renata Tallová,
Jan Tuček, Radovan Vašíček, Jarmila Vohnická,
Josef Vrána, Oldřich Zadražil, Lucie Zajíčková*

Obsah

Poděkování	5
Obsah	7
Úvod	9

OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY 11

Ecce Homo – Šternberk	12
Závod do vrchu Brno – Soběšice	31
Hrabůvka – Stará Bělá	37
Závod do vrchu Svatý Kopeček	39
Automobilový a motocyklový turnaj Jihlava	45
Pradědský okruh	47
Automobilový a motocyklový turnaj Vsetín	50
Ostravský okruh	52
Automobilový a motocyklový turnaj Teplice u Hranic	62
Automobilový a motocyklový turnaj Telč	63
Rychlostní okruh Zlínem	65
Okruh na Výstavišti Brno	73
Okruh Hodonínem	80

OBDOBÍ PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE 85

Štít města Jihlavy – Kartůskův memoriál	88
Brněnský okruh	92
Memoriál Ferdy Hrocha – Zábřeh	96
Havránkův memoriál – Prostějov	102
Šumperský okruh	110
Ostravský trojúhelník	114
Slovácký okruh	119
Kyjovský okruh	131
Memoriál Bohumila Matěhy	136
Znojemský okruh	138
Bezručův okruh – Opava	147
Zlatý hornický kahanec	155
Motocyklový okruh Vyškovem ...	160
Slavkovský okruh	162
Vsetínský okruh	167
O stříbrný štít – Krnov	172
O štít města Boskovic	175
Rychlostní okruh Blanskem	178

Kroměřížský okruh.....	179	Cena Českomoravské vysočiny	248
Svitavský okruh	183	Novojičínská osma	258
Rožnovský okruh.....	190	O stříbrný hornický kahanec	261
Kreselův memoriál	192	Tišnovský okruh	263
Frýdecko-místecký okruh.....	195	Celostátní přeborový závod automobilů a motocyklů – Ostrava.....	266
Hanácký okruh	199	Cena Žďárských vrchů	270
Ostravský motocyklový a automobilový závod.....	202	Pod Štramberskou trúbou	276
Litovelský okruh	207	Hranická osma	282
Mezi dvěma branami – Telč.....	210	Těrlický okruh.....	289
Valašskomeziříčský okruh.....	213	Okruh Ostrava Poruba	306
O hornickou rubačku	214	Cena Flory – Olomouc.....	307
Pisárecký okruh.....	223	Okruhy Ostrava Mariánské Hory a Vítkovice	310
Třebíčský okruh	225	Závod do vrchu Brno.....	313
Moravskotřebovický okruh	231	Okruh Havířov – Šenov	315
Rychlostní závod města Bučovic	234	Balcarův memoriál Ostrava	327
O stříbrný smrk – Jeseník.....	237	Okruh Brno Bohunice	336
Břeclavský okruh	239	Havířovský zlatý kahanec	339
Uničovský okruh.....	245	Závěr	348
Slatinský okruh.....	245		

Úvod

Také v této knize platí, že začátek minulého století přinesl vyvrcholení úžasného vývoje techniky na této planetě. Byla to doba, která dala vzniknout mnoha prestižním přehlídkám, jak kulturním, tak i sportovním. V oblasti hudby se narodily dnes respektované hudební festivaly, svůj život odstartovaly filmové přehlídky v několika zemích Evropy i za mořem. V té plejádě životních zájmů nezůstal pozadu ani motoristický sport.

Před téměř pětasedmdesáti lety byla Morava prakticky pomyslným středem Československa. Od roku 1993 se ale v rámci České republiky stala východní částí nového státu s nezanedbatelným podílem motoristického sportu v životě jejích obyvatel. Na svou dobu dobré silnice napomohly tomu, že Morava byla na začátku minulého století svědkem zajímavých motoristických klání, velice respektovaných nejen u nás, ale i v Rakousku. Ovšem nebyl to pouze motorismus, kdo formoval tamní sportovní život. Velice dobrá morfologie terénu byla vhodná pro budování železničního spojení, a tak tratě na severu a jihu Moravy daly vzniknout i dalším mezi Vídní a Prahou a usnadnily tak cestování závodníkům i sportovním fandům.

Netrvalo dlouho a v mladém Československu na konci dvacátých let minulého století počaly práce na budování moderního závodního okruhu nedaleko Brna. Okruh měl být dějištěm Velké ceny Československa a co víc, jeho název korespondoval se jménem našeho prvního prezidenta, Tomáše Garrigua Masaryka. Bylo to logické, vždyť se narodil právě na Moravě.

To vše přispělo k popularitě zajímavého a dramatického motoristického sportu na Moravě a za stoletého trvání země se v ní zrodily vynikající motoristické osobnosti. Stačí připomenout vynikající automobilovou závodnici Elišku Junkovou z Olomouce, automobilisty Bruno Sojku, Josefa a Aloise Veřmiřovské nebo později Ing. Vladislava Ondřejíka. Z Moravy byli i výborní motocykloví závodníci, ostravský František Bartoš, náš první závodník, který získal mistrovské body na nejtěžším závodě světa slavném Tourist Trophy nebo olomoucký Saša Klímt, několikanásobný vítěz prestižní Šestidenní.

2. 10. 1921	Ecce Homo – Šternberk
3. 5. 1924	Závod do vrchu Brno – Soběšice
19. 7. 1925	Hrabůvka – Stará Bělá
23. 5. 1926	Závod do vrchu Svatý Kopeček
27. 6. 1926	Automobilový a motocyklový turnaj Jihlava
11. 7. 1926	Pradědský okruh
25. 7. 1926	Automobilový a motocyklový turnaj Vsetín
16. 6. 1929	Ostravský okruh
28. 7. 1929	Automobilový a motocyklový turnaj Teplice u Hranic
28. 8. 1932	Automobilový a motocyklový turnaj Telč
5. 8. 1933	Rychlostní okruh Zlínem
20. 10. 1935	Okruh na Výstavišti Brno
3. 10. 1937	Okruh Hodonínem

OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

Ecce Homo – Šternberk

Závod do vrchu Ecce Homo ve Šternberku na Moravě má velice bohatou historii a je ze všech konaných závodů u nás bezesporu nejobsáhlejší. Bylo by možné o něm napsat samostatnou knihu. Ač se závod poprvé pořádal v roce 1921, jeho počátky sahají ještě o téměř dvacet let dříve, až na začátek dvacátého století. V té době byl automobilismus v plenkách a byl záležitostí jen šťastných jednotlivců, přesto se první závod ve Šternberku zapsal do historie. V roce 1904 se automobiloví nadšenci rozhodli uspořádat soutěž spolehlivosti na trati Vídeň – Wroclav (Vratislav) a trať Ecce Homo byla jednou z rychlostních zkoušek celé soutěže. Nejrychlejšího času tehdy dosáhl hrabě Schönborn na voze Lohner – Porsche s motorem Panhard o výkonu 51,5 kW (70 k).

O deset let později se ve Šternberku konaly přípravy na první samostatný závod Ecce Homo, byla dokonce připravena putovní cena a zakoupen třídlíný stříbrný a pozlacený podnos, ovšem vypuknutí první světové války odsunulo do pozadí všechna snažení organizátorů na několik let.

Trvalo ještě dva roky, po skončení první světové války, než se opět rozezvučely závodní automobily ve Šternberku. V roce 1921 byla myšlenka naplněna a je zajímavé, že pořadatelem prvního ročníku byl brněnský německý klub MSAC. Vůbec nejlepší čas v kategorii motocyklů dosáhl známý pražský závodník František Chlad na stroji Harley Davidson, vítěz i známého prvního ročníku Zbraslav – Jíloviště, který trať dlouhou 7,75 km zajel za 7:32,8 minut a stal se tak prvním držitelem putovní ceny. Kategorii automobilů vyhrál Josef Klabazňa na voze Tatra.

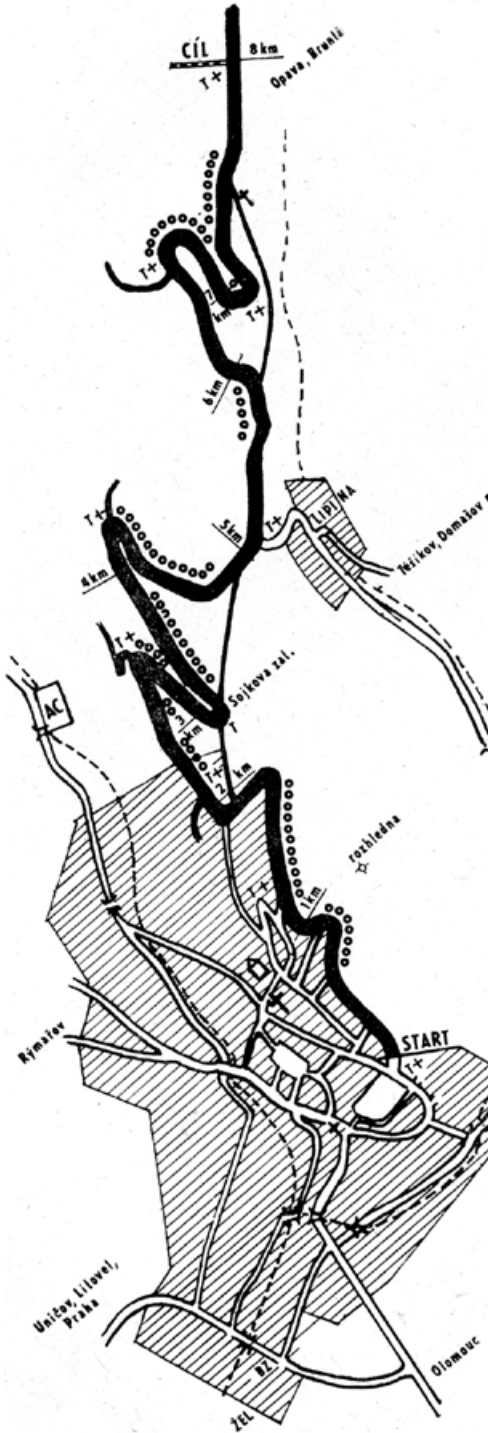
Bylo potěšitelné, že o rok později byl závod v režii našich značek, když zvítězil Karel Mittermüller na voze Tatra a druhý byl Bertrander na voze Laurin a Klement. Posunul se také vítězný čas na hodnotu 6:52,5 min. Netrvalo dlouho a závod do vrchu Ecce Homo měl zvuk i za hranicemi mladé republiky.

Pověst tratě nedaleko Šternberka šla Evropou a zprávy přinášel domácí i zahraniční tisk. Nebylo divu, že počty diváků, a především závodníků dosahovaly nevšedního množství. Padl také rekord a vítězové obou kategorií byli v roce 1923 z Rakouska. V automobilech to byl Rüzler s vozem Steyer s nejlepším časem 5:54,9 min, který vydržel až do roku 1925 a mezi motocykly byl nejlepší krajan Dirlt na Zenithu v čase 6:22,0 min.

Potvrzením toho, že „kopec“ na Moravě má velikou prestiž, byla přítomnost známých závodníků. V roce 1924 sice nestartoval obhájce vítězství Rüzler a náš Kinský v tréninku havaroval, leč byli tady další. S vozem Mercedes s kompresorem dosáhl nejlepšího času 6:02,7 minut Ing. Salzer, provažovaný za mistra volantu. V motocyklech posunul nejlepší čas o 0,9 sekund loňský vítěz Rakušan Dirlt.

Pátý ročník Ecce Homo v roce 1925 byl tentokrát záležitostí domácích jezdců. Hrabě Ulrich. F. Kinský zlepšil s vozem Steyer s obsahem 4,5 l stávající rekord na 5:45,2 min a nejlepšího času mezi motocyklisty dosáhl Bohumil Turek na stroji Harley Davidson časem 6:19,4 min.

Pro představu. V dalším roce konání se počet přihlášených vyšplhal na 81 a znovu padaly nejlepší dosažené časy. Ecce Homo byl také v roce 1926 svědkem triumfu naší legendární dvojice manželů Čenka a Elišky Junkových. Populární 32letý závodník z nedaleké Čermné



na třílitrovém Bugatti zajel mezi závodními vozy čas 5:38,6 minut a mezi sportovními vozy byla druhá nejlepší dodnes nezapomenutelná 26letá olomoucká rodačka Eliška, časem 6:16,9 min. Oba vítěze tehdy vidělo 22 000 přítomných diváků. Mezi motocykly byl tentokrát nejlepší Švýcar Francis Franco- ni na stroji Motosacoche časem 5:51,5 min.

V roce 1927, zřejmě kvůli horšící se kvali- tě povrchu tratě, nebyly překonány rekordní časy Junka a Franconiho. Jinak Junek star- toval a byl opět nejlepší v čase 5:41,4 min, ale to byl nakonec žel jeho poslední start na Ecce Homo před tragickou havárií na novém německém okruhu Nürburgringu v roce 1928.

Ještě pár slov k naší závodnické legendě. Mohlo to být zajímavé dětství rodáka z po- dorlické Dolní Čermné Vincence (Čeňka) Junka (*25. května 1894). Vždyť byl prvoro- zeným synem rodičů Junkových, po němž následovalo ještě dalších 13 sourozenců. Je zajímavé, že velice skromné podmínky v počátku života malého chlapce nehrály nakonec žádnou roli v tom, že z něho rostl mimořádně nadaný a ctížádostivý člověk. Obecnou školu vychodil ve svém rodišti, aby



Liebig na voze Amilcar na startu Ecce Homo



Na startu známý Bondy s vozem Bugatti

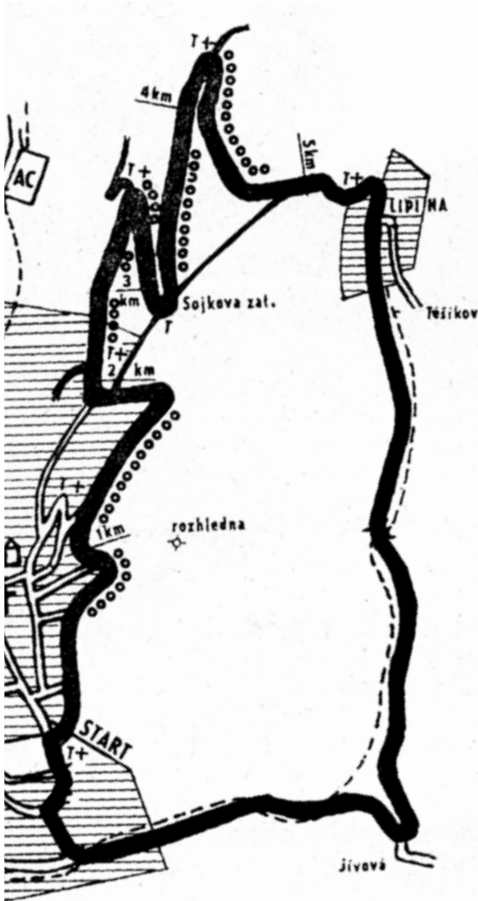
nat a ruku opět učinit práce schopnou. Bylo to nutné i pro budoucnost jeho automobilové vášně. Bankovní úředník s láskou k automobilům (a slečně Pospíšilové) Junek v době rehabilitace zraněné ruky stačil být i velice aktivním činovníkem, který spoluzakládal Autoklub republiky Československé v Praze a stal se i členem jeho výboru.

Na dalších místech zmíněného závodu dojeli z našich i pražský nadšenec Hugo Urban Emmerich, třetí v cíli, jedoucí na voze Talbot. Ve zmíněném roce byl závod Ecce Homo poznamenán tragickou nehodou nadějněho olomouckého motocyklového závodníka Bohumila Mašy v tréninku († 16. září 1927). Maša jezdil na stroji Premier a ještě uprostřed května zvítězil ve třídě třístapadesátek v dalším známém závodě do vrchu Knovíz – Olšany.

Další, už osmý ročník, v roce 1928 patřil k vrcholným evropským závodům. Na stupních vítězů stál také později legendární německý manažer Mercedesu Alfréd Neugebauer. Také motocykly byly záležitostí německých závodníků v čele s vítězem Karlem Galem na BMW, který se stal v té době velice slavným závodníkem. Jinak automobily jely závodní a sportovní, v závodních vozech byly vypsány tři kategorie (1100, 2000 a přes 3000 cm³), ve sportovních vozech bylo pět kategorií (1000, 1500, 2000, 3000 a přes 3000 cm³). Motocykly měly dokonce sedm kategorií (250, 350, 500, přes 500 cm³) a sajdkáry (350, 600 a přes 600 cm³) a počet startujících? Například v 250 cm³ jelo osm jezdců, 350 cm³ tři jezdci, v 500 cm³ deset jezdců, před 500 cm³ tři jezdci. V kategorii automobilů to byl horší. Ve sportovní kategorii

ho rodiče poslali do nedalekého Letohradu (tehdejšího Kyšperka), v němž absolvoval měšťanku. Po ní přišla na řadu už Praha a mladý Junek bez větších potíží ve svém vzdělání připsal absolutorium na Obchodní škole. Zřejmě mu taje této disciplíny včetně „kouzel“ finančního světa opravdu seděly, když po skončení školy nastoupil jako disponent v Pražské úvěrové bance. Brzy byl tak dobrý, že ho šéfové poslali do Olomouce, aby participoval na zřízení tamní filiálky. Ani to nebyla konečná a už po půl roce dostal za úkol zřídit brněnskou pobočku. Současnou mluvou bychom mohli říci, že se v té chvíli Junek choval jako zkušený manažer. Z Olomouce do Brna si vzal s sebou své nejschopnější spolupracovníky, včetně mladé a pohledné Elišky Pospíšilové. Někde tam začínal příběh jejich pozdějšího manželství.

Úspěšnou Junkovu bankovní kariéru přerušila, jako u tisíce jiných životů, první světová válka. Junek sice vyvážel životem, ale na konci války se potýkal s vážným zraněním ruky. Jeho silná vůle, snad jako následek tvrdého dětství, mu pomohla úraz překo-



1500 cm³ jeli čtyři jezdci, ve třídě 2000 cm³ pouze jeden (!), 3000 cm³ tři jezdci, přes 3000 cm³ rovněž jediný startující. V závodních vozech to bylo snad ještě horší. Ve třídách 1100, 2000 a 3000 cm³ jel pouze jeden vůz. Původně se předpokládalo, že ve třídě 1100 cm³ bude veliký souboj Liebiga s Bedřichem Sofferem, ovšem ten bohužel krátce před startem zahynul († 5. září 1928) při zkušební jízdě s šestiválcovým závodním vozem „Z“ u Brna.

Smutné události jakoby neměly konce. Po odchodu Junka a Soffera se těžké havárie nevyhnuly ani dalšímu ročníku Ecce Homo. V tréninku havaroval pražský závodník Vladimír Horák, který 22. září 1929 podlehl těžkým zraněním při nehodě. Na cílové rovince měl smrtelnou nehodu i šternberský závodník Edmund Müller. Ani tyto nešťastné nehody nijak nezabránilly tomu, že se opět překonávaly traťové rekordy. Byl to tentokrát výborný německý jezdec Hans von Stuck, který na voze Austro-Daimler zajel čas 5:18,2 min. Svůj vlastní rekord v kategorii motocyklů překonal na stroji Standart jeho krajan Gall časem 5:37,0 min.

Jubilejnímu desátému ročníku v roce 1930 nepřálo počasí, závod byl doprovázen deštěm a mlhou, diváků bylo méně, ale

přesto byla slušná návštěvnost. Jelo se dokonce s rozsvícenými světly, navzdory všemu trénink i závod proběhly bez nehod. Na dvoulitrové Tatře s kompresorem závod vyhrál výborný kopřivnický závodník Josef Veřmiřovský časem 6:06,1 min. Závod motocyklů byl znovu německou záležitostí, když Paul Alter na stroji Motosacoche jel dokonce rychleji než automobily.

Začátkem třicátých let dostala zatím nepřetržitá série závodů první trhliny. V letech 1931 a 1932 se nakonec nejelo a další soupeření viděli diváci až v roce 1933. Mezi další vítěze Ecce Homo se poprvé zapsali náš Zdeněk Pohl, často startující pod pseudonymem „Hýta“ na Bugatti a pražský závodník Karel Dohnal na německém motocyklu NSU.

Prerušení závodu pokračovalo v letech 1934 a 1935, kdy se opět nezávodilo. Další závod se jel za krásného počasí až v roce 1936. 16. ročník hostil dokonce 107 startujících a z pohledu dosažených časů se Zdeňku Pohlvi podařilo vymazat starý rekord Hanse von Stucka, když na své „bugatce“ projel trať v čase 5:07,8 min. Dnes víme, že Pohlův výkon už nebyl nikdy překonán, podobně jako další, neboť vypuknutí druhé světové války znemožnilo na mnoho let pořádání závodu, nakonec i všech jiných sportů.



Stanislav Kohout na méně známém voze KSP před startem (1951)

Závodní motorismus měl za ta léta ve Šternberku hluboké kořeny. O tom nebylo pochyb, a tak v roce 1947 byl uspořádán první poválečný motocyklový závod v ulicích města. Byla to také doba, v níž řada závodů nesla název memoriál, a to z nejrůznějších důvodů. Pořadatelé chtěli uctít nejen nežijící sportovce, ale i odvážné hrdiny války. Šternberští především chtěli ve dvou ročnících městského okruhu uctít památku bývalého automobilového závodníka Bohumila Mašy, který na trati Ecce Homo tragicky zahynul v roce 1927.

Na začátku padesátých let minulého století začala další kapitola tamního závodění. V roce 1950 se podařilo vybudovat silniční spojkou ze stávající trati do katastrů obcí Lipina a Jirava a vznikl tak 9,82 km dlouhý nový okruh s výškovým rozdílem 200 metrů, který částečně vedl i po trati prestižního závodu do vrchu.

Na začátku padesátých let minulého století začala další kapitola tamního závo-



Už nebohému závodníku pomáhají z vozu nejbližší přítomní nešťastné nehody (z archivu Františka Bauera)

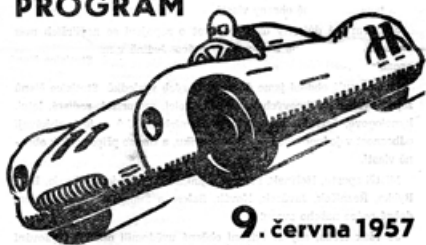
V rámci 5. výročí založení Svazu pro spolupráci s armádou

Automobilový a motocyklový závod

Ecce Homo

pod záštitou ministra automobil. průmyslu Emila Zatloukala

PROGRAM



Cena Kés 1.—

ŠTERNBERK

Emanuel Quirenz s klasickým motocyklem ještě bez kapotáže



Jihomoravská závodnická legenda Otto Krmíček z Hodonína (1958)

Ještě před znovu obnovením závodu Ecce Homo na začátku července 1951 postihla československý závodní sport velice smutná událost. Právě na této slavné trati trénoval jeden z našich nejlepších automobilových závodníků, Bruno Sojka. Ve své době považovaný po Čeňku Junkovi za největšího českého automobilového jezdce – gentlemana, amatérského závodníka, kterého vedla k tomuto sportu velká láska. Byl velice talentovaný, brzy vynikl vysoko nad průměr mezi soupeři, a to platilo nejen na domácích kolbištích, ale i při jeho startech v zahraničí.

Při premiéře na novém, bezmála 10 km dlouhém okruhu, se sešla naše automobilová špička se sportovními i závodními vozy. Startovali zde výborný závodník Zdeněk Treybal, brněnský Alois Gbelec, známý pražský Jaroslav Vlček, mladoboleslavští Josef Černohorský a Václav Bobek. O rok později už byl závodní program rozšířen i o souboje motocyklů. V kategorii závodních vozů na 15 kol strávil vítěz kopřivnický Jaroslav Pavelka za volantem více než hodinu a půl. To jen pro představu. V roce 1953 se mezi vítěze zapsal i motocyklový matador, brněnský Miroslav Čada, později mnohaletý tajemník Velké ceny Československa a ještě později



Ve stejném roce 1958 jeden z mnoha desítek závodníků Ludvík Hrdlička na Ecce Homo

i předseda Svazu závodníků veteránů. O rok později byl závod závodních automobilů velkým soubojem našich značek Tatra a Škoda, nicméně kopřivničtí z Tatry byli úspěšnější. Vítězství se dočkal i Sojkův mladší bratr Zdeněk, což oživilo vzpomínky na zahynulého výborného závodníka Bruna Sojku.

Pak následovala další dvouletá přestávka a jelo se znovu až v roce 1957. Velký souboj byl k vidění v motocyklových třistapadesátkách mezi brněnským Sedlákem a plzeňským Lukšíkem. Mezi závodními vozy tentokrát vybojoval první vítězství známý Alois Veřmiřovský. Asi vůbec nejpočetnější co do počtu kategorií byl na okruhu ročník v roce 1958. V motocyklech jely čtyři třídy, v automobilech dokonce o jednu třídu víc. Motocykly byly ve znamení strakonického továrního jezdce ČZ Stanislava Maliny, trojnásobného vítěze. Gbelec, Vlček, Berkman, Treybal a Veřmiřovský byly posledními vítězi na okružové verzi Ecce Homo.

Až po 13 letech se ve Šternberku znovu závodilo na tradiční trati a znovu jako původně při závodu do vrchu. Ecce Homo historicky vstoupilo do třetího desetiletí svého konání a v roce 1971 se na zkrácené 5,00 km dlouhé trati znovu závodilo. Zbývající část trati nemohla být pro neutěšený stav vozovky využívána. Obnovení závodu nepřálo počasí, ale přišlo 20 000 diváků, aby sledovali závod v rámci mistrovství ČSR. Absolutními vítězi byly závodníci s vozy Škoda, nejlepší z nich byl známý Bořivoj Kořínek časem 6:08,0 min.

Hned na podzim zmíněného roku se zahájily práce na rekonstrukci původní tratě, takže znovu bylo ve hře 7,80 km s výškovým rozdílem 311 metrů a největším stoupáním 7,9 %. Vozovka byla rozšířena a měla jednotný hrubozrnný asfaltový povrch. Práce byly dokončeny, a tak v roce 1972 byl závod zařazen do mistrovství ČSSR s mezinárodní účastí. Nakonec bylo ve startovní listině 18 jezdců z tehdejší NDR, NSR a Rakouska, bylo vypsáno několik kategorií a startovaly dvě jízdy a jejich výsledky se sčítaly. Absolutním vítězem se stal tentokrát Jaroslav Bobek na voze Škoda Spider s celkovým časem 8:33,2 min. Netrvalo dlouho a trať byla považována za jednu z nejkrásnějších v Evropě a brzy se stala dostaveníčkem výborné techniky, která do té doby nebyla u nás k vidění.



S patnáctistovkou Škoda je na trati Zdeněk Cipra (1958)



Tovární jezdec Alois Mark na Tatře 2-607 na trati Ecce Homo



Italský vůz Alfa Romeo a bratislavský jezdec Marian Rajnoha



Několikanásobný vítěz závodu Ecce Homo Dieter Kern s vozem Renault Alpine



Další z našich výborných vrchařů Petr Doležal s legendárním vozem Škoda 130

Ve Šternberku startovaly vozy McNamara s tehdy úctyhodným výkonem 125,1 kW (170 k) nebo Fiat Abarth či Fiat Trivellato, známé Porsche Carrera, Opel Ascona či Ford Capri. Následoval i vůz Brabham BT formule 2 s výkonem neuvěřitelných 235,5 kW (320 k) a také velmi výkonný byl vůz Rakušana Seppa Manhalter BMW Schnitzer s 16ventilovou hlavou s výkonem 182 kW (250 k).

V roce 1974 se vzpomínalo, že právě před sedmdesáti lety poprvé zaburácely motory na Ecce Homo. A znovu tu byla docela slušná účast: 108 domácích a 27 zahraničních jezdců z NDR, NSR, Maďarska, Rakouska i Švýcarska bojovalo, i když počasí moc nepřálo. Několik havárií se naštěstí obešlo bez zranění, odnesly to pouze poškozené karo-

serie vozů. Z našich byli nejlepší Karel Jílek na Spideru MTX s motorem BMW a třetí byl v celkové klasifikaci Jaroslav Bobek na voze Škoda Spider.

V září 1975 padl rekord v účasti závodníků. Těch se přihlásilo 162, z toho byla téměř půlstožka zahraničních, konkrétně 48. Dominoval Švýcar Rudi Wittwer na voze Brabham, který posunul také rekordní čas na hodnotu 7:32,8 minut.

Naším nejlepším byl opět Jaroslav Bobek na Škodě Spider II druhé generace a v ostatních třídách si nejlépe vedli Jiří Moskal, Petr Martinovský, Oldřich Brunclík, Miroslav Adámek i Ing. Jiří Rosický a jejich umění aplaudovalo 25 000 diváků.

Wittwer nakonec dosáhl sportovní mlouvou hat-tricku, třetího vítězství v řadě za sebou (1974–1976), náš nejlepší byl tentokrát Miran Velkoborský s vozem BMW Alpina Spider a jel čas 8:10,28 min. V roce 1977 došlo k zásadnímu posunu v závodní technice. Švýcar Wittwer vyměnil osvědčeného Brabhama za nový vůz March, který připravoval také pro vynikajícího švýcarského pilota F1 Claye Regazzoniho. Ovšem daleko větší překvapení udělal svým časem 3:34,93 min na jednu jízdu celkový vítěz ročníku Ecce Homo 1977 Němec Peter Ernst na voze Osella Abarth. Z našich zajel nejlépe ve skupině A2 brněnský Ing. Josef Michl s vozem



Škoda 110 R, když se mu podařilo porazit známého německého matadora Johanna Abta na voze Audi 50.

Čtvrtou desítku historie závodu odstartoval nový absolutní vítěz Němec Dietre Kern s vozem Renault Alpine F2. Ten jel náš závod podruhé a o rok později se vyznal: „...Tento mezinárodní závod do vrchu byl zatím jak po organizační stránce, tak průběhem závodu nejlepší, který jsem dosud prožil. Mohu to s plnou jistotou posoudit. Velmi mě mrzí, že pro letošní rok nebyl závod zařazen do evropského mistrovství, i když jsem se o to sám velice zasazoval.“ To jsou slova nad jiné.

Mnoho let se naši závodníci těšili na Ecce Homo z vítězství v dílčích kategoriích. V absolutní klasifikaci byla cesta na stupně vítězů ovšem těžší. Až na začátku devadesátých let minulého století slavil velké úspěchy pražský závodník Miroslav Adámek několikanásobný mistr republiky, který po druhém místě v absolutní klasifikaci v roce 1988 se o dva

roky později ještě zlepšil a stal se vítězem prestižního závodu do vrchu. Zároveň je dodnes našim jediným jezdcem, kterému se to podařilo.

Na přelomu tisíciletí byl naším nejlepším vrchařem jilemnický Otakar Krámský. Skončil v roce 2001 třetí, o rok později druhý, ale ve Šternberku se mu zvítězit nepodařilo. Mnohanásobný mistr republiky a úspěšných účastník mistrovství Evropy zahynul ve svých pětapadesáti letech při tréninkové jízdě v Rakousku v roce 2015. Ještě v roce 2010 byl na Ecce Homo třetí.

Jinak mezi naše nejlepší se v posledních letech zařadili brněnští Jiří Mičánek a Dan Michl, syn výborného automobilového závodníka Ing. Josefa Michla, dále Milan Svoboda, Dušan Nevěřil či Miloš Beneš.



Jilemnický Ing. Otakar Krámský, několikanásobný evropský šampion s vozem Reynard



Náš poslední vítěz dnes váženého závodu do vrchu Ecce Homo pražský Miroslav Adámek s vozem Audi

1. ROČNÍK

2. října 1921, Šternberk, délka trati 7,75 km

Ecce Homo

Motocykly s přidavným motorem:

1. Siegel	DKW	14:11,4 min
2. Ernst Schneider	DKW	14:58,6
3. Hornu	Groger	15:20,3

350 cm³

1. J. Krčmář	Douglas	12:18,5 min
--------------	---------	-------------

500 cm³

1. A. Strasilla	NSU	9:39,6 min
2. H. Storel	NSZ	11:18,3

750 cm³

1. Jiří Tachecí	Humber	8:42,5 min
2. W. Dennis	Adlter	9:06,6
3. H. Steiger	Wanderer	9:24,4

1000 cm³

1. František Chlad	H. Davidson	7:32,8 min
2. U. Suchý	H. Davidson	8:39,9
3. A. Šulc	BMW	9:39,6

Automobily cestovní:

1,1 l

1. Fritz Güdel	Gnom	9:11,1 min
2. F. Wodička	Wanderer	9:12,5
3. Silkutetzky	Wanderer	9:31,3

2,0 l

1. Pinner	Walter	7:46,7 min
2. Štohanzl	Laurin a Klement	9:22,0
3. G. Winter	Fiat	9:56,8

3,5 l

1. Josef Klabazňa	Tatra	7:45,6 min
2. Josef Veřmiřovský	Tatra	8:13,2
3. Ulrich Kinský	Steyer	8:29,8

5,0 l

1. František Rumreich	Graf a Stift	7:56,6 min
2. Ing. H. Vodička	Tatra	8:09,4

2. ROČNÍK

24. září 1922, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily:

1. Karel Mittermüller	Tatra	6:52,5 min
2. Bertrander	Laurin a Klement	6:53,3
3. Brandl	Mercedes	7:03,2

Motocykly:

1. U. Suchý	Harley Davidson	7:05,5 min
2. Jiří Tachecí	Itar	7:27,8
3. František Chlad	AJS	7:29,0

3. ROČNÍK

23. září 1923, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily závodní:

1. K. Rüzler (A)	Steyer	5:54,9 min
2. Hugo Urban Emmerich	OM	7:05,3
3. Fritz von Zsolnay	Puch	7:27,3

Automobily sportovní:

1. Karl Sponer	Steyer	6:42,5 min
2. Josef Graf	Graf a Stift	6:49,7
3. „Vítámvás“ (pseudonym)		

Motocykly:

1. Karl Dirlt (A)	Zenith	6:22,0 min
2. Karl Gall (D)	Zenith	6:44,7
3. Ruppert Karner	Sunbeam	6:46,5

4. ROČNÍK

21. září 1924, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily závodní:

1. Otto Salzer (D)	Mercedes Benz	6:02,7 min
2. Kogler	Bugatti	6:45,7

Automobily sportovní:

1. Fritz von Zsolnay	ADM	6:34,5 min
2. Čeněk Junek	Bugatti	6:35,3
3. Fritz von Zsolnay	Mercedes	6:46,0

Motocykly:

1. Bohumil Turek	Walter	6:19,4 min
2. Karl Dirlt (A)	Zenith	6:21,1
3. Karl Gall (D)	Zenith	6:25,3

Ecce Homo – Šternberk

Sajdkáry:

1. U. Suchý	Harley Davidson	7:37,6 min
2. Miroslav Sochor	Indian	7:38,6
3. Gregor	Indian	7:50,1

5. ROČNÍK

20. září 1925, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily závodní:

1. Ulrich. F. Kinský	Steyer	5:45,2 min
----------------------	--------	------------

Automobily sportovní:

1. Fritz von Zsolnay	ADM	6:16,6 min
2. A. Lams	Mathis	6:23,2
3. Wilfried Proskowetz	Vauxhall	6:43,9

Motocykly:

1. Bohumil Turek	Harley Davidson	6:19,4 min
2. Čeněk Dlouhý	Omega	6:47,0
3. Alois Kraus	Royal Enfield	6:55,8

Sajdkáry:

1. Wainhara	Brough Superior	7:03,4 min
2. Míťa Vychodil	Montgomery	7:31,9
3. M. Grabecz	Sundbeam	8:09,0

6. ROČNÍK

19. září 1926, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily 3000:

1. Čeněk Junek	Bugatti	5:38,6 min
2. Fritz von Zsolnay	Graf a Stift	5:41,7
3. Ulrich. F. Kinský	Steyer	5:58,8

Automobily sportovní:

1. Josef Graf	Graf a Stift	5:59,7 min
2. Eliška Junková	Bugatti	6:16,9
3. Baron von Wenzel-Mosan	Mercedes	6:32,6

Automobily cestovní:

1. Philipp von Berkheim	Mercedes	6:34,9 min
2. Josef Veřmiřovský	Tatra	6:35,5
3. Baron von Wenzel-Mosan	Mercedes	6:45,2

Motocykly:

1. Francesco Franconi (CH)	Motosacoche	5:51,5 min
2. Bohumil Turek	Harley Davidson	5:57,8
3. Stanislav Chaloupka	Scott	6:26,8

Sajdkáry:

1. Oscar Schmal	Harley Davidson	7:05,1 min
2. Míťa Vychodil	Montgomery	7:21,2
3. M. Grabecz	Sundbeam	7:36,7

7. ROČNÍK

18. září 1927, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily sportovní:

1. Schaumburg – Lippe	Mercedes	6:04,7 min
2. Karel Mittermüller	Z	7:20,9
3. Spiegel	Graf a Stift	7:36,9

Automobily:

1. Čeněk Junek	Bugatti	5:41,4 min
2. Schaumburg – Lippe	Mercedes	6:04,7
3. Hugo Urban Emmerich	Talbot	6:18,0

Motocykly:

1. Alois Kraus	Premier	5:58,7 min
2. G. König	Sundbeam	6:13,1
3. Václav Liška	Excelsior	6:19,4

Sajdkáry:

1. Míťa Vychodil	Montgomery	6:51,7 min
2. Oscar Schmal	Harley Davidson	7:07,2
3. M. Grabecz	Sundbeam	7:09,6

8. ROČNÍK

16. září 1928, Šternberk, délka trati 7,75 km

Ecce Homo

Motocykly:

250 cm³ (... kol = ... km, 8 startujících)

1. Winkler	DKW	6:47,4 min
2. Hugo Tichý	Terrot	7:17,1
3. Míťa Vychodil	Coventry	7:29,8

350 cm³ (... kol = ... km, 3 startující)

1. Gerlach	Standart	6:37,3 min
2. Kliwar	Velamos	8:37,5

500 cm³ (... kol = ... km, 10 startujících)

1. Kroboth	Gillet	6:18,1 min
2. Alois Kraus	Premier	6:22,1
3. Hugo Tichý	Indian	6:27,9

přes 500 cm³ (... kol = ... km, 3 startující)

1. Karl Gall	BMW	5:42,3 min
2. Alois Kraus	Premier	5:58,0
3. Kopka	H. Davidson	6:33,5

Sajdkáry:

350 cm³ (30 kol = 232,5 km, ... startujících)

1. Trnka nedojel

600 cm³ (... kol = ... km, ... startujících)

1. Boxhorn	Rudge	7:05,2 min
2. K. Češka	Rudge	8:25,4

přes 600 cm³ (30 kol = 232,5 km, ... startujících)

1. Taber (Premier) a Vychodil (Coventry) nedojeli

Automobily sportovní:

1100 cm³ (... kol = ... km, 2 startující)

1. Lendl	Amilcar	7:07,9 min
2. Karger	Z	7:57,5

1500 cm³ (... kol = ... km, 4 startující)

1. Gut	Bugatti	5:58,5 min
2. Wawreczka	Bugatti	7:09,9
3. J. Novák	Bugatti	7:31,7

2000 cm³ (... kol = ... km, 9 startujících)

1. Josef Veřmiřovský	Tatra	6:58,3 min
----------------------	-------	------------

3000 cm³ (... kol = ... km, 3 startující)

1. Zawidiowski	Austro Daimler	6:43,1 min
2. hrabě Czienski	Austro Daimler	6:54,0
3. J. Lexa	Whippet	8:01,9

přes 3000 cm³

1. Oesterreicher	Elite	7:23,1 min
------------------	-------	------------

Automobily závodní:

1100 cm³

1. Liebig	Amilcar	nedojel
-----------	---------	---------

1100 cm³

1. Liebig	Amilcar	nedojel
2. J. Ripper	Bugatti	5:53,4 min
3. dr. Vetterli	Bugatti	6:20,4

2000 cm³

1. dr. Bittmann	Bugatti	6:20,0 min
-----------------	---------	------------

přes 3000 cm³

1. Neugebauer	Mercedes Benz	5:57,7 min
---------------	---------------	------------

9. ROČNÍK

22. září 1929, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily:

1. Hans von Stuck (D)	Austro Daimler	5:18,2 min
2. Jiří Kristián Lobkowicz	Bugatti	5:38,1
3. Emil Frankl	Steyer	6:01,0

Automobily sportovní:

1. Max Arco – Zinnerberg	Mercedes	5:56,3 min
2. Florian Schmidt	Amilcar	6:31,7
3. Adolf Szczyzycki	Wikow	7:18,4

Motocykly:

1. Karl Gall (D)	Standart	5:37,0 min
2. Runtsch	Douglas	5:48,3
3. Karl Gall	Standart	5:49,4

Sajdkáry:

1. Herman Lang	Standart	6:17,6
----------------	----------	--------

10. ROČNÍK

7. září 1930, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily sportovní:

1. Josef Veřmiřovský	Tatra	6:06,1 min
2. Florian Schmidt	Amilcar	6:08,9
3. Adolf Szczyzycki	Wikow	6:59,6

Motocykly:

1. Paul Oiter (D)	Motosacoche	5:39,8 min
2. O. Henych	Rudge	5:59,0
3. Alois Kraus	Premier	6:09,4

Sajdkáry:

1. Fr. Buliroch	Scott	7:04,4 min
2. Konečný	BMW	7:11,9

Ročníky 11. a 12. v letech 1931 a 1932 se nekonaly.

13. ROČNÍK

10. září 1933, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily:

1. Zdeněk Pohl	Bugatti	5:47,0 min
2. Jan Kubíček	Bugatti	5:58,1
3. Jiří Weinfurter	Bugatti	6:05,9

Automobily sportovní:

1. Florian Schmidt	Bugatti	5:49,2 min
2. Jan Kubiček	Bugatti	5:53,5
3. Wilfried Proskowetz	Bugatti	6:12,6

Motocykly:

1. Josef Zweig	Velocette	6:06,2 min
2. Karel Dohnal	NSU	6:08,7
3. Josef Zweig	Velocette	6:09,2

Ročníky 14. a 15. v letech 1934 a 1935 se nekonaly.

16. ROČNÍK

20. září 1936, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily závodní:

1. Zdeněk Pohl	Bugatti	5:07,8 min
2. Florian Schmidt	Bugatti	5:11,7
3. Bruno Sojka	Bugatti	5:37,3

Automobily sportovní:

1. F. Spiegel – Diesenberg	BMW	6:11,8 min
2. Fritz Huckel	BMW	6:23,3
3. B. Fišer	MG	6:37,5

Automobily cestovní:

1. Karel Vlašín	Z	6:34,7 min
2. Al. Chlupáček	Bugatti	6:34,9
3. Vladimír Formánek	Aero	6:39,9

Motocykly:

1. K. Kraupner	Norton	5:51,7 min
2. Wilfried Proskowetz	BMW	6:00,8
3. Horny	DKW	6:12,2

Sajdkáry:

1. Starke	NSU	5:47,0 min
2. K. Kraupner	Norton	8:36,6

17. ROČNÍK

5. září 1937, Šternberk, délka trati 7,75 km

Automobily závodní:

1. Florian Schmidt	Bugatti	5:14,0 min
2. E. Laufka	Z	5:17,8
3. Bruno Sojka	Bugatti	5:34,2

Automobily sportovní:

1. Jan Kubiček	Bugatti	5:50,3 min
----------------	---------	------------

Automobily cestovní:

1. Wilfried Proskowetz	Jaguar	6:08,0 min
------------------------	--------	------------

Motocykly:

1. Antonín Vitvar	Jawa	5:31,1 min
2. Antonín Vitvar	Jawa	5:37,2
3. Antonín Vitvar	Jawa	5:47,1

18. ROČNÍK

1. října 1950, Šternberk, délka trati 9,82 km

Automobily sportovní:

750 cm³

1. Lamač	Minor
2. František Sutnar	Minor

1500 cm³

1. Jaroslav Vlček	Magda
2. Kříž	
3. Ivan Hodáč	

2000 cm³

1. Jaroslav Pavelka	Tatraplán
2. Ing. František Dobrý	

Automobily závodní:

1. Bruno Sojka	Tatra monopost
2. Jaroslav Pavelka	Tatra monopost
3. Jaroslav Vlček	Magda

19. ROČNÍK

12. září 1951, Šternberk, délka okruhu 9,82 km

Ecce Homo

Automobily sportovní:

750 cm³ (11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Zdeněk Treybal	Minor	1:17:00,4 h
2. Josef Štyler	Monir	1:17:21,1
3. Alois Gbelec	Minor	1:17:21,7

1500 cm³ (11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Jaroslav Vlček	Magda	1:15:26,6 h
2. Josef Černožorský	Škoda	1:15:46,6
3. Rudolf Lodes	Rulo	1:21:25,1

přes 1500 cm³ (11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Alois Rieger	Hakar	1:19:41,0 h
2. Jan Filipovič	BMW	1:20:24,1

Automobily závodní (11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Václav Bobek	Škoda	1:39:49,1 h
2. Antonín Komár	Cisitalia	1:41:27,9
3. Jaroslav Vlček	Magda	1:42:56,4

20. ROČNÍK

20. července 1952, Šternberk, délka okruhu 9,82 km

Ecce Homo

Motocykly:

250 cm³ (5 kol = 49,1 km, 19 startujících)

1. Hynek Svoboda	Walter	34:52,1 min
2. Pachtl	Jawa	35:01,4
3. Bohumil Lakomý	Jawa	35:50,5

350 cm³ (5 kol = 49,1 km, 12 startujících)

1. Emil Konečný	Walter	34:29,4 min
2. K. Vohralík	Jawa	35:01,4
3. Ludvík Panáček	Walter	35:18,3

Automobily sportovní:

750 cm³ (10 kol = 98,2 km, 17 startujících)

1. Václav Hovorka	HMV	1:16:40,3 h
2. Josef Štyler	Minor	1:17:43,9
3. Alois Gbelec	Minor	1:18:15,6

1200 cm³ (10 kol = 98,2 km, 9 startujících)

1. Josef Černohorský	Škoda	1:12:42,3 h
2. Jaroslav Vlček	Magda	1:13:37,1
3. Metoděj Příkryl	Magda	1:18:13,5

2000 cm³ (10 kol = 98,2 km, 9 startujících)

1. J. Vazda	Tatra	1:12:59,6 h
2. Jiří Pohl	Škoda	1:17:30,4
3. Alois Rieger	Hakar	–1 kolo

Automobily závodní:

1200 cm³ (15 kol = 147,3 km, 5 startujících)

1. Jaroslav Pavelka	Tatra	1:31:03,1 h
2. Václav Bobek	Škoda	1:34:38,9
3. Tvrdík	ZK	–7 kol

21. ROČNÍK

... 1953, Šternberk, délka okruhu 9,82 km

Ecce Homo

Motocykly:

250 cm³ (7 kol = 68,74 km, ... startujících)

1. Břetislav Kreml	Jawa	47:57,4 min
--------------------	------	-------------

350 cm³ (7 kol = 68,74 km, 12 startujících)

1. Miroslav Čada	Walter	47:21,7 min
------------------	--------	-------------

Automobily sportovní:

750 cm³ (11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Václav Hovorka	HMV	1:15:23,8 h
2. Oldřich Šusta	Minor	
3. František Kameš	Minor	

1200 cm³ (11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Václav Hovorka	HMV	1:18:50,0 h
2. Leopold Lancman	Minor	

3000 cm³ (11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Josef Chovanec	Tatraplán	1:11:48,1 h
2. Stanislav Kohout	KSP	
3. Zdeněk Sojka	BMW	

Automobily závodní:

(11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Jaroslav Pavelka	Tatra	1:05:54,0 h
2. Adolf Veřmiřovský	Tatra	
3. Jan Kubiček	Speciál	

22. ROČNÍK

11. července 1954, Šternberk, délka trati 9,82 km

Ecce Homo

Motocykly:

250 cm³

1. Josef Navrátil	Jawa	45:36,5 min
2. Ladislav Richter	Walter	45:40,4
3. Hynek Svoboda	Walter	46:50,8

350 cm³

1. Miroslav Čada	Walter	47:21,7 min
------------------	--------	-------------

Automobily sportovní:

750 cm³

1. František Kameš	Minor	1:15:06,5 h
2. Josef Štyler	Margab	1:15:36,8
3. Karel Valchař	Lomicar	1:16:22,7

1200 cm³

1. Jaroslav Vlček	Magda	1:11:32,3 h
2. Václav Bobek	Škoda	1:14:17,7
3. Miroslav Fousek	Škoda	1:14:44,3

1500 cm³

1. Alois Rieger	Hakar	1:18:35,0 h
2. Vaníček	Bugatti	–1 kolo

2000 cm³

1. Zdeněk Sojka	BMW	1:23:55,9 h
2. Alois Rieger	Hakar	1:28:46,0

Automobily závodní:

1. Jaroslav Pavelka	Tatra	1:15:17,5 h
2. Adolf Veřmiřovský	Tatra	1:15:41,0
3. Václav Bobek	Škoda	1:19:18,4

23. ROČNÍK

9. června 1957, Šternberk, délka okruhu 9,82 km

Ecce Homo

Motocykly:

250 cm³ (7 kol = 68,74 km, 30 startujících)

1. R. Rosenbrok (DDR)	Simpson	45:11,0 min
2. Tomáš Šmatlánek	ČZ	45:15,3
3. Antonín Faugner	ČZ	45:16,1

350 cm³ (7 kol = 68,74 km, 33 startujících)

1. Bořivoj Sedlá	Norton	45:04,9 min
2. Josef Lukšík	ČZ	45:04,9
3. R. Rosenbrok (DDR)	Simpson	45:32,5

Automobily sportovní:

750 cm³ (11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Sigfried Seifert (DDR)	BMW	1:18:24,7 h
2. Oldřich Šusta	Minor	1:20:04,0
3. Jaroslav Kafka	BMW	1:20:12,8

1100 cm³ (11 kol = 108,02 km, ... startujících)

1. Jaroslav Vlček	Magda	1:15:22,6 h
2. Oldřich Šusta	BMW	1:16:19,2
3. Alois Rieger	Hakar	1:18:26,4

750 cm³ (7 kol = 68,74 km, ... startujících)

2. Alois Mark	Tatra	1:11:25,6 h
3. Metoděj Příkryl	Tatra	1:11:46,7

24. ROČNÍK

22. června 1958, Šternberk, délka okruhu 9,82 km

Ecce Homo

Motocykly:

125 cm³ (7 kol = 68,74 km, 30 startujících)

1. Stanislav Malina	ČZ	47:06,2 min
2. Ladislav Duboczy	ČZ	47:24,1
3. Viliam Kapusta	ČZ	47:24,2

175 cm³ (7 kol = 68,74 km, 30 startujících)

1. Jiří Beneš	ČZ	44:28,9 min
2. Jan Viktorin	ČZ	45:43,2
3. Ludvík Kašper	ČZ	45:43,2

250 cm³ (7 kol = 68,74 km, 30 startujících)

1. Stanislav Malina	ČZ	42:07,1 min
2. František Štátný	Jawa	42:14,2
3. Jan Janouš	Jawa	42:34,0

350 cm³ (7 kol = 68,74 km, 30 startujících)

1. Stanislav Malina	ČZ	42:34,0 min
2. František Štátný	Jawa	42:49,8
3. Miroslav Špak	Jawa	43:49,1

Automobily sportovní:

750 cm³ (7 kol = 68,74 km, ... startujících)

1. Alois Gbelec	Minor	46:19,8 min
2. Václav Barcal	Minor	47:03,2
3. František Kameš	Minor	47:04,1

1100 cm³ (7 kol = 68,74 km, ... startujících)

1. Jaroslav Vlček	Magda	47:03,8 min
2. František Kameš	Škoda	48:51,0
3. Rudolf Lodes	Rulo	49:37,1

1500 cm³ (7 kol = 68,74 km, ... startujících)

1. Miroslav Berkman	Škoda	46:15,0 min
2. Alois Rieger	Škoda	48:00,8
3. M. Mičík	Škoda	48:22,8

Automobily závodní:

500 cm³ (7 kol = 68,74 km, ... startujících)

1. Zdeněk Treybal	ESO	45:55,0 min
2. Jiří Bulíček	Hvězda	46:11,1

2000 cm³ (7 kol = 68,74 km, ... startujících)

1. Adolf Veřmiřovský	Tatra	40:22,2 min
2. Miroslav Berkman	Tatra	41:27,2
3. Metoděj Příkryl	Tatra	42:48,3

25. ROČNÍK

12. září 1971, Šternberk, délka okruhu 5,0 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Bořivoj Kořínek	Škoda	6:08,0 min
2. Jaroslav Jelínek	Škoda	6:33,1
3. Václav Syříště	Škoda	6:37,3

26. ROČNÍK

23. července 1972, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Jaroslav Bobek	Škoda	8:33,2 min
2. Zdeněk Halada	BMW	8:47,7
3. Zdeněk Mašita	SAAB	9:04,2

27. ROČNÍK

8. září 1973, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Jaroslav Bobek	Škoda	8:20,8 min
2. Karl Bohringer (A)	Namara	8:24,4
3. Wolfgang Kuther (DDR)	Žiguli	8:53,79

28. ROČNÍK

21. července 1974, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Hans Rudi Wittwer (CH)	Brabham	8:19,7 min
2. Karel Jílek	MTX	8:38,7
3. Jaroslav Bobek	Škoda	8:44,1

29. ROČNÍK

21. září 1975, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Hans Rudi Wittwer (CH)	Brabham	7:32,8 min
2. Peter Ernst (D)	Osella	7:47,2
3. Willy Rabl (A)	Porsche	7:50,6

30. ROČNÍK

4. července 1976, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Hans Rudi Wittwer (CH)	Brabham	7:29,64 min
2. Josef Binder (CH)	Horag	7:39,76
3. Peter Ernst (D)	Osella	7:40,6

31. ROČNÍK

3. července 1977, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Peter Ernst (D)	Osella Abarth	7:10,87 min
2. Hans Ruedi Wittwer (CH)	March	7:11,72
3. Herbert Jerich (A)	March	7:14,89

32. ROČNÍK

25. června 1978, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Dieter Kern (D)	Renault Alpine	7:00,44 min
2. Helmut Kalenborn (D)	March	7:26,21
3. Olof Wijk (S)	Astra	7:35,94

33. ROČNÍK

2. září 1979, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Dieter Kern (D)	Renault Alpine	6:44,39 min
2. Helmut Achatz (A)	TOJ	6:52,02
3. Kurt Buess (CH)	Osella	6:52,02

34. ROČNÍK

31. srpna 1980, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – absolutní vítěz

1. Dieter Kern (D)	Alpine	6:37,34 min
2. Kurt Buess (CH)	Osella	6:44,61
3. Helmut Kalenborn (D)	Chevron	7:02,38

35. ROČNÍK

20. září 1981, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Dieter Kern (D)	Alpine	7:18,47 min
2. Jean Louis Bos (CH)	Lola	7:22,27
3. Helmut Kalenborn (D)	March	7:42,67

36. ROČNÍK

20. června 1982, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Walter Pedrazza (A)	PRC	6:28,07 min
2. Kurt Buess (CH)	Lola	6:42,83
3. Dieter Kern (D)	Renault	6:43,09

37. ROČNÍK

24. dubna 1983 Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Mauro Nesti (I)	Osella	6:22,36 min
2. Kurt Buess (CH)	Lola	6:40,59
3. Herbert Stenger (D)	Ford	6:40,84

38. ROČNÍK

22. dubna 1984, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Ruedi Caprez (CH)	Martin	6:15,09 min
2. Mauro Nesti (I)	Osella	6:15,85
3. Walter Pedrazza (A)	PRC	6:21,88

39. ROČNÍK

16. června 1985, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Fredy Baer (CH)	Osella	6:34,64 min
2. Roberto Curatolo (I)	Osella	6:35,53
3. Mauro Nesti (I)	Osella	6:46,32

40. ROČNÍK

15. června 1986 Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Mauro Nesti (I)	Osella	6:26,07 min
2. Herbert Stenger (D)	Ford	6:40,84
3. Andres Vilariño (E)	Lola BMW	6:28,63

41. ROČNÍK

28. června 1987 Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Andres Vilariño (E)	Lola BMW	6:26,20 min
2. Mauro Nesti (I)	Osella	6:26,07
3. Markus Hotz (CH)	Lola	6:30,66

42. ROČNÍK

19. června 1988, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Horst Fendrich (D)	Maurer	6:41,74 min
2. Miroslav Adámek	HSS Audi	6:44,85
3. Markus Hotz (CH)	Lola	6:51,26

43. ROČNÍK

18. června 1989, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Fredy Amweg (CH)	Martini	6:44,41 min
2. Andres Vilariño (E)	Equipe	6:48,60
3. Herbert Stenger (D)	Equipe	6:50,20

44. ROČNÍK

27. května 1990, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Miroslav Adámek	March	6:15,48 min
2. Andres Vilariño (E)	Equipe	6:16,69
3. Herbert Stenger (D)	Equipe	6:16,70

45. ROČNÍK

16. června 1991, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Andres Vilariño (E)	Lola	6:15,03 min
2. Herbert Stenger (D)	Equipe	6:18,02
3. Philippe Darbellay (CH)	Lucchini	6:18,48

46. ROČNÍK

31. května 1992, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Andres Vilariño (E)	Lola	6:10,71 min
2. Heinz Steiner (D)	Martini	6:16,10
3. Horst Fendrich	Maurer	6:20,35

47. ROČNÍK

13. června 1993, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Francisco Pandlo Egozkne (E)	Osella	6:10,34 min
2. Andres Vilariño (E)	Lola	6:13,66
3. Heinz Steiner (D)	Martini	6:15,28

48. ROČNÍK

19. června 1994, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Heinz Steiner (CH)	Martini	6:11,46 min
2. Horst Fendrich	Martini	6:12,34
3. Jean Dabad Vinyes (AND)	Osella	6:18,46

49. ROČNÍK

10. června 1995, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Fabio Danti (I)	Osella	6:29,48 min
2. Heinz Steiner (CH)	Martini	6:37,96
3. Rüdiger Faustmann (D)	Faust	6:40,44

50. ROČNÍK

23. června 1996, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Fabio Danti (I)	Osella	6:29,88 min
2. Rüdiger Faustmann (D)	Faust	6:40,44
3. Jiří Mičánek	Lucchini	6:53,77

51. ROČNÍK

8. června 1997, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Rüdiger Faustmann (D)	Faust	6:15,64 min
2. Pasquale Irlando (I)	Osella	6:18,46
3. Giulio Regosa (I)	Rebo Sport	6:21,14

52. ROČNÍK

7. června 1998, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Horst Fendrich (D)	Reynard	6:08,26 min
2. László Szász (H)	Reynard	6:09,38
3. Rüdiger Faustmann (D)	Faust	6:10,74

53. ROČNÍK

6. června 1999, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Walter Leitgeb (A)	Reynard	6:05,83 min
2. László Szász (H)	Reynard	6:07,33
3. Franz Tschager (I)	Lucchini	6:16,92

54. ROČNÍK

11. června 2000, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Walter Leitgeb (A)	Reynard	5:56,17 min
2. Christian Debias (F)	Martini	6:08,82
3. László Szász (H)	Reynard	6:10,41

55. ROČNÍK

10. června 2001, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. László Szász (H)	Reynard	6:10,77 min
2. Walter Leitgeb (A)	Reynard	6:14,11
3. Otakar Krámský	Osella	6:14,11

56. ROČNÍK

9. června 2002, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. László Szász (H)	Reynard	6:06,33 min
2. Otakar Krámský	Osella	6:08,41
3. Fausto Bormolini	Osella	6:09,87

57. ROČNÍK

8. června 2003, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. László Szász (H)	Reynard	6:00,59 min
2. Simone Faggioli (I)	Osella	6:04,26
3. Omar Magliona (A)	Osella	6:10,05

58. ROČNÍK

6. června 2004, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. László Szász (H)	Reynard	6:07,72 min
2. Hermann Waldi (A)	Reynard	6:08,11
3. Jaroslav Krajčí (SK)	Lola	6:08,80

59. ROČNÍK

9. září 2005, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Anders Vilariño (E)	Reynard	5:57,39 min
2. László Szász (H)	Reynard	6:04,41
3. Jaroslav Krajčí (SK)	Lola	6:08,28

60. ROČNÍK

4. června 2006, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Fausto Bormolini (I)	Lola	6:43,65 min
2. Guilio Regosa (I)	Lola	6:44,58
3. Milan Svoboda	Dallara	6:48,64

61. ROČNÍK

3. června 2007, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Anders Vilariño (E)	Reynard	6:33,63 min
2. Fausto Bormolini (I)	Reynard	6:37,31
3. Dušan Nevěřil	Lola	6:48,79

62. ROČNÍK

1. června 2008, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Lionel Reyat (F)	Reynard	5:49,11 min
2. Simone Faggioli (I)	Osella	5:55,84
3. László Szász (H)	Reynard	5:59,60

63. ROČNÍK

7. června 2009, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Simone Faggioli (I)	Osella	5:40,57 min
2. Fausto Bormolini (I)	Reynard	6:00,52
3. Miloš Beneš	Ralt	6:04,82

64. ROČNÍK

6. června 2010, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Simone Faggioli (I)	Osella	5:37,96 min
2. Miloš Beneš	Ralt	6:01,82
3. Otakar Krámský	Reynald	6:04,62

65. ROČNÍK

12. června 2011, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Simone Faggioli (I)	Osella	6:44,35 min
2. Dan Michl	Opel	6:47,38
3. Petr Rokyta	Ligier	7:00,16

66. ROČNÍK

3. června 2012, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Simone Faggioli (I)	Osella	5:34,42 min
2. Marcel Steiner (CH)	Osella	5:46,47
3. Miloš Beneš	Osella	5:47,65

67. ROČNÍK

2. června 2013, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Simone Faggioli (I)	Osella	5:37,87 min
2. Marcel Steiner (CH)	Osella	5:45,53
3. Miloš Beneš	Osella	5:50,90

68. ROČNÍK

8. června 2014, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Simone Faggioli (I)	Norma	5:38,19 min
2. Fausto Bormolini (I)	Reynard	5:46,15
3. Miloš Beneš	Osella	5:46,90

69. ROČNÍK

8. června 2015, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Simone Faggioli (I)	Norma	5:33,98 min
2. Miloš Beneš	Osella	5:44,14
3. Fausto Bormolini (I)	Reynard	5:48,61

70. ROČNÍK

6. června 2016, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Christian Merli (I)	Osella	5:32,49 min
2. Paride Macario (I)	Osella	5:40,02
3. Loel Volluz (CH)	Osella	5:40,53

71. ROČNÍK

4. června 2017, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Simone Faggioli (I)	Norma	5:53,75 min
2. Christian Merli (I)	Osella	5:53,93
3. Paride Macario (I)	Osella	5:58,19

72. ROČNÍK

3. června 2018, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Christian Merli (I)	Osella	5:45,73 min
2. Václav Janík	Norma	5:55,08
3. Simone Faggioli (I)	Norma	5:57,05

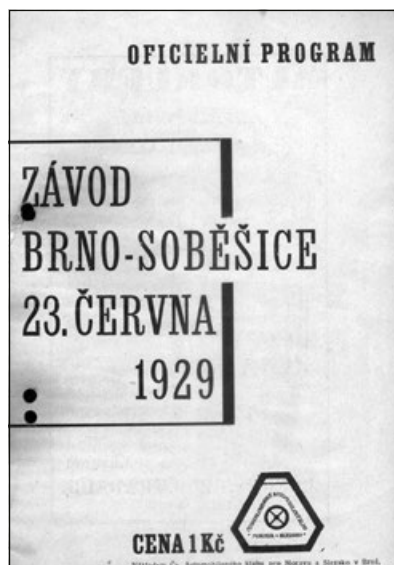
73. ROČNÍK

2. června 2019, Šternberk, délka okruhu 7,8 km

Ecce Homo – ME, absolutní vítěz

1. Christian Merli (I)	Osella	5:22,22 min
2. Simone Faggioli (I)	Norma	5:31,33
3. Diego De Gaspeli (I)	Osella	5:38,37

Závod do vrchu Brno – Soběšice



Trvalo to další tři roky, než se na Moravě narodil nový motoristický závod. Po Šternberku to bylo v Brně a znovu se jelo do vrchu. Závod Brno – Soběšice znají i dnes milovníci veteránů, kteří každoročně dávají vzpomenout na krásné motocykly a automobily z první poloviny minulého století.

Pořadatelem závodu byl Československý automobilový klub pro Moravu a Slezsko (ČAMS) a bylo tomu tak ve všech šesti ročnících jeho konání. Premiérový ročník v roce 1924 byl dokonce mezinárodní, jako první na území města Brna. Start závodu byl na Křižíkově ulici č. 5 a představilo se 54 startujících, které čekalo 3,5 km s výškovým rozdílem 158,8 metrů a maximálním stoupáním 10 %. Mezi motocyklisty si vítězně vedli Bohumil Mařha, Miroslav

Sochor i známý kpt. Vladimír Kučka, mezi automobilisty pak pražský Miloš Havel na Fiatu. Už tenkrát hrála roli reklama i v motoristickém sportu. Dokládaly to i stránky vytištěných programů, z nichž čtenář věděl, že může pohodlně a bezpečně zaparkovat svůj vůz v Parku Garážích v Králově Poli nebo si zakoupit nový motocykl New Hudson v prodejně pana Blahoslava Dufka v Dobrovské ulici v Brně Židenicích. Ale prodejci podpořili mladý závod. Byla to také prodejna Tatry v Hauptově ulici, Laurin a Klement v ulici dr. Karla Kramáře, motocykly Rudge



Nezapomenutelná atmosféra na startu závodu na prašné vozovce

prodával Vichr v Kobližné ulici nebo britské BSA byly k dostání u Františka Novotného v královopolské Poděbradské ulici, ale na reklamě závodu se podílel i pražský motocyklový prodejce strojů Sarolea. To jen namátkou z řady inzerátů na stránkách programů.

Závod se tedy vyvedl a na místě bylo opakování o rok později. Mařha i Kučka vítězství obhájili. Mezi automobilovými jezdci byla velice prestižní a známá jména. Své kategorie vyhráli Bedřich Soffer, Hugo Urban Emmerich, výborný Čeněk Junek a další známý závodník Jindřich Knapp.

Ve třetím ročníku se dočkal třetího vítězství v řadě za sebou Bohumil Mařha, v kategorii automobilů byli nejzářivější samozřejmě Eliška a Čeněk Junkovi.

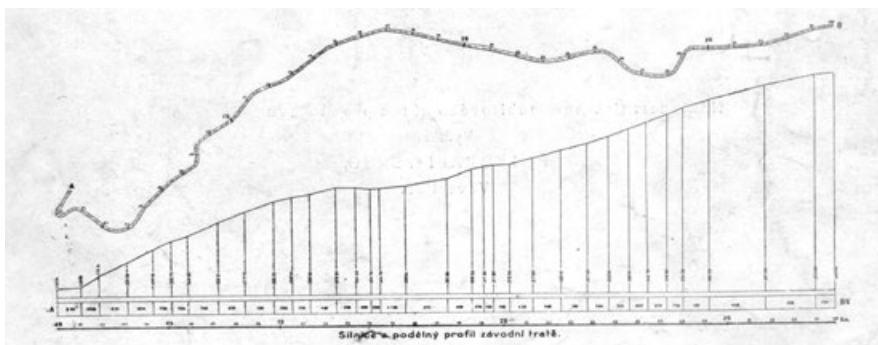
V roce 1927 se konal už čtvrtý ročník závodu do vrchu Brno – Soběšice. Na jeho programu byly opět čtyři kategorie motocyklů, tři kategorie sajdkářů a celkem osm kategorií sportovních a závodních automobilů. Motocyklista Mařha dosáhl už čtvrtého vítězství, ale také automobiloví vítězové Soffer, Havel i Junková už v Brně vyhráli dříve. Trochu překvapením bylo, že na Junka zbylo v závodních vozech přes 2,0 l až druhé místo.

Je zajímavé, že jubilejní pátý ročník v roce 1928 za ředitele Ing. Vincence Vrby a tajemníka Karla Štursy, byl spíše ve znamení méně slavných jmen, a tak na palmu vítězství dosáhli opakovaně Soffer a Bondy. Startovalo 65 jezdců, kteří startovali po jedné minutě (motocykly) a dvou a tří minutách v automobilech.

Velice dobrá organizace byla ceněna i v šestém ročníku a během závodu nedošlo k žádné nehodě. A přece. Nepadalo to na vrub pořadatelů, že byl trénink poznamenán havárií, kterou zavinil automobilový spolujezdec, když strhnul volant vozu. Rozjetý vůz vyjel ze silnice, v příkopě se převrátil a spolujezdec vypadl tak nešťastně, že zahynul.



Pořízené záběry snad nejvýmluvěji přibližují umění závodníků na tehdejší trati závodu v Soběšicích



V té době přišla do republiky řada problémů a pořadatelé zažívali trpká zklamání. Začalo to v závodě Zbraslav – Jíloviště a v Brně proběhlo pokračování. Přesto byla na startu řada prvotřídních jezdců. Hrdinou dne byl nakonec znovu Miloš Bondy a mezi motocyklisty Václav Liška, který si napravil neúspěch ze závodu Zbraslav – Jíloviště.

Jak se v dalších měsících ukázalo, byl ročník 1929 v Brně posledním. Možná, že v pozadí byly i starosti se začátkem budování nového dějiště automobilové Velké ceny Československa, která začala psát svoji historii v roce 1930.



Naše nezapomenutelná Eliška Junková samozřejmě s vozem Bugatti



V zatáčkovité partii se jelo kolem zdí a na prašné vozovce

1. ROČNÍK

3. května 1924, Brno – Soběšice, délka trati 3,5 km

Motocykly s přídavným motorem:

75 cm³

1. Huňka	Austro Motorette	10:05,0 min
----------	------------------	-------------

Motocykly:

175 cm³

1. Bohumil Matha	Veja	6:44,0 min
------------------	------	------------

250 cm³

1. Miroslav Sochor	Levis	3:31,6 min
2. Ing. Vladimír Štěpán	Velocette	3:47,9
3. František Janda	New Imperial	3:53,8

350 cm³

1. Košelka	AJS	3:28,3 min
2. Skoba	AJS	4:16,3
3. František Janda	New Imperial	3:53,8

500 cm³

1. Alfer	Motosacoche	3:01,9 min
2. Ziegler	Norton	3:10,9
3. Čihák	Douglas	3:37,9

750 cm³

1. Vladimír Kučka	Indian	3:06,2 min
2. Pokorný	Infian	3:36,2
3. František Janda	New Imperial	3:53,8

Sajdkáry:**1000 cm³**

1. A. Grégr	M.C.	3:32,2 min
2. Ziegler	Norton	3:10,9
3. Čihák	Douglas	3:37,9

přes 1000 cm³

1. R. Sochor	Indian	3:43,4 min
2. František Klapal	A.C.E.	3:49,3

Motorová kola:

1. Meyer	Morgan	3:30,2 min
----------	--------	------------

Automobily sportovní:**kategorie 1,1 I**

1. Levinter	Amilcar	3:22,4 min
2. Josef Veřmiřovský	Tatra	3:33,8
3. Hanzelka	Tatra	3:34,4

kategorie 2,2 I

1. Weis	Fiat	3:59,8 min
2. Moravec	Laurin & Klement	5:56,2

kategorie 2,75 I

1. Wetzka	Austro Daimler	3:00,3 min
-----------	----------------	------------

kategorie 3,4 I

1. U. F. Kinský	Steyer	3:03,3 min
2. Ziegler	Norton	3:10,9
3. Čihák	Douglas	3:37,9

kategorie 4,2 I

1. Morawitz	Vauxhall	3:01,1 min
-------------	----------	------------

kategorie přes 5,3 I

1. Gruber	Graf a Stift	3:06,0 min
-----------	--------------	------------

Automobily závodní:**kategorie 1,5 I**

1. Miloš Havel	Fiat	3:20,3 min
2. Schöller	Chiribiri	3:03,9

2. ROČNÍK

10. května 1925, Brno – Soběšice, délka trati 3,5 km
Motocykly s přídatným motorem

Motocykly:**175 cm³**

1. Bohumil Matħa	Villiers	4:05,4 min
------------------	----------	------------

250 cm³

1. Ing. Vladimír Štěpán	Velocette	3:31,4 min
-------------------------	-----------	------------

350 cm³

1. J. Ryvola	AJS	3:15,2 min
--------------	-----	------------

500 cm³

1. Urbanovsky	Triumph	5:24,1 min
---------------	---------	------------

přes 500 cm³

1. Vladimír Kučka	Brough	2:45,9 min
-------------------	--------	------------

Sajdkáry**350 cm³**

1. Čoupek	Rudge	4:17,6 min
-----------	-------	------------

600 cm³

1. Grabecz	Sunbeam	3:30,8 min
------------	---------	------------

přes 600 cm³

1. Waiħara	Brough	3:08,8 min
------------	--------	------------

Automobily závodní:**kategorie 1,1 I**

1. Bedřich Soffer	Sénéchal	3:30,3 min
-------------------	----------	------------

kategorie 1,5 I

1. Hugo Urban – Emmrich	Talbot	2:59,2 min
-------------------------	--------	------------

kategorie 2,0 I

1. Čeněk Junek	Bugatti	2:42,1 min
----------------	---------	------------

kategorie přes 2,0 I

1. Jindřich Knapp	Walter	3:03,7 min
-------------------	--------	------------

3. ROČNÍK

6. června 1926, Brno – Soběšice, délka trati 3,5 km

Motocykly:**175 cm³**

1. Karel Balzer	B.V.	5:46,3 min
-----------------	------	------------

250 cm³

1. Bohumil Matħa	BMW	3:09,9 min
------------------	-----	------------

350 cm³		
1. Dlouhý	Omega	2:47,2 min
500 cm³		
1. P. Ille	Sunbeam	2:59,7 min
přes 500 cm³		
1. Bohumil Turek	Walter	2:26,0 min
Sajdkáry:		
350 cm³		
1. Klásek	Chater Lea	3:24,5 min
600 cm³		
1. Klapal	Rudge	3:10,8 min
přes 600 cm³		
1. Alois Kraus	Royal Enf.	2:42,5 min
Automobily sportovní:		
kategorie 1,1 l		
1. De Strasser	Amilcar	3:24,7 min
kategorie 1,5 l		
1. Weis	Fiat	3:46,0 min
kategorie 2,0 l		
1. Eliška Junková	Bugatti	2:29,6 min
Automobily závodní:		
kategorie 1,5 l		
1. Hugo Urban – Emmrich	Talbot	2:59,2 min
kategorie 2,0 l		
1. Čeněk Junek	Bugatti	2:30,4 min
kategorie přes 2,0 l		
1. Fritz v. Zsolnay	A.D.M.	2:39,7 min

4. ROČNÍK

5. června 1927, Brno – Soběšice, délka trati 3,5 km

Motocykly:

175 cm³		
1. F. Říman	DKW	3:22,5 min
2. Karel Balzer	B.V.	3:41,4

250 cm³

1. Otakar Vinkler	Guzzi	3:09,4 min
2. František Strádal	Dunelt	3:19,8
3. František Janda	Levic	3:21,3

350 cm³		
1. Bohumil Mattha	Premier	2:48,3 min
2. M. Flinterman	F.N.	2:48,5
3. Antonio Hafz	F.N.	2:49,7
500 cm³		
1. M. Flinterman	F.N.	2:38,9 min
2. S. Macek	Sarolea	2:55,5
3. J. Tichý	Indian	2:58,4
Sajdkáry:		
350 cm³		
1. F. Steffi	Chater Lea	3:30,8 min
600 cm³		
1. M. Grabecz	Sunbeam	3:03,3 min
2. Ladislav Bila	Indian	3:18,8
přes 600 cm³		
1. Bedřich Saska	MC Evoy	2:53,3 min
2. O. Schmal	H. Davidson	3:06,1
Automobily sportovní:		
kategorie 1,1 l		
1. Bedřich Soffer	Z	3:16,6 min
2. R. Mütter Müller	Z	3:16,9
3. Jiří Tachecí	Imperia	3:22,3
kategorie 2,0 l		
1. Miloš Havel	Bugatti	3:04,2 min
kategorie 3,0 l		
1. F. Spiegel-Diesenberg	A.D.M.	3:33,7 min
kategorie přes 3,0 l		
1. L. Karger	Steyer	3:15,6 min
Automobily závodní:		
kategorie 1,1 l		
1. František Hückel	F. H. Special	3:01,4 min
2. František Kovařík	Amilcar	3:23,1
kategorie 1,5 l		
1. H. Hönisch	Bugatti	3:11,3 min
kategorie 2,0 l		
1. Eliška Junková	Bugatti	2:38,5 min
kategorie přes 2,0 l		
1. Fritz v. Zsolnay	Graf a Stift	3:00,0 min
2. Čeněk Junek	Bugatti	3:04,2