

Jiří Wohlmuth

Západočeské závody a okruhy

Století západočeského silničního závodění



TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



Západočeské závody a okruhy

**Století západočeského
silničního závodění**

Jiří Wohlmuth

Grada Publishing

Děkujeme Karlovarskému kraji za podporu vydání této publikace.



Jiří Wohlmuth

Západočeské závody a okruhy

Století západočeského 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 8112. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Fotografie na obálce: Start automobilů třídy 750 cm³ na Lochotínském okruhu (1949)
Fotografie ze svých archivů zapůjčili: Věnceslav Černý, Jiří David, Jaroslav Krajsa,
Jaroslav Kotrbáček, Radek Mildner, Jaroslav Pták, Karel Pelák, Oldřich Prokop,
Bohumil Staša, Miloslav Vališ a Michal Velebný
Počet stran 136
První vydání, Praha 2021
Vytiskla tiskárna TNM PRINT s. r. o., Nové Město

© Grada Publishing, a. s., 2021
Cover Design © Jakub Náprstek, 2021
© Seznam.cz, a. s., mapy strany 11, 16, 21, 22, 58, 73, 77, 103, 108, 112

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

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 **restně stíháno**.*

ISBN 978-80-271-4346-7 (ePub)
ISBN 978-80-271-4345-0 (pdf)
ISBN 978-80-271-3147-1 (print)

Obsah

Úvod7

OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY 9

Závod do vrchu

Lochotín – Třemošná..... 10

Závod do vrchu

v Karlových Varech 16

Letmý kilometr v Plzni..... 21

Okruh pod Homolkou 24

Lochotínský okruh..... 27

Kasejovický okruh..... 55

OBDOBÍ PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE 57

Karlovarský okruh..... 58

Nepomucký trojúhelník 61

Závod do vrchu Panorama..... 72

Plzeňský trojúhelník 73

Chebský okruh 77

Klatovský okruh 83

Kdyňský okruh..... 92

Trojúhelník pod Chlumem 103

Cena lázní Karlových Var 105

Trojúhelník Doudlevice –

Radobyčice – Litice 108

Sokolovský okruh..... 110

KRÁLOVÉ RYCHLOSTI 113

František Sutnar..... 114

Otto Krattner 119

Albín Patlejch 121

Václav Pauer..... 123

Josef Sloup..... 126

Miloslav Vališ 128

Josef Lukšík..... 130

Závěr 133

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:

*Milan Augustin, Pavel Ausperger,
Jana Ben Ammarová, Denisa Baborská,
Věnceslav Černý, Pavlína Doležalová, Petr Flachs,
Martina Housová, Renata Chroustová,
Libor Kamenický st., Pavel Kroupa, Romana
Kubíčková, Milan Mihaljevič, Jakub Mírka,
Jana Myslivcová, Anna Nerglová, Marcel Paška,
Štěpánka Pfliegerová, Karel Šoukal, Jan Tuček,
Irena Vargová, Oldřich Zadražil.*

Autor dále děkuje Karlu Pelákovi za velkorysé poskytnutí vzácných fotografických příloh a podkladů.

Autor ještě zvlášť děkuje Vratislavu Hromádkovi, Miroslavu a Luboši Felgrovým za mimořádnou podporu vydání této publikace.

Úvod

Před nedlouhou dobou přineslo nakladatelství Grada všem příznivcům a zájemcům o závodní motorismus první zajímavou retrospektivu minulého století v dramatickém závodním sportu, který má u nás více než stoletou historii. Po představení středočeských závodů a okruhů následoval podobný přehled severočeských závodů a okruhů a naposledy se představil velice početný přehled závodění na Moravě.

Nyní má čtenář možnost znovu zavzpomínat, tentokrát na závody na našem západě. Seznam tamních závodů je v porovnání s již zmíněnými oblastmi nesrovnatelně „skromnější“. Byly to závody převážně místní a krajské a jen vzácně měly celostátní charakter republikového mistrovství. Nicméně byly vždycky slušně jezdecky obsazené. Své postavení měla samozřejmě západočeská metropole Plzeň, která má bohatou a velice kvalitní historii motoristického závodění. I když, jak už bylo zmíněno, počet závodů není velký, přesto se v kraji prezentovalo několik výborných závodníků i konstruktérů a mechaniků, kteří se zapsali do naší historie. Vedle výborných motocyklových silničářů Josefa Lukšíka nebo tria Miloslav Vališ, Josef Sloup a Miroslav Vaindl to byli automobilista František Sutnar nebo soutěžák Václav Pech. Navíc Plzeň dodala i výborného konstruktéra Ing. Václava Pauera, CSc., zakladatele úspěšné plzeňské pobočky Metalexu, vyrábějícího mnoho let závodní vozy.

Silniční rychlostní závodění na západě Čech skončilo v minulém století. Dnes má ale pokračování, a to na klasickém okruhu v Nepomuku, kde se každoročně schází pod legendární Zelenou Horou motocykloví závodníci v kategorii Jízda pravidelnosti. To je však už jiná kapitola.

- 28. 6. 1914** Závod do vrchu Lochotín – Třemošná
- 22. 7. 1923** Závod do vrchu v Karlových Varech
- 8. 6. 1924** Letmý kilometr v Plzni
- 6. 9. 1925** Okruh pod Homolkou
- 7. 5. 1933** Lochotínský okruh
- 22. 9. 1935** Kasejovický okruh

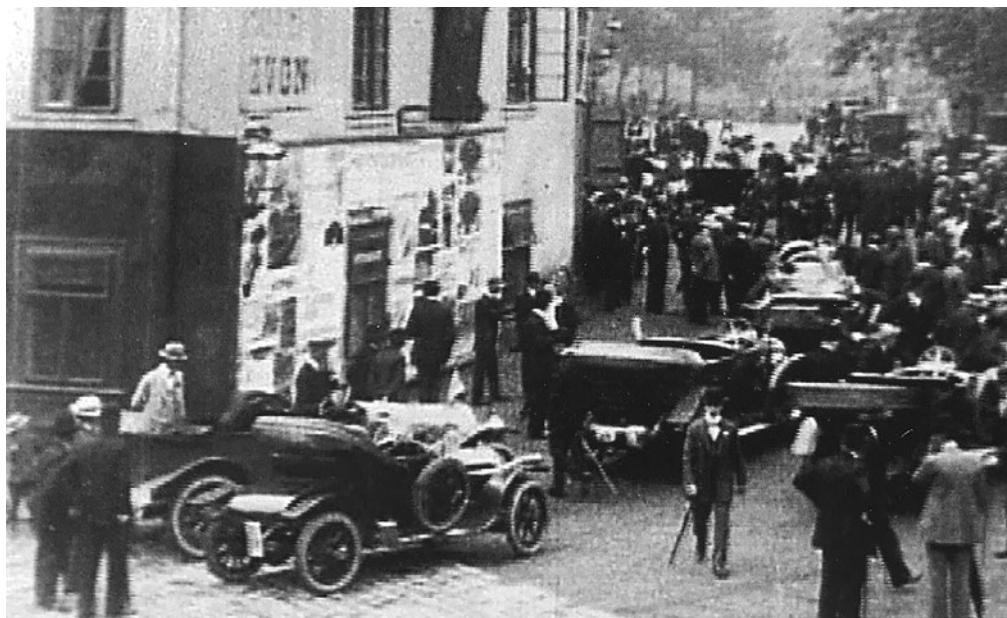
**OBDOBÍ
DO DRUHÉ
SVĚTOVÉ
VÁLKY**

Závod do vrchu Lochotín – Třemošná

Na začátku minulého století začaly s rozvojem motorismu první dálkové závody a současně i první závody do vrchu. V Čechách končilo první desetiletí dvacátého století, když v roce 1909 odstartoval první ročník později velice známého závodu Zbraslav – Jíloviště. Mezi světovými válkami se stal jedním z evropských fenoménů této disciplíny. Startovali na něm opravdu nejlepší závodníci, jak motocykloví, tak automobiloví. Do historie závodu, který byl pořádán pod patronací Českého klubu automobilistů a Českého klubu motocyklistů, se postupně zapsali Ing. Otto Hieronymus, Otto Salzer, Hans Stuck, Rudolf Caracciola a pochopitelně i naši František Chlad, Čeněk Junek, Eliška Junková nebo Vladimír Kučka.

Dva roky před zbraslavskou premiérou byla v roce 1907 Plzeň svědkem doslova velké senzace. Ta spočívala v počínu tamního drožkáře Pytlíka, který přeškolil své dva kočí, Neubauera a Hlouze, na profesionální řidiče a zakoupil jim dva vozy Laurin a Klement.

Trvalo ještě sedm let, než se naplnila velká snaha všech plzeňských motoristických nadšenců, k nimž patřili zejména štábní kapitán Metoděj Šiška, později nenahraditelný ředitel většiny ročníků Lochotínského okruhu, nebo František Divíšek, úředník plzeňského pivovaru s vzácnými archivačními schopnostmi. Nemělo by se zapomenout, že už tehdy, podobně jako dnes, hráli roli i podnikatelé – sponzoři. Ti byli často velice aktivní i ve výbo-



Před hotelem Zvon v ulici U Zvonu probíhala technická přejímka a vážení strojů (1914)

rech pořádajících organizací. Byl to klenotník Václav Tajč, zástupce firmy Jawa J. Slavík i aktivní závodník Ferdinand Janský, vlastníků motodílny na Nepomucké ulici, dále pánové Herink a Sýkora, kadeřník Vaněk či majitelé koloniálů Růžek a Bošina a také obchodníci Soukup nebo Lhotský.

V takové atmosféře nebylo daleko od založení Západočeského autoklubu v Plzni (Z.A.C.) v roce 1907 a ve stejné době v Plzni působila také Liga československých motoristů. Z.A.C. měl klubové místnosti a sekretariát v hotelu Continentál ve Zbrojnické ulici a jednatelem klubu byl pan PhMr. Jaroslav Doubek. Zbývá připomenout, že plzeňský Z.A.C. byl založen jako jeden z prvních autoklubů na území Rakouska-Uherska, jen pouhé tři roky po vzniku pražského centra. Postupem času Západočeský autoklub v Plzni založil i své pobočky v Domažlicích, s předsedou Dr. J. Hanou, a v Horažďovicích, s předsedou Jindřichem Bublou.



V zatáčce u Třemošenského rybníka se jelo v blízkosti sloupků i stromů opravdu naplno (1914)

Ale zpět do začátků závodu do vrchu v Lochotíně. Plzeň byla uspořádáním závodu nadšena, ač to bylo ještě za vlády císaře Františka Josefa I. Obecnostvo vidělo ve městě věčné ceny vystavené v honosné budově Anglosaské banky v dnešní Smetanově (Fodermayerově) ulici, a potom se museli vydat relativně daleko za město. Původně se mělo závodit už 11. června 1914 v 15 hodin, ale hodinu před závodem prudký déšť změnil trať k nepoznání a start musel být zrušen. Přihlášeno bylo 25 startujících, z toho 6 motocyklů a 1 tříkolka, dále 1 cyclecar, 15 automobilů cestovních a 2 závodní.

Život někdy píše neskutečné příběhy a nejinak tomu nebylo ani onoho 28. června 1914, kdy na jedné straně padly výstřely v srbském Sarajevu, které odstartovaly první světovou válku, a ve stejný den výstřely před budovou lékařské fakulty na Karlovarské tří-



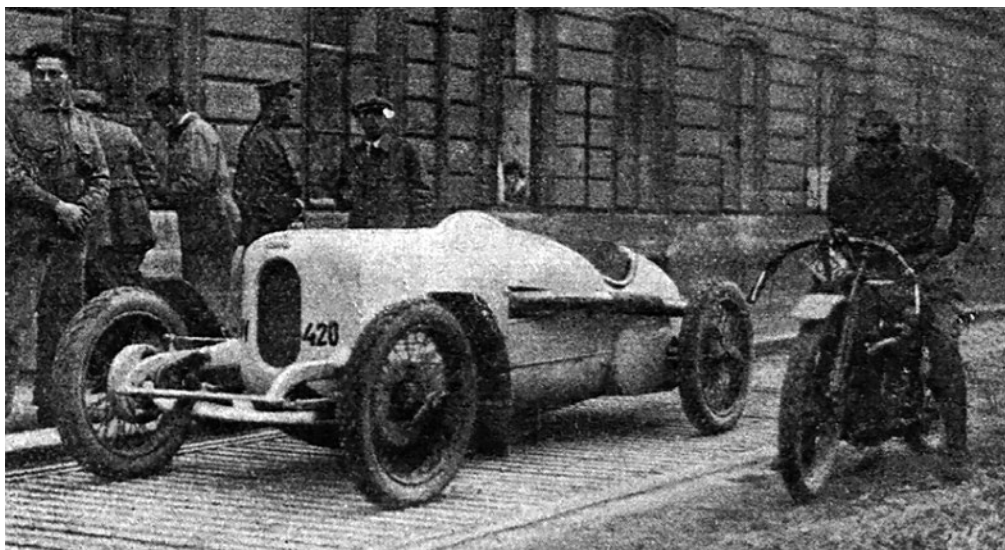
Vpravo zcela nový speciál Bugatti 35 vítězného Čeňka Junka (1923)



Mladá, čtyřiatvacetiletá Eliška Junková, měla v Plzni premiéru jako jezdec (1924)

dě odstartovaly již zmíněný závod do Třemošné. Je velice zajímavé, že se o této plzeňské události dochoval i film s komentářem, který si dovoluji reprodukovat. „Automobilové závody pořádané za účasti 39 závodníků (z toho 10 motorových kol, 24 automobilů, 1 cyclecar a 4 tříkolky). Památný den 28. června utkvěl nám všem na mysli, neboť mezi závodem došla zpráva o atentátu sarajevském, která dávala tušit, že stojíme na prahu světoborné události. Zajisté mnoho z těch, kteří tentokrát plní mladistvé síly a růžových nadějí ve vítězství vrhali se v krvavý boj o závod, není dnes již mezi živými, neboť hrozná válka světová tak mnohého dobrého hochu zkosila předčasně v hrob.“ Premiéru závodu nakonec vidělo 6000 diváků.

Trať závodu byla 6,1 km dlouhá, vedla přes Zavadilku a Bolevec kolem hřbitova ke Kamenému rybníku přes obávanou zatáčku u Sofronky a končila před vjezdem do Třemošné. Celou trať až do Třemošné lemovali diváci v dobových oblecích. Jelo se na prašné cestě, což kladlo vysoké nároky na závodníky, kteří často překonávali rychlost přes 100 km/h. Startovalo se po jedné minutě, aby se prach stačil trochu usadit. V prvním ročníku startovaly cestovní stroje s povolenými úpravami. Jet v blízkosti stromů, sloupů a patníků na tenkých pneumatikách, to bylo umění. Jezdci byli opravdovými hrdiny.



Závodní vůz a motocykl Walter na váze

Ve vozech jezdili také spolujezdci. Ve druhém ročníku konaném v roce 1923 mezi nimi byla i Eliška Junková. Tehdy jí bylo 23 let a jela se svým manželem Čeňkem. Při ranním tréninku si Junek poranil ruku, doktor dokonce radil nstartovat, takže Eliška musela zaskočit při řízení. Junek řadil levou rukou, Eliška na jeho pokyny řadila pravou rukou. Tato svérázná jízda přesto skončila jejich vítězstvím. O rok později, v roce 1924, už jela Junková sama s vozem Bugatti 29/30 o zdvihovém objemu 2000 cm³ a byl to její první samostatný závod v krátké, leč oslnivé kariéře. Její debut vidělo 6000 diváků.

Druhý a třetí ročník závodu byl mezinárodní a další ročník vypsán na 19. dubna 1925 nebyl pořádán.



Absolutní vítěz Ulrich Kinský na voze Steyr, nositel traťového rekordu přes 120 km/h (1924)

1. ROČNÍK

28. června 1914, Plzeň, délka trati 6,1 km

Motocykly:

350 cm³

1. hrabě Max Thun	NSU	9:23,2 min
2. Baumgartl	NSU	11:21,0

500 cm³

1. Vincenc Desenský	NSU	8:55,3 min
2. Kesl	Laurin a Klement	12:43,2

750 cm³

1. Slavík	Laurin a Klement	9:16,0 min
2. Levý	Laurin a Klement	

Závod do vrchu Lochotín – Třemošná

1000 cm³		
1. Kaberna	Indian	7:11,0 min
2. Ing. František Mařík	Indian	7:45,4
3. Zdeněk Špatný	Walter	

Tříkolky:

1. Císař	Walter	11:10,0 min
2. Kratochvíle	Walter	12:10,4
3. Rohlík	Walter	13:32,4

Cestovní automobily:

do 1,25 l

1. Klement Adamec	Walter	9:12,2 min
2. Resl	Praga	9:20,1
3. Ing. Boháč	K.A.N.	9:41,3

do 2,0 l

1. MUC. Eduard Šebek	Laurin a Klement	8:57,0 min
2. Plaček	Laurin a Klement	9:09,3
3. Schubert	Laurin a Klement	9:25,0

do 2,8 l

1. Poche	Stoewer	9:46,4 min
2. Motyčka	Benz	10:23,2

do 4,0 l

1. Josef Žák	Praga	7:06,3 min
2. M. Durant	Cottin	8:28,4
3. Muller	Opel	8:40,1

přes 4,0 l

1. Návrat	Bianchi	8:24,4 min
-----------	---------	------------

Závodní automobily:

do 2,0 l

1. Ing. Strohsneider	Bugatti	8:44,3 min
2. Gerlický	Metallurgique	11:35,4

přes 2,0 l

1. Rosa	Laurin a Klement	7:10,2 min
2. Polák	Puch	7:30,0

2. ROČNÍK

16. září 1923, Plzeň, délka trati 6,1 km

Motocykly:

175 cm³

1. Ladislav Zedlo	Phantom	7:46,9 min
2. Hynek Vohanka	Phantom	7:57,6

250 cm³

1. Ing. Vladimír Štěpán	Velocette	4:23,2 min
2. npor. M. Ziegler	New Imperial	4:41,2
3. Ing. Skutzik	Condor	8:52,6

350 cm³

1. František Chlad	New Imperial	4:35,0 min
2. Miroslav Sochor	DFR	4:50,7
3. František Ulč	Motosaccoche	5:11,0

500 cm³

1. Rossie (CH)	Motosaccoche	3:47,0 min
----------------	--------------	------------

750 cm³

1. npor. M. Ziegler	Condor	4:19,0 min
2. Beneš	Motosaccoche	5:54,2

1000 cm³

1. kpt. Vladimír Kučka	Indian	3:34,4 min
2. Vojtěch Pokorný	Indian	3:48,6
3. rtm. Stošek	New Imperial	3:52,0

nad 1000 cm³

1. Zahradník	Ace	3:51,9 min
2. Kubias	Ace	4:16,7

Sajdkáry:

600 cm³

1. Ladislav Zedlo	Gnome Rhone	7:25,8 min
-------------------	-------------	------------

1000 cm³

1. Svoboda (pseudonym)	Harley Davidson	4:35,8 min
2. A. Grégr	New Imperial	5:09,7

přes 1000 cm³

1. Miroslav Sochor	Indian	4:45,0 min
--------------------	--------	------------

Kola s pomocnými motory:

1. Alois Kraus	Motorette	10:44,9 min
----------------	-----------	-------------

Skútry:

1. Petříček	Peta	7:09,1 min
2. Kramář	Peta	nedojel

Dvojmístné cyclecary:

1. Arnošt Dietz	Salmesom	4:40,0 min
2. Křesťan	Walter	8:12,7
3. Křišťal	vlastní	8:38,3

Cestovní automobily:
1,1 l

1. Breitenfelder	Tatra	6:03,1 min
2. Helmacker	Alena	7:20,7

1,4 l

1. Jaroslav Golombiowski	Wanderer	4:24,2 min
2. Kaliba	Start	4:57,9

1,75 l

1. Benies	Fiat	4:56,9 min
2. Svoboda	Fiat	5:10,1

4,25 l

1. Honomichl	Praga Grand	4:47,6 min
--------------	-------------	------------

přes 5,3 l

1. Miloš Havel	Mercedes	4:49,1 min
2. Vítězslav Kumpere	Graf a Stift	5:17,7

Závodní automobily:

1. Čeněk Junek	Bugatti	3:43,4 min
----------------	---------	------------

3. ROČNÍK
7. září 1924, Plzeň, délka trati 6,1 km
Motocykly:
250 cm³

1. Josef Hájek	Velocette	4:48,6 min
----------------	-----------	------------

350 cm³

1. Ing. Jiří Tachecí	O.E.C.	3:53,0 min
2. Paulus	Rush	3:58,7
3. Karel Šedivý	BSA	4:02,8

500 cm³

1. Ing. Vladimír Štěpán	Sarolea	3:38,3 min
2. Hupák	BSA	4:26,7

přes 500 cm³

1. Václav Liška	Indian	3:33,1 min
2. Dlouhý	Broug Superior	3:43,0
3. Vojtěch Pokorný	Indian	4:11,3

Sajdkáry:
350 cm³

1. Hynek Vohanka	Velox	7:54,0 min
------------------	-------	------------

600 cm³

1. Antonín Tidlitát	Norton	5:15,4 min
---------------------	--------	------------

1000 cm³

1. A. Grégr	Orion	4:10,4 min
-------------	-------	------------

přes 1000 cm³

1. Miroslav Sochor	Indian	4:45,4 min
--------------------	--------	------------

Velomotory:

1. L. Holub	Alba	9:08,7 min
-------------	------	------------

Automobily cestovní:
1,1 l

1. Arnošt Dietz	Salmson	4:29,7 min
2. Soukup	Mathis	5:28,9
3. Zedwitz	Mathis	6:28,5

1,5 l

1. Jaroslav Golombiowski	Bugatti	3:47,3 min
2. Rezek	Wanderer	4:52,2

2,0 l

1. Eliška Junková	Bugatti	3:31,9 min
2. Janouš	Laurin a Klement	5:13,2

3,0 l

1. Honomichl	Praga Mignon	5:12,8 min
--------------	--------------	------------

nad 3,5 l

1. Dobrý	Praga Grand	4:31,6 min
----------	-------------	------------

Automobily závodní:
2,0 l

1. Čeněk Junek	Bugatti	3:11,9 min
2. Jindřich Knapp	Walter	3:16,3

přes 2,0 l

1. Ulrich Kinský	Steyr	3:02,4 min
------------------	-------	------------

Závod do vrchu v Karlových Varech

Naše asi nejnámější lázně Karlovy Vary se ve své době zapsaly i do historie motoristické disciplíny závod do vrchu, což se moc neví. Městu na soutoku Ohře a Teplé, 110 km západně od Prahy, byla v roce 1370 udělena ze strany Karla IV. privilegia královského města.

Po skončení první světové války žilo ve městě necelých 20 000 obyvatel, v drtivé většině ovšem německé národnosti, a tak nebylo divu, že první motoristické aktivity zajišťovali členové Egerlander Automobil-Clubu Karlovy Vary, kteří se pravidelně scházeli každou středu v klubové místnosti Hand Tiroler. Ještě lze pro pořádek připomenout, že v sousední německé zemi měl motorismus obecný i závodní dobré jméno a prestiž u obyvatel.



Předtím než se začalo poprvé v Karlových Varech závodit, už se konaly závody ve Zbraslavi (1908) a v západních Čechách mezi Lochotínem a Třemošnou (1914). Na začátku dvacátých let byl odstartován závod do vrchu Schöber na českém severu a ve stejném roce 1921 se začala psát i historie dnes nejprestižnějšího moravského závodu ve Šternberku.

Pak přišly na řadu Karlovy Vary a následně viděli diváci další závod do vrchu v severočeském kraji Dubí – Cínovec, dále následoval středočeský závod Knovíz – Olšany. Aby bylo vzpomínání kompletní, rok po Karlových Varech se konal první ročník moravského „kopce“ Brno – Soběšice. Okolí Karlových Varů nabídlo pořadatelům mimo jiné zajímavé stoupání v Pražské silnici do části Hůrky, kde byl také cíl prvního závodu.

Už jsem psal o aktivitách německého obyvatelstva v motorovém sportu, a tak na premiéře zmíněného závodu do vrchu vůbec nepřekvapila velice početná skupina německých



závodníků. Malý výčet dobrých umístění českých závodníků zajišťovali v motocyklech pouze rodák z Velkého Meziříčí Vladimír Kučka, Jiří Tachecí, František Chlad ze Zbraslavi a pražští Karel Šedivý a Miroslav Sochor, v automobilech Vincenc Desenský, Ulrich Kinský, Čeněk Junek a Miloš Havel.

Vítězství ve druhém ročníku zůstalo za hezkého počasí doma. Organizaci závodu zajišťoval Ing. Horáček z AČR. Hrdinou dne byl Turek na Walteru, který zajel výborný čas, přestože bylo na silnici mnoho nerovností. Turkovi navíc odpadl největší soupeř, rotmistr Stošek na Harley Davidsonu. Jinak krásné výkony podávali i Ing. Štěpán a Ing. Tachecí. V automobilech byl zajímavý souboj ve třídě cestovních vozů mezi Desenským na Walteru a Čeněkem Junkem na Bugatti. Zajímavostí bylo, že startovaly i dvě amatérské závodnice – Nancy Jolesch z Vídně a Američanka Pamela Speyer z New Yorku, která dojela do cíle s prázdnou pneumatikou.

Třetí ročník viděli diváci v Karlových Varech v roce 1925. Za bezvadné organizace, i když počasí nebylo nejhezčí, měli diváci znovu velké zážitky, a také organizátor, Egerlander Automobil-Club, byl spokojen. Obdivuhodný výkon podali na motocyklech kapitán Kučka i Ing. Štěpán. Ve velkém stylu pod hranicí dvou minut si vedl Knapp s vozem Walter.

Čtvrtý ročník doprovázelo deštivé počasí. Přihlášeno bylo 51 účastníků, nakonec jich odstartovalo 33. Dvojnásobným vítězem se stal motocyklista Kraus a vítěz Junek na Bugatti vyrovnal traťový rekord.

1. ROČNÍK

22. července 1923, Karlovy Vary, Panorama,
délka trati 2,2 km (startovalo 54 jezdců)

Motocykly:

175 cm³

1. Tauscher	DKW	3:34,6 min
2. Šťastný	Snob	4:24,0

250 cm³

1. npor. M. Ziegler	New Imperial	2:11,8 min
2. Hucke	Bekamo	2:48,4
3. Egerth	DKW	3:34,5

350 cm³

1. kpt. Vladimír Kučka	AJS	2:22,7 min
2. Rupert Karner	Sunbeam	2:26,6
3. František Ulč	Motosacoche	3:20,1

500 cm³

1. Rupert Karner (nejlepší čas dne)	Sunbeam	2:11,1 min
2. Uebel	Norton	2:40,3
3. Butschek	Frera	2:45,4

750 cm³

1. Ing. Jiří Tachecí	Itar	2:31,5 min
2. npor. M. Ziegler	Itar	2:43,3
3. Kaden	Indian	3:00,1

1000 cm³

1. František Chlad	New Imperial	2:24,2 min
2. Langer	Indian	2:26,9

přes 1000 cm³

1. Stošek	Henderson	2:25,4 min
-----------	-----------	------------

Sajdkáry:

do 1000 cm³

1. Karel Šedivý	New Imperial	3:12,3 min
-----------------	--------------	------------

přes 1000 cm³

1. Rudolf Sochor	Indian	2:44,6 min
2. Hilke	Indian	2:47,3

cyclecary do 1000 cm³

1. Scheff (jediný startující)	G.N.	3:16,8 min
----------------------------------	------	------------

Automobily cestovní:

do 1,1 l

1. E. Dietz	Salmson	2:52,4 min
-------------	---------	------------

Závod do vrchu v Karlových Varech

do 1,4 l

1. Jaroslav Golombiowski	Wanderer	2:54,1 min
2. Freter	Wanderer	4:31,0

do 1,75 l

1. Vincenc Desenský	Walter	2:26,9 min
2. H. G. Kern	Fiat	2:53,2
3. Erchim L. Nostitz	Fiat	2:56,9

do 2,2 l

1. Reichmann	Walter	3:18,9 min
--------------	--------	------------

do 3,4 l

1. Ulrich Kinský	Steyr	2:26,8 min
------------------	-------	------------

do 5,3 l

1. Böhringer	Lancia	2:50,1 min
2. Jantsch	Austro-Daimler	2:52,1

do 6,7 l

1. Hugo Urban Emmerich	Austro-Daimler	2:21,3 min
2. Buquoi Panhard	Levassor	2:28,2

přes 6,7 l

1. B. Oesterreicher	Mercedes	2:28,7 min
2. J. G. Kern	Rolls-Royce	2:58,3

Automobily závodní:

do 1,5 l

1. Zsolnay	Puch	2:35,7 min
------------	------	------------

do 2 l

1. Čeněk Junek	Bugatti	2:17,8 min
----------------	---------	------------

(spolujezdkyňe Eva Junková, nejlepší čas automobilů)

do 4,5 l

1. Ulrich Kinský	Steyr	2:28,9 min
------------------	-------	------------

přes 4,5 l

1. Miloš Havel	Mercedes	4:11,3 min
----------------	----------	------------

(porucha karburátoru)

2. ROČNÍK

20. července 1924, K. Vary, Panorama, délka trati 4,0 km

Motocykly:

175 cm³

1. Otto Heller	Bekamo	2:54,3 min
2. Ludko	Bekamo	3:05,7

250 cm³

1. Miroslav Sochor	Levis	2:35,0 min
2. Josef Hájek	Velocette	2:39,8
3. Hoffmann	New Imperial	3:03,6

350 cm³

1. Ing. Jiří Tachecí	Blackburn	2:25,7 min
2. Gabriel Paulus	Rusch	2:35,5
3. František Ulč	Matchless	2:39,5

500 cm³

1. Ing. Václav Štěpán	Salorea	2:19,2 min
2. Harbeit	Triumph	2:38,0
3. Winkler	Triumph	2:47,0

přes 500 cm³

1. Bohumil Turek	Walter	2:15,5 min
2. Posch	Coventry	2:48,2

Sajdkáry:

1000 cm³

1. Schmoll	Coventry	3:03,3 min
2. Ervin Nostitz	Indian	3:18,7
3. Vilém Michl	Orion	3:33,9

přes 1000 cm³

1. Hilke	Indian	2:55,3 min
----------	--------	------------

Automobily:

1,1 l

1. Pavel Dietz	Salmson	2:33,4 min
2. Tamela Speyer	Amilcar	4:52,7

1,4 l

1. H. G. Kern	Wolseley	3:22,0 min
---------------	----------	------------

1,5 l

1. Jaroslav Golombiowski	Bugatti	2:21,2 min
2. Alexandr Kolowrat	Daimler	2:22,5
3. dr. Hille	Bugatti	2:23,1

2,2 l

1. Vincenc Desenský	Walter	2:19,6 min
2. Čeněk Junek	Bugatti	2:21,2
3. Seilern	Ballot	3:19,0

2,75 l

1. Hacker	Austro Daimler	2:32,2 min
-----------	----------------	------------

3,4 l

1. Ulrich Kinský	Steyer	2:23,6 min
2. Hess	Alfa Romeo	2:24,7

4,0 l		
1. Edgart Morawitz	Vauxhall	2:20,0 min
5,3 l		
1. sl. Mancí Jonesch	Laurin a Klement	4:15,3 min

3. ROČNÍK**12. července 1925, K. Vary, Panorama, délka trati 4,0 km****Motocykly:****175 cm³**

1. Otto Heller	Bekamo	2:42,4 min
2. Cvach	Wolf	2:49,1
3. Friedrich	KDW	3:40,0

250 cm³

1. Stanislav Chaloupka	Levis	2:28,3 min
2. Leonhardt	Schutloff	2:28,6

350 cm³

1. Karel Šedivý	BSA	2:13,0 min
2. Rosenberger	Royal Enfield	2:20,1
3. Alois Kraus	Raleigh	2:22,3

500 cm³

1. Ing. Václav Štěpán	Sarolea	2:05,5 min
2. František Chlad	New Hudson	2:07,3
3. Dlouhý	Grome Rhone	2:26,5

přes 500 cm³

1. Vladimír Kučka	Brough Superior	2:04,5 min
2. Václav Liška	Indian	2:06,0
3. Karel Ertelt	Wanderer	2:25,6

Sajdkáry:**600 cm³**

1. M. Grabecz	Sunbeam	2:36,8 min
---------------	---------	------------

1000 cm³

1. Weiner	Royal Enfield	2:58,0 min
-----------	---------------	------------

750 cm³ (cyclecary)

1. Kaden	Austria	2:45,5 min
----------	---------	------------

1100 cm³

1. Soffen	Senechal	2:35,1 min
-----------	----------	------------

Cestovní vozy:**1, 1 l**

1. Arnošt Dietz	Salmson	2:54,4 min
-----------------	---------	------------

2,2 l		
1. Ing Edvard Taaffe	Lancin	2:37,7 min
3,4 l		
1. Byqoy	Steyer	2:25,8 min

Sportovní vozy:**1,1 l**

1. K. Böhm	Salmson	2:53,5 min
------------	---------	------------

1,5 l

1. Edgart Morawitz	Bugatti	2:26,6 min
--------------------	---------	------------

2,0 l

1. Eliška Junková	Bugatti	2:20,7 min
2. Steiner	OM	2:48,2
3. Purkert	L a K	2:46,8

5,0 l

1. Karger	Steyr	2:23,8 min
-----------	-------	------------

Závodní vozy:**1,1 l**

1. E. Dietz	Salmson	2:17,2 min
2. Kuhn	Amilcar	2:42,7
3. Hallmann	Salmson	3:09,6

2,0 l

1. Čeněk Junek	Bugatti	2:01,1 min
----------------	---------	------------

3,0 l

1. Jindřich Knapp	Walter	1:59,5 min
-------------------	--------	------------

4. ROČNÍK**11. července 1926, Karlovy Vary, Panorama, délka trati 4,0 km****Motocykly:****250 cm³**

1. Bachseil	Premier	3:04,6 min
2. Jan Böhm	Premier	3:21,4

350 cm³

1. Alois Kraus	Royal Enfield	2:06,1 min
2. Bohumil Matħa	Premier	2:07,2
3. Ing. Zdeněk Michl	Orion	2:07,5

500 cm³

1. G. Thayrnschirm	Ardic	2:10,2 min
2. Rasch	BMW	2:50,1
3. Nebel	Norton	5:31,0