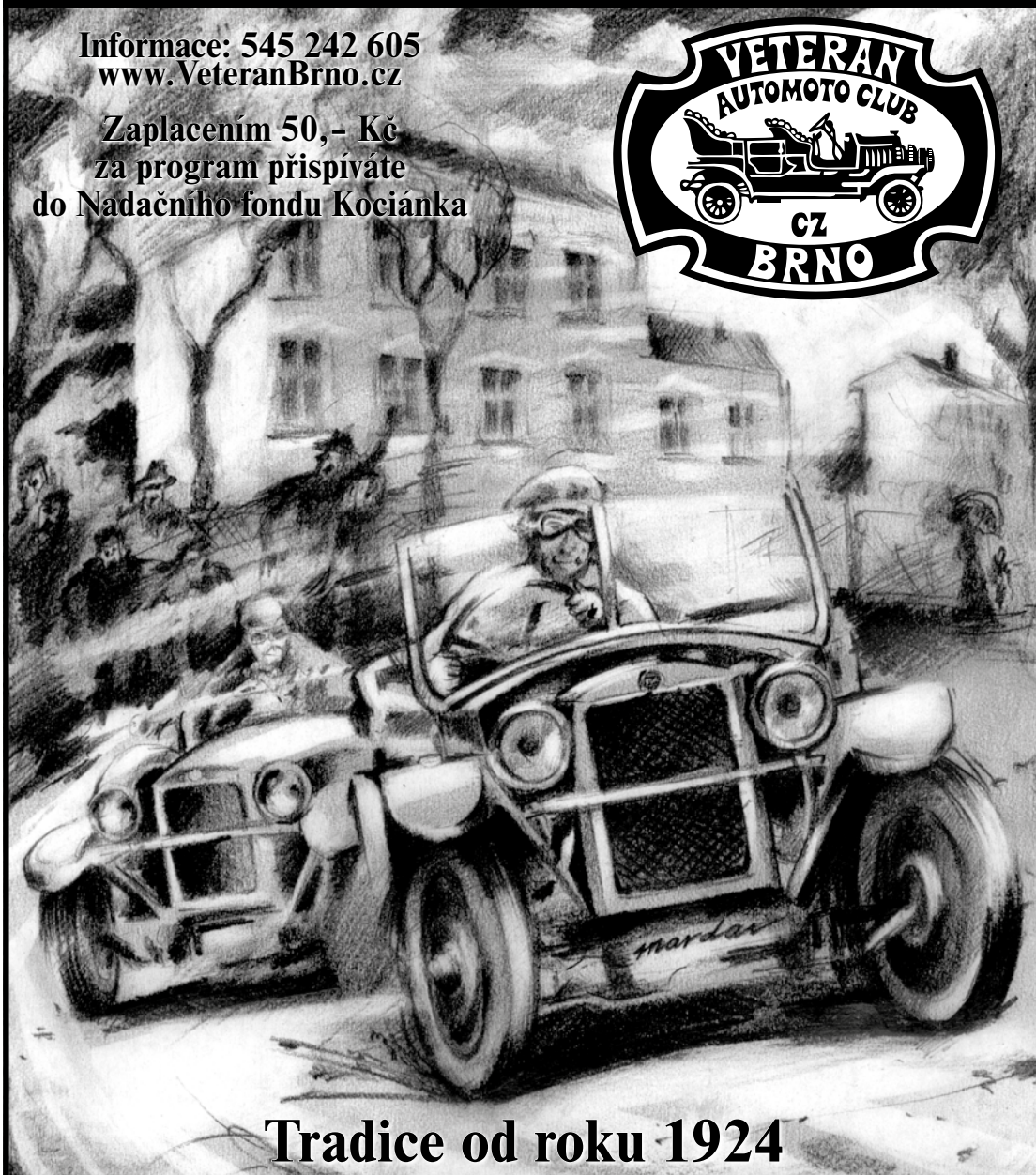


BRNO-SOBĚŠICE

Jízda do vrchu a výstava historických vozidel

Informace: 545 242 605
www.VeteranBrno.cz

Zaplacením 50,- Kč
za program přispíváte
do Nadačního fondu Kociánka



Tradice od roku 1924

sobota 26. 9. 2009

od 9 do 16 hodin

Areál ÚSP pro tělesně postiženou mládež Kociánka

SOBĚŠICE



0 500 1000

Program

- do 8.30 registrace účastníků a přejímka vozidel v areálu ústavu Kociánka v Brně – Králově Poli
- 8.55 přivítání a rozprava s jezdci – trénink
- 9.10 až 10.45 tréninkové jízdy
- 10.55 rozprava s jezdci – jízda
- 11.00 slavnostní start prvního
- 11.00–16.00 jízdy pravidelnosti na uzavřené trati
- 16.00–17.00 vyhlášení výsledků a předání cen a pamětních listů

CÍL

Délka trati 3200 m
Výškový rozdíl 159,8 m
Průměrné stoupání 4,59 %
maximální 10 %

Komunikace je s nesourodým asfaltovým povrchem, s výmoly a nerovnostmi.

Závodní trať

Závodní trať počíná se v Králově Poli, Křižíkova ulice č. 9 a po prvních 100 m vykazuje již největší zatáčku vlásničkovou, kde jezdec musí ve velmi krátké a úzké zatáčce otočit vozidlo o 180 stupňů. Hned na to začíná největší stoupání trati, které vykazuje 10 %. Trať stoupá v neustálých zatáčkách až k potravní čáře, kde se lomí v pravém úhlu a za křížem má malou rovinku. Tam dosahují vozidla největší maximální rychlosti. U hájenky začíná trať znovu stoupat a nahoře vykazuje pak velmi nebezpečné S, za nímž s malou zatáčkou spějí vozidla, ovšem se značným stoupáním, k cíli, který je 20 m za nejvyšším bodem trati.

Text z oficiálního programu závodu
Brno–Soběšice z 10. 5. 1925.

KRÁLOVO POLE

LESNÁ

Kociánka

START

Příjezd

Královopolská strojírna

BRNO



Svátek závodů

Ing. V. Ženatý, Rochester N. Y., Amerika. (Program na rok 1925 z archivu Oldřicha Šandy)

Co v nás lidech odjakživa bylo, co v nás je a co zůstane, to je hlad po závodění! Bylo tomu vždy tak. Jakmile se sešly tři osoby – skončilo to obyčejně tím, že dvě se změřily a, třetí jim přihlížela.

Dnes čteme v prachu a rozvalinách Babylonu, že čas od času se sešli poddaní k velikým slavnostem, při nichž se radovali, obětovali bohům a pak zakončili vše závody.

V Egyptě tomu bylo stejně a pak v Řecku nápodobně. Řím vyzvedl závodění na stupeň kultu; postavil stadia, která po celých dva tisíce let zůstala nepřekonanými. Staří národové závodili buď na koních, nebo na válečných vozících, nebo sami mezi sebou.

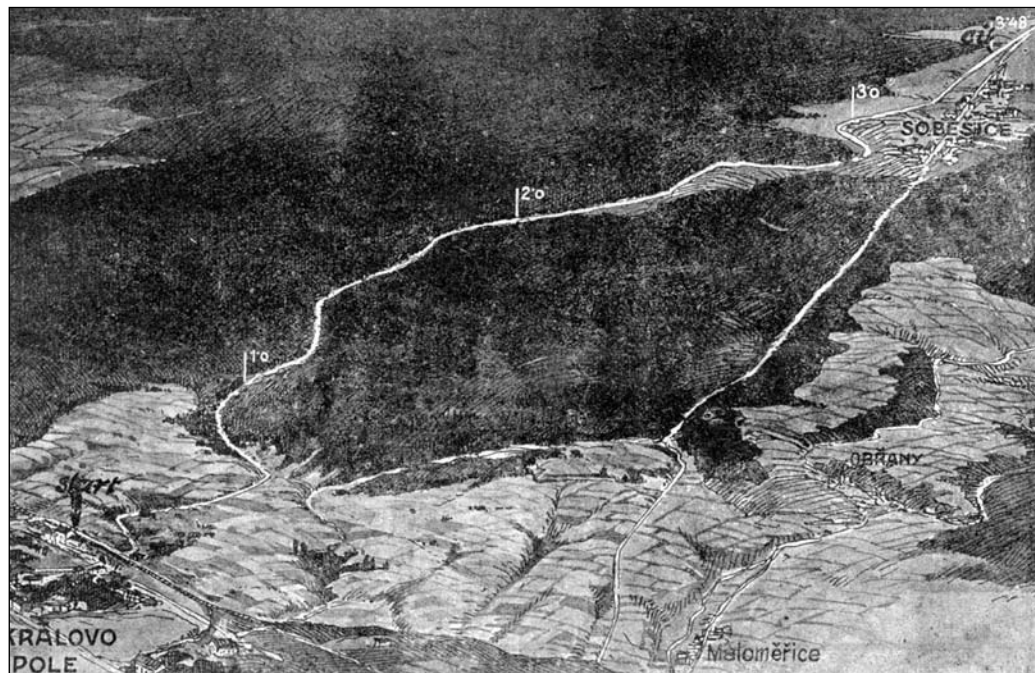
Smysl pro závodění mizel, nebo se znovuzrozoval u národů s mizející nebo přicházející a stávající vůlí k existenci. Závody upadaly do odporných, brutálních hlubin, aby za nějakou dobu byly povzneseny na úroveň ušlechtilou.

Závody byly vždy pravým a nefalšovaným obrazem kultury lidí. Ve středověku se do sebe rozbíhali na obrněných koních a vyhazovali se ze sedla; obyčejní žoldáci mávali silnými klacky a vyráželi si je z rukou.

Národové, kteří byli usazeni na březích moří, měli své slavnosti na vodách. Každý podle svého – podle okolností a názorů. Dodnes vidíme, že si někteří lidé libují v tom, jak by upíchali za živa býka; navoněné krásky s vějíři i sevillskými krajkami buď jsou zamilovány do onoho akrobata v aréně, anebo syčí, házejí po něm pomerančové kůrky a vyplazují jazyky...

Dnešní kultura lidstva je spjata se strojem. A proto nepořádáme závody, abychom – stojíce rozkročmo na dvou koních – ukázali zdatnost jen a jediné osobní, nýbrž sedáme za stroj, který konec konců přece jen potřebuje pána a mistra. Ženeme stroj! Ženeme ho s rozumem a inteligencí – a proto se stroj stává jen prostředkem v naší ruce.

Stroj sám nevyhrává – je to člověk, jenž sedí za ním. Místo přílby, krunýře a kopí máme dnešního dne motor; místo těžkých, obrněných koní máme čtyři pneumatiky, místo středověké snahy vraziti



Pohled na závodní trať a okolí z ptačí perspektivy (1925)

(Nakreslil Jandík)

do sebe a sraziti něco – máme touhu předběhnouti soupeře, uniknouti mu, dohnati ho a proletěti cílem dříve nežli on.

Leč nezapomínejme na toho třetího člověka. Nestačí, aby dva závodili, musí býti třetí, který jim přihlíží. Ba musí tu býti nejeden, nýbrž sta, ba tisíce a tisíce lidí, kteří tvoří kol závodní trati rám.

Je třeba diváků! Lidé, kteří prožívají závody spolu se závodníky! Ne zástupy, které se prostě dívají – nýbrž zástupy, které **prožívají!**

A proto si vyšlápněme na závody s veselou myslí. Zapomeňme trampoty všedního dne alespoň na několik hodin a oddejme se závodnímu dopoledni s celou duší. Je to svátek! Vyberme si ze závodníků svého favorita a přejme mu celým srdcem úspěchu. Pojede-li kolem, dejme mu morální podporu. Volejme na něho, dejme mu »ostruhy« pořádným *hipp – hipp!* Nevolejte na něho: *kupředu, pane kapitáne, nebo pane inženýre, nebo pane doktore, nebo pane Pucífousku!* Ne! Toho závodník nepotřebuje. Chce intimnost. Zahřměte na něho: *Rááá, Frantiku! Hipp, hipp Josefe! Kupředu Jendo!* Zakřičte na každého závodníka – ale jakmile se objeví v dáli silhueta »Vašeho« favorita, tak naberte z hluboká do plic pár kubických metrů vzduchu a zahoukněte na něho tak, aby zrovna poskočil.

Udělejte si ze závodního dopoledne opravdu svátek. Mluvte se sousedem, žertujte a přijímejte žerty. Půjde-li kolem prodáváč s cukrovím, kupte si pár kousků. Zabafejte si z lulky, nebo si zapalte cigáro. Kupte si trunk nebo kávu, nebo cokoliv vám nabídnou ku koupi. Neskrblete v den závodů, udělejte si z něho opravdu pěkný, bezstarostný den. Mějte zkrátka, jak tomu Američané říkají – »a fine time«.

Počasi? Co na tom, přsí-li. Ovšem, slunko je milejší a vítanější nežli zamračené nebe. Ale viděli jste kdy auto v plném letu klouzat v zatáčkách na blátě – viděli jste stříkat vodu ve formách krásných vějířů? Je to pěkné! Je v tom hotový požitek vidět a slyšet závodící auto v plískanici. Proto nedbejte na počasí – nesnižujte se na úroveň starých mrzoutů, nýbrž vyšvihněte se do mladé armády nadšených autodiváků.

Buďte pyšní na svoje závody. Jsou v začátcích. Jako všechno, co již je, muselo nejdříve začínati. Nepovažujte svůj meeting za bezcenný, protože snad v jiných zemích si lidé postavili ohromné závodní dráhy, u nichž stojí vysoké tribuny pro statisíce lidí. Že se tam schází smetánka závodníků na bílých vozech, v bílých šatech, jako by šli všichni za jistým vítězstvím – nebo snad na onen svět. Nedbejte, že v jiných zemích je vše ve velkých rozměrech! Poměrně vzato – není! Děláme co můžeme – a to stačí.

Však jednou – za kratší dobu, dříve nežli si myslíme – budeme mít také svoji dráhu a na ní se bude prohánět nejmodernější vozidlo naší generace – automobil.



Proto vzhůru, k závodům! Udělejme si z tohoto nedělního dopoledne »dobrý čas«. Dopřejme si! Všichni si budou dopřávat. Buďme veselí. Vsaďme šesták nebo korunu na svého favorita. Vyhrejme nebo prohrejme sázku s veselou myslí. A v duchu si přejme to, co si od věkův přávali naši předchůdci – diváci: aby se stalo něco rozčilujícího. Je to hřích tak myslet? Leč to patří často k závodům. Aby auto v plném letu vylétlo do příkopy nebo na strom, aby čtyři kolečka byla obrácena k obloze a vesele se točila, aby řidič se vyklopil do keře kopřiv a povstal zdrav a vesel: pár sedmic na kabátě a utržené frčky na kalhotách nikomu neuškodí. Málo naplat – člověk se nemění! Chce vždy býti očitým svědkem nějakého toho »neštěstíčka« – při němž by se operace nepodařila a pacient žil vesele dále...

A nezapomeňte na to cukroví, trunk, cigáro a také na ten veliký zlovyk všech diváků světa: na vsazení šestáčku!





Brno–Soběšice 2009

Záštita nad akcí:

Roman Onderka

primátor města Brna

Mgr. Jiří Podlucky

ředitel ÚSP pro tělesně postiženou mládež Kociánka

Čestní hosté závodu:

Ing. Leo Venclík – starosta Brno-sever

Ing. Ivan Kopečný – starosta Brno-Královo Pole

Ing. Arne Žurek, CSc. – Brněnské komunikace a.s.

Ing. Josef Brabenec – Enbra Brno

Ing. Alexej Nováček – Teplárny Brno

Ing. arch. Petr Uhlíř – A PLUS a.s.

Doc. Ing. Karel Jaroš

Vojtěch Dymáček – Opravy a renovace hist. vozidel

Jiří a Jiří Hemzal – Truhlářství, renovace výřev

Ing. Martin a Ing. Eduard Treschl – Karosárna

Ing. Jaroslav Salava – Enbra Brno

Ctibor Šilhán & Tomáš Vališ – Aero service

Marek Odehnal – Triskel Břeclav

Zdenek Hönig – Harley-Davidson Brno

Richard Jura – Univers

Josef Vlach – Velkoobchod dřevem

Karel Sonneck – Velkoobchod vínem

Jan Jelínek – JE & NE, dealer vozů Škoda

Jiří Hořice – Vintage Replica

Miloš Škorpík – Faster CZ

Ivo & Josef Indra – tiskárna Dolní Kounice

Jaroslav Ježek – STK Královo Pole

David Schmidt – Fatyna Jablonec nad Nisou

Pavel Krotíl – Půjčovna hist. vozidel Veteran.cz

Ing. Bedřich Nechvátal – Realitní kancelář bene

David Dočkal – Energ-Servis a.s.

Tomáš Písař – Český rozhlas Brno

Pořadatelský výbor:

Jízdu pořádá Veteran Auto Moto Club v AČR

Hálkova 16, 613 00 Brno

IČO: 711 59 941, DIČ: CZ 711 59 941

reg. číslo AČR 1235

www.VeteranBrno.cz

Ředitel: Karel Kupka

Zástupci řed.: Oldřich Křižka, Jan Martof

Tajemník: Kateřina Kupková

Sbor technických komisařů:

Jaroslav Kubinger, Jiří Křeček

Sportovní komisař: JUDr. Jan Musil

Traťový komisař: Juraj Studeník

Fotograf: Miroslav Zavadil, Jan Martof

Video: Michal Nedbal – Nedbis

Zdravotnické zajištění: Ambulance Konsox

tel.: 12512 (místní volání, bez předvolby)

nebo 543 237 777, 602 710 609, 777 777 909

Tiskoviny zajistila Tiskárna 7 – Ivo & Josef Indra

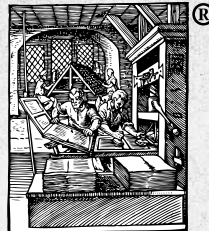
v Dolních Kounicích ve spolupráci s Motor Journalem

Mediální partneři: Rádio Hey a Český rozhlas Brno





BRNĚNSKÁ TELEVIZE



Tiskárna 7
Ivo & Josef Indra

Masarykovo náměstí
Kulturní dům
664 64 Dolní Kounice

tel./ fax: 546 421 434
tel.: 608 777 974

TRUHLÁŘSTVÍ

Jiří HEMZAL

Boří 1, 644 00, Brno - Útěchov
tel.: 541 239 120, 603 440 826
e-mail: hemzal.truhlar@volny.cz
www.volny.cz/hemzal.truhlar

- zakázková výroba nábytku
- zařízení interiérů, kanceláře, restaurace
- opravy nábytku, výroba obalů - beden
- opravy a výroba dřevěných částí
historických vozidel



triskel 
s.r.o.

Triskel s.r.o.
Lidická 135
690 02 Břeclav
tel.: 519 324 302
www.triskel.cz



Prodej a servis motocyklů

 **SUZUKI**
aprilia



GO motorů JAWA a ND Triumph



Ing. Karel Kratochvíl s mikrofonem

Rokem narození 1935 přímo zapadá pan Karel Kratochvíl do akcí, které komentuje. Pravidelně nejen na soběšickém kopečku se setkává s pomyslnými vrstevníky – vozidly, která byla vyrobena v témže roce, kdy se narodil. Je známý především jeho hlas, kterým dokonale zvládá předávání informací směrem k divákům. Jeho přítomnost jako spíkra je již po mnoho roků samozřejmostí nejenom na tradičních motoristických akcích po celé republice, ale byl letos slyšen a viděn i na novém silničním okruhu v Těrlicku.

Prosté krédo, které má, po léta nemění: „*Mikrofon v ruce ještě nezaručuje dobré zážitky posluchačů a diváků.*“ K obsažnému a kvalitnímu projevu je potřebná dobrá znalost komentované disciplíny, používaných vozidel, ale i pohled do historie, zmínka o vývoji a přiblížení současné úrovně. Což také znamená doslova sypat z rukávu jména dřívějších i současných favoritů té disciplíny, kterou momentálně spíkr provází slovem. Pro pana Kratochvíla je již samozřejmostí, že k mikrofonu musí přijít komentátor doslova nadopovaný informacemi. Proto je u Kratochvílů velká knihovna a kancelářské šanony, odkud jsou v dostatečném časovém předstihu před komentovaným podnikem vytahována data, jména, výrobní značky, ale i výsledky předchozích ročníků, aby diváci vedle vizuálního zážitku dostali i maximum aktuálních informací.

Nadšení a hluboký vztah k motorismu provází pana Kratochvíla od let dospívání. Vedle celé řady rozličných zaměstnání prošel i mnoha pozicemi v pořadatelských organizacích. Už v roce 1957 to byl



jeden z prvních motokrosů v okolí Brna. Přes organizování motokárových závodů a silničních motocyklových závodů v Ivančicích až po ředitelování mnoha motoristických podniků s mezinárodní účastí v motokrosovém areálu v Biskoupkách v roce 1990 se Karel Kratochvíl dostal i ke spolupráci s brněnským Veteran Automoto Clubem.

Při jednom vzpomínání se lhánický rodák svěrl s dávným přáním, o němž ví, že už nebude nikdy splněno. Chtěl jezdit silniční motocyklové závody. Ale v letech dospívání, která byla vhodná k zahájení sportovní kariéry ve zmíněné disciplíně, probíhala kolektivizace a syn kulaka s velikou kádrovou skvrnou si nemohl vymýšlet, jaké sportovní odvětví by preferoval. Navíc s takovým rodokmenem byla drzou provokací i přihláška na střední školu, když byl určen k pomocným pracím v zemědělství.



WWW.FASTER.CZ

• internet • linux • informační systémy •

FASTER CZ, s.r.o., Obřanská 60, 614 00 Brno, Selská 69, 614 00 Brno, tel: 545163100-4, fax: 545163105



Pár slov o historii závodu do vrchu Brno–Soběšice

K založení Československého automobilového klubu pro Moravu a Slezsko došlo 4. února 1923, prvním předsedou se stal Tomáš Baťa.

Počátky mladého klubu nebyly jednoduché, nicméně díky obětavé práci se podmínky stále zlepšovaly a v roce 1924 měl klub již výrazně početnější základnu. Tohoto roku také absolvoval mladý klub křest ohněm, když uspořádal dva podniky na tehdejší dobu velmi zdařilé.

Již dlouho předtím se uvažovalo, že by mohl být v těsném okolí Brna uspořádán nějaký automobilový závod, ovšem, jak tehdejší móda žádala, do vrchu. Dlouho byla hledána vhodná trať, až konečně vybrali okresní silnici z Kr. Pole do Soběšic, která také byla zvolena oficiální tratí pro I. mezinárodní závod Brno–Soběšice.

Usilovnou agitací se podařilo shromáždit na startu 54 závodníků a také vzbudit zájem obecnstva. Bohužel počasí bylo velmi nepříznivé, a to nejen při premiéře závodu, ale i při dalších ročnících, takže se záhy ujal zvyk jít na závod Brno–Soběšice s deštěm v ruce, třebaže zrána svítilo slunce.

Prvním vítězem v motocyklech se stal Švýcar After na Motosacoche časem 3:01,9. V automobilech byl první Wetzka na Austro-Daimleru časem 3:01,1.

O něco později se při součinnosti s BVT podařilo ČAMSu uspořádat 1. mezinárodní automobilo-



Veřmiřovský na Tatře projíždí zatáčku proti vchodu do ÚSP

vou výstavu v Brně, a to právě v době brněnských Výstavních trhů. Výstava tak měla početnou návštěvnost a splnila nad očekávání svůj propagační ráz.

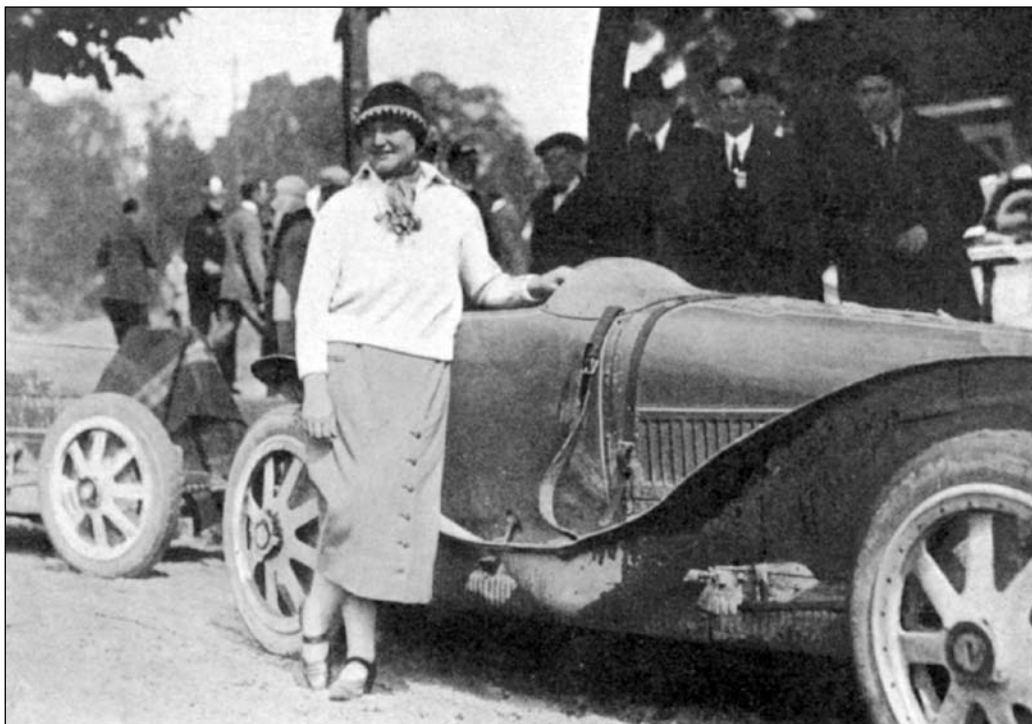
S okolními kluby byly navázány přátelské styky, které se projeví zájezdem na druhý mezinárodní závod Brno–Soběšice (1925). Tento ročník se velmi vydařil a povzněl ČAMS v očích moravského obecnstva. Vítězem v motocyklech se stal št. kpt. Kučka na Brough Superior časem 2:44,9 a v automobilech Čeněk Junek na Bugatti časem 2:24,1.

III. Brno–Soběšice v roce 1926 se jely za veliké účasti jak jezdců, tak i obecnstva. Přihlásilo se 80 závodníků a bylo vylepšeno 11 rekordů. V motocyklech zvítězil v mrtvém závodě Kučka a Turek v čase 2:26,0. V automobilech pak paní Junková časem 2:29,6.

Zlatým hřebem sezony 1927 byly IV. Soběšice,



Fritz von Zsolnay na Austro-Daimler v závodě v roce 1926



Eliška Junková na Bugatti se stala hrdinou dne, když v roce 1926 vyhrála absolutně nejrychlejším časem automobilů 2:29,6

kteří shromáždily na startu 55 jezdců. Zvítězil v motocyklech Belgičan Flintermann na FN časem 2:38,9, v automobilech pak opět paní Junková v čase 2:38,3.

V Brno–Soběšice v roce 1928 rovněž velice uspokojily, třebaže počasí bylo jako obvykle nestálé. V motocyklech zvítězil Tichý na Terrotu v čase 2:39,3, v automobilech pak Bondy na Bugatti časem 2:28,8.

Téhož roku pak již můžeme v automobilovém sportu pozorovat tendenci k závodům na okruhu. Krátké závody do vrchu již splnily své poslání a obecnost si žádalo důkladnější podívanou na závod, který by kladl na konstrukci vozidel a obratnost jezdců daleko těžší podmínky, nežli tomu bylo dosud u závodů do vrchu.

Sportovní komise se usnesla, že závod Brno–Soběšice se v roce 1929 pojede naposledy, už v tu chvíli bylo totiž rozhodnuto uspořádat veliký závod na Masarykově okruhu.

Tento VI. a poslední závod na historické trati se jel tentokrát výjimečně za slunečného počasí, a proto byl ve znamení mnoha rekordů.

Nejlepší čas, a to 2:22,1, měl Liška na Premieru, Bondy na Bugatti jel pak v čase 2:01,1.

Rok 1930 byl ve znamení příprav na premiéru Masarykova okruhu. Veškeré úsilí sportovní komise bylo třeba věnovat na přípravu velikého závodu, a to

závodu takového formátu, jaký nejen klub dosud nepořádal, ale jaký u nás v republice nebyl ani pořádan. Zatím se pracovalo na trati Masarykova okruhu a z dřívějších mizerných silnic, kde bylo strach jet, vyrůstal den za dnem skvělý okruh, jakých bylo v Evropě málo. Brněnské a naše širší obecnost bylo právem zvědavé, jak bude závod obsazen a jaký bude mít průběh, protože něco podobného u nás nebylo dosud k vidění.

Na startu se shromáždila elita závodnictva od nás i z ciziny, z nichž von Morgen na Bugatti sklídl úspěch dne. Návštěva premiéry Masarykova okruhu byla ohromná a závod sám měl veliký ohlas v zahraničním tisku a rázem si zajistil pokračování pro příští roky. Toto je však již jiná historie.

Oživení závodu Brno–Soběšice obstaral brněnský Veteran Automoto Club v roce 1974 jízdou do vrchu historických vozidel. V této tradici pokračoval pravidelně až do roku 1987, kdy pro stále rostoucí počet účastníků již nebylo možno zajistit ubytování (tradiční temín byl vždy během konání Mezinárodního strojírenského veletrhu).

V roce 1999 Veteran Automoto Club Brno obnovil tradici jednodenním setkáním. Během krátké doby si jízda vydobyla zpět původní popularitu, o čemž svědčí pravidelně se zvyšující počet účastníků i diváků.



Soběšice (opět) slunečné

Na loňský podzimní svátek všech veteránistů a milovníků oldtimerů, nesoucí prostý název Brno–Soběšice, jsem se obzvlášť těšil. Loni jsem totiž startoval na půjčené dvěstěpadesátce BSA a na kameru dokumentaristů jsem se utvrzoval, že do dalšího ročníku vyjedu už na něčem vlastním. A zase jsem nevyjel.

Závazek jsem ale splnil skoro bezesbýtku. Celý příběh letošních Soběšic totiž začal o mnoho měsíců dříve, odpusťte tedy ten poněkud delší úvod.



Radek Procházka odstrojil ze své Z 18 vše, co šlo, aby dosáhl výborného času 3:50,366

Jednoho letošního pozdně jarního dne mi totiž můj zlý kamarád Karel Kupka řekl: „Ty ještě nemáš od Králíka knížku A přece se točí? Na!“ A tou knížkou vše začalo. Odesl jsem si ji domů a udělal jsem tu chybu, že jsem se do ní podíval. A nejen to. Já jsem ji, blbec, celou naráz přečetl. Kdybych ji nacpal do knihovny jako spoustu jiných a vůbec se na ni nepodíval, mohl jsem mít dneska pokoj, nemít podlomené zdraví, sebevědomí ani bankovní konto. Některé knihy by člověk prostě neměl vůbec číst.

Tato poměrně nenápadná knížka mi totiž připravila nejedno trápení. Nejenom připravila, ona to všechno spustila. Série dábelkých příhod běží vlastně dodnes, navíc už teď bezpečně vím, že to nikdy neskončí.

Knížka totiž obsahuje množství příběhů veteránistů. Tedy lidí, kteří se kdysi nejdříve o něčem



Jedna z mnoha premiér – Minerva AF (1925) pana Ludvíka Otta z Olomouce



„Automobil ředitelů“ – Daimler BD 18 šoféroval Ivoš Indra, sponzor kategorie Tatra

doslechli, pak po tom zatoužili, zakoupili to a dřeli se na tom, ba mnohdy zranili na těle i duši při renovaci kdekákeho šrotu, který vyhrabali z nejtemnějších koutů zapadlých stodol podhorských vesnic. Vesnic, kam se kolikrát jede mnoho hodin ve větru, tmě a dešti, do kopce a prostě cestou necestou. Pro vytouženého veterána se přece jede vždy na druhý konec republiky, ne?

Tito postižení lidé to předlouhé dílenské trápení, to ježdění jako smyslu zbavení sem a tam s pouhou mlhavou vidinou rezatých, dřevných a nekompletních starých krámů na pozemcích příšerně nelidských a hrubých majitelů, dokonce opakují až do..., no vlastně do svého konce.



Katka Kupková provětrala svou ČZ 250

Duo antikristů Kupka & Králík mě prostě dostalo. Pod záminkou drobného dárku v podobě nevinně světle modré knížky (jak rafinované!) mě sevřelo svými spáry a vrhlo mezi řady zatracenců, kteří do smrti nenajdou pokoje. Co bude po ní, to je otázka. Podobu veteránistova nebe si asi umí představit každý.

Jak ale vypadá jeho peklo? Autař zřejmě tisíc let točí marně klikou bezchybně zrenovované čtyřkolky, jejíž motor ovšem ne a ne naskočit. Motorkář zase možná deset tisíc let musí třepat nádrži plnou střeptů, která ale po stopadesátém výplachu zůstává uvnitř pořád příšerně zrezivělá. Nebo ho milionkrát kopne startovací páka, ale motor pořád výsměšně mlčí. Celou dobu, kdy skáče nebožák po páce, je samozřejmě oblečen v černé kůži, má teplé spodky a nasazenou helmu, zatímco venku, tedy pardon, dole u kotle, je padesát stupňů Celsia.



Honza „Žlutý pes“ Exner se svou kamarádkou Tatánou z Tanzánie



Petr Brábínek na Ariel 4F a Tomáš Kvídera na Sunbeam 250

Beztak něco přitáhneš

Po přečtení té knížky jsem prostě Karlovi zavolał a vyslovil jsem onu osudnou větu: „Potřebuji starou motorku.“ S tím on samozřejmě počítal. Coby dáblův přísluhovač (jak si myslíte, že zařizuje pořád dokola to úžasné počasí na Soběšicích?) měl hned po ruce jednu morinku. Přesněji řečeno ji měl „po inzerátu“, a to pochopitelně na druhé straně naší země. Já nešťastník jsem se na ni jel podívat. Celou řadu osobních selhání jsem pak završil tím, že jsem se na milé morince svezl. Původně se mi vůbec nelíbila! Chtěl jsem Ducati Desmo. Než jsem se nadál, už byl



Jiří Křeček byl do kopečku nejrychlejší

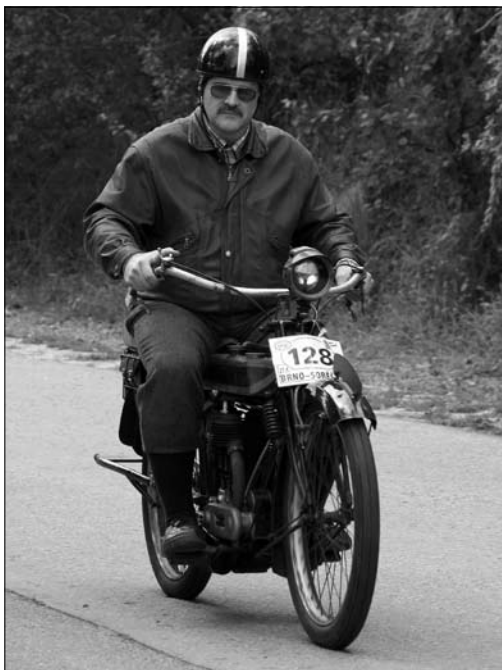
na našem dvorku Karel a tahal morinku z dodávky.

Na každou lásku si ale člověk musí nejdřív trochu zvyknout. Co dodat. Dnes téhle milence přináším obětiny v podobě nového obutí a šperků z ušlechtilých ocelí. Chodím se dívat do dílny, jestli je v pořádku a něco nepotřebuje. Prostě jsem lapač. Jako každá správná milenka mě i tahle ničí po všech stránkách.

Taky vůbec nepomohlo, když jsem před svou ženou Barborou naivně prohlásil, že se motorka bude jmenovat Baruška na její počest (spíš na počest její půjčky mně, abych si mohl morinku koupit...). Neřekne jí nikdy jinak než „moryna“. To tvrdé „y“ tam vždy zřetelně slyším, i když ona tvrdí, že to tak nevyslovuje. Kdysi prohlásila, že beztak ví, že jednou přitáhnu kvůli Karlovi něco domů, protože nás zná. „Takže tahle první, cos dotáhl, bude Baruška, a ta další, co bude následovat, bude Inuška, jo?“ ptala se Barbora. Přestože máme půlroční dcerušku Inu, tahle možnost mě zatím nenapadla, ovšem zalíbila se mi. Představa druhé morinky vedle té první mě doslova roztetelila. Prostě jsem ztracenec.

Jak jsem nevyjel

Na své staré nové lásce Moto Morini 175 jsem tedy v předvečer závodu dokončoval poslední práce. Zbývalo nasadit kolo, spojit řetěz a nalít benzín. Spěchal jsem, už už jsem se viděl, jak ještě v zapadajícím slunci podniknu zkušební jízdu po vsi. Nasazoval jsem zadní kolo, když seskočila se stojanu a začala padat na pravý bok. Ta hrůza, že spadne! Pustil jsem kolo, chytil jsem ji za zadek, ale abych ji znovu dostal



Bronislav Trusík na Bilyard & King (1919)



Petr Pokorný představil v premiéře motocykl Douglas



Piknik rodiny Vališovy

za „bod zlomu“, což se podařilo, příliš jsem zabral. Pravý palec, nacpaný v tom zmatku kdesi v rámu, to nevydržel.

Ozvalo se rupnutí a já jsem zakusil nevšední bolest, kterou nejlépe vystihují přídomek „průzračná“ nebo „čirá“. Během řvání jsem opatrně odložil toho černočerveného upíra z Feratu a vysoukal palec z rámu. A máš po závodě, blesko mi.

Palec zůstal v dosti nezvyklé poloze a nejevil ochotu ji změnit. Ostatní prsty se v křeči s chvěním stahovaly k němu. Nabíhající sval pod ním postupně

čím dál víc vypadal jako kuře, vypadené z mrazičích auta a modrozelenající tři dny na prudkém slunci. Vidina toho, že letos konečně pojedou Honzu Exnera alias Žlutého psa, který mi loni nadělil na své NSU 250 deset vteřin, se zvolna rozplynula. To bude jenom vykloubený, utěšoval jsem se. Telefonát sousedovi, zkušenému bývalému motokrosaři. Přerývaným hlasem jsem mu popsal, co se stalo a jak to vypadá. „To není vykloubený, vůbec bys s tím nepohnul. To je něco horšího, něco sis urval, val do špitálu,“ prohlásil souseď. A tak mi nezbylo, než si vrazit tři centimetry whisky a vyrazit. Hodná souseďka hned skočila do auta a za chvíli jsem byl už na sále jedné plastické chirurgie, protože doktor prohlásil, že podobné zranění neviděl zhruba deset let a že „by se do toho rád mrknul“.

Při vši smůle jsem měl štěstí, protože jsem si neutrl žádnou šlachu. Prasklé kloubní pouzdro, ukázkový výron a pohmožděný sval, tak zněl zhruba verdikt. Sádrová dlaha, pouzdro musí samo srůst, s tím se nedá nic dělat. Dva týdny klid, jinak si koleduji o potíže po zbytek života. Pravá ruka je pravá ruka.

Přesto jsem se na devátý ročník znovuoobnovené tradice Soběšic, tohoto prastarého závodu, jehož počátky se datují od roku 1924, vydal. Sice s rukou na šátku a ne na rukojeti plynu, ale přece.



Honza „Křemílek“ Křemeček s dalším specialistou na pravé palce Jirím „Plameňákem“ Hlavsa



Namodralý obláček se vznášel za Scotty Squirrel pánů Šimkových



Elegantní Praga Super Piccolo „Vorvaň“ z roku 1934 vždy elegantních manželů Grmelových

Skvosty v parku

Do závodu na pravidelnost se vždy startuje z parku Kociánky, ústavu pro postižené děti a mládež. Tentokrát se ve stínu letitých stromů seřadilo na dvě stě motocyklů. Některé z nich byly díky nesmlouvavým pravidlům výběru skutečně unikátní. Na první pohled vypadají podmínky zápisu na startovní listinu snad trochu přísně. Protože se ale nelze přihlásit skutečně s kdečím, mohli návštěvníci spatřit mezi blyštícími se stroji množství opravdových špeků. Mnozí veteránisté si dnes vybírají, kam své největší miláčky ze sbírky vytáhnout. Jelikož mají, troufnu si říci, tak trochu motorkářské „Soběšice“ už solidní pověst, míří sem ti největší jednostopí krasavci většinou pravidelně. Navíc již několik let těmto závodům neskutečně přeje počasí (víme proč...).

Jako každoročně letos přibýlo přihlášených strojů, stejně jako diváků, mezi nimiž se pohybovalo i hodně malých dětí, což je na veteránských akcích vždy krásné. Vidět přes sto let staré auto a motokmety, které jsou obklopeny ročními batolaty s vykulenýma očima, stojí za to.

Youngtimery nebrat

Pastvou pro oči a foťáky byly nejen předválečné stroje, kterých tu byla více než polovina. Nebylo to ale žádné zatuchlé a nefunkční mauzoleum. Nortony měly dokonce vypsání samostatnou kategorii, stejně jako harleye spolu s indiany, dvacítkami arielů a deset strojů Rudge. Vedle stařečků, jako třeba Rudge Multi z roku 1914, mohli fandové jednostopé techniky obdivovat i celou řadu poválečných motocyklů českých značek. Krásně zrenovovaná Praga 500 BD sidecar z roku 1929, jakou předvedl Marian Maňásek z Horní Branné, se může nelíbit jen málokomu. Jawičkáře zase na Soběšice táhne to, že zde neuvidí pouze obligátní a lidové typy, ale také Williersy, Duplexy, Speciály



a třeba nepříliš obvyklé a neokoukané třístapadesátky s rozvodem OHV. Faktem je, že skalní obdivovatel výhradně japonských čtyřválcových youngtimerů si na Soběšicích na své zrovna nepříjde. Taková už ale jsou pravidla a bezpochyby krásný šestiválec Honda CBX 1000 musí jeho fanda prostě okukovat jinde.

Není to závod o zlatý trenky

Byť jde o závody pravidelnosti, nehraje se v případě Soběšic na to, kdo byl první, druhý, třetí atd. Nějakou cenu za všechno možné, počínaje elegancí a nejvzdálenějším účastníkem konče, dostal proto skoro každý druhý.

I když se to vlastně nesmí, prozradím, že největší pilu jel brněnský bard Jirka Křeček na Nortonu Dominator. Když odstartoval, shrnul zadním kolem celý koberec na startovní čáře. Jak proburácel kolem stánku s občerstvením, vypadávaly tím hřmotem vyjeveným lidem páčky z rohlíků.

Abych nezapomněl, Soběšice samozřejmě nejsou výhradně motocyklovou akcí. Vedle motorek zde fanda letité techniky mohli obdivovat i zhruba stovku krásných aut všech kategorií. S jejich výběrem se to má stejně jako u motocyklů, takže kdo miluje především, výhradně a pouze emběčka, musí trochu jinam.

A jak dopadl Žlutej pes? Rozsypalo se mu řazení a stejně mu to jelo blbě. Takže, i když se už opakují: „Nu pagadi příště, žlutočokle!“

Honza Křemeček

Článek vyšel v Motor Journalu č. 11/2008



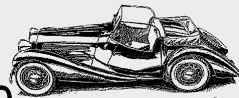
Milan Dočekal z VC Třebíč je pravidelným účastníkem se svým šmrcočním MG TB z roku 1939



Josef VLACH

Prodej řeziva
a dřevařských materiálů

Franzova 63
614 00 Brno
tel.: 545 210 100



Aero service

**generální opravy motorů a převodovek Aero,
náhradní díly Aero, lampy, zrcátka, stěrače,
poklice, literatura,
pneumatiky**

poklice Tatraplán (nízké i vysoké), Tatra 57, Tatra 75, Tatra
603-1, Praga Piccolo, Praga Alfa, Škoda Populár, Rapid, Jawa,
Aero 30 a 50

přední reflektory
na malá Aero průměr 170 mm

manžety
nápravy Aero, Tatra 603 a 805

koncové lampy
Bosch JN3, JN4 a JN5

typové štítky na různá vozidla

Ctibor Šilhán - Aero service
Příčky 11, 625 00 Brno - St. Lískovec
tel.: 603 266 349, tel.: 547 244 154 večer
www.aeroservice.cz




ČESKÝ ROZHLAS
BRNO

S Vámi od roku 1924

E. & M. TRESCHL

KAROSSERIE



Zámecká 20
602 00 Brno
tel.: 542 212 414



Startovní listina Brno–Soběšice 2009

Kategorie Veteran – automobily do r.v. 1920

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
1	Chenard & Walcker	1912	Pavel Beran	S.K.A.M. Olomouc
2	Panhard Levassor X19	1912	Jiří Kratochvíl	Oldtimer Klub Helfštýn
3	Ford T Roadster	1917	Leoš Novotný	VCC Uherské Hradiště
4	Maxwel	1917	Josef Pátík	VCC Ostrava

Kategorie Vintage – automobily od r.v. 1921 do r.v. 1930

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
5	Walter WIZ	1921	Jiří Valnoha	HCC Mohelnice
6	Salmson GSS	1924	Robert Grenda	
7	Bugatti 37A	1928	Jitka Masojídková	VCC České Budějovice
8	Ford A Tudor	1928	Bivoj Kolář	MCC Mohelnice
9	Sunbeam 25L	1929	Jiří Hořice	VAC Brno
10	Walter 6B Super	1930	František Gurský	VAC Brno
11	Hispano Suiza H6C	1932	Vladislav Novák	Slovácký VCC Uh. Hradiště
12	Bugatti T35B Pur Sang	2008/1928	Bohuslav Klein	

Kategorie Post Vintage – automobily od r.v. 1931 do r.v. 1939

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
13	Bugatti 49	1931	Karol Pavlu	Veterán klubu Bratislava
14	Fiat Balilla Sport	1932	Michal Smrečanský	Veterán klubu Bratislava
15	Rolls Royce 20/25	1933	Marian Bednárik	Veterán klubu Bratislava
16	BMW 309 Sport	1934	David Hertel	
17	Buick Serie 40	1936	Hubert Grmela	VCC Praga Praha
18	MG PB Midget	1936	Milan Zahradníček	Tatra Club Brno
19	BMW 327 Coupé Authenrieth	1938	Milan Pulec	VCC Mohelnice
20	Fiat 500 Topolino	1938	Rudolf Latka	Veterán klubu Bratislava
21	Jaguar SS 100	1938	Petr Uhlíř st.	VCC Brno
22	Jaguar SS 100	1938	Hana Májková	
23	MG TA	1938	Jiří Mátl	VAC Brno
24	BMW 328	1939	Josef Kiška	Mohelnice
25	Citroën 11	1939	Eduard Treschl	VAC Brno
26	Jawa Minor	1939	Martin Treschl	VAC Brno
27	MG TB	1939	Milan Dočekal	VC Třebíč
28	Opel Kapitán	1939	Michaela Jurová	
29	Mercedes Benz 170 V	1941	Jaroslav Šmerek	
30	MG TC	1947	Václav Havel	VPCC Brno



Půjčovna historických vozidel

Veterán.cz

Na návsi 1, 109 00 Praha 10

602 334 535



Kategorie Aero – automobily Aero o cenu firmy Aero Service - Šilhán & Vališ

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
31	Aero 500	1930	Peter Verdonič	VCC Bratislava-Rusovce
32	Aero 500	1931	Richard Puškáš	VAC Brno
33	Aero 662	1931	Ctibor Šilhán	VAC Brno
34	Aero 1000	1933	Luděk Dembovský	KHV – ACC Praha
35	Aero 750 Sport	1933	Josef Pesser	VCC Žďár nad Sázavou
36	Aero 30	1934	Tomáš Vališ	VAC Brno
37	Aero 662 Sport	1934	Jan Egidy	VCC Praha
38	Aero 30	1935	Svatopluk Srba	Brno
39	Aero 30	1935	Miroslav Tomík	Veterán klubu Bratislava
40	Aero 30 Sport	1935	Ján Novoveský	Veterán Klub Bratislava
41	Aero 30	1936	Josef Halva	VAC Brno
42	Aero 30	1936	Petr Hledík	
43	Aero 30	1936	Helena Jarošová	Auto Z Klub Brno
44	Aero 30	1936	Ivan Krauer	Zürich, Švýcarsko
45	Aero 30 Sport	1936	Jiří Weger	VCC Plzeň
46	Aero 30 Sport	1938	Jiří Mazel	VAC Brno
47	Aero 30 Sport	1938	Zdeněk Churý	VAC Brno
48	Aero 50 Sodomka	1938	Jiří Čekan	S.K.A.M. Olomouc
49	Aero 30	1939	Emil Roděj	VCC České Budějovice

Kategorie Praga – automobily Praga o cenu Veteran Praga Car Clubu Brno

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
50	Praga Piccolo	1926	Bedřich Nechvátal	VAC Brno
51	Praga Piccolo	1928	Jan Drozd	
52	Praga Piccolo XI. Serie	1929	Pavel Ursta	KHV Žďár n. Sázavou
53	Praga Piccolo XIII serie	1930	Luboš Klinský	KHV Žďár n. Sázavou
54	Praga Piccolo	1931	Jiří Blatný	VAC Brno
55	Praga Piccolo	1931	Josef Prosecký	VPCC Brno
56	Praga Piccolo Coupé	1933	Josef Záhoř	Auto moto veterán klub Česká Ves
57	Praga Baby	1934	Karel Táborský	KHV Žďár n. Sázavou
58	Praga Baby	1936	Jan Martinásek	SKAM Olomouc

Kategorie Škoda – automobily Škoda o cenu autorizovaného prodejce Je & Ne

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
59	Laurin & Klement 110	1925	Vojtěch Valenta	KHA Olomouc
60	Laurin & Klement Škoda 110	1928	Vítězslav Zezula	VAC Brno
61	Škoda 422	1930	František Kuchař	VAC Brno
62	Škoda 422	1930	Vojtěch Dymáček	ČKVH Brno
63	Škoda 422	1930	Tomáš Mrázek	CCK Brno
64	Škoda 633	1931	Jiří Kašík	VAC Brno
65	Škoda Popular 921	1937	Miroslav Remeš	CCCP Plzeň
66	Škoda Popular 1100 Roadster	1938	Richard Jura	VAC Brno
67	Škoda Popular Roadster	1938	Vratislav Hanuš	Oldtimer Klub Helfštýn

Aero Praga

Škoda





Kategorie Tatra – automobily Tatra o cenu Tiskárny 7 – Ivo & Josef Indra

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
68	Tatra 12	1927	Lukáš Smekal	CSKHV
69	Tatra 12	1929	Tomáš Malan	
70	Tatra 54	1931	Josef Vlach	VAC Brno
71	Tatra 54	1932	Rudolf Unzeitig	ČKVH Brno
72	Tatra 57 Sport	1933	Miroslav Šmída	VAC Brno
73	Tatra 57	1934	Peter Merendiak	Veterán klubu Bratislava
74	Tatra 75 cabriolet	1934	Karel Manek	S.K.A.M. Olomouc
75	Tatra 57 A	1936	Josef Indra	VAC Brno
76	Tatra 57A	1936	Eduard Nejezchleb	VAC Brno
77	Tatra 57A	1936	Pavel Hájek	Veteran Car Club Třebíč
78	Tatra 57A Sport	1936	Stanislav Baláš	VAMC Brno
79	Tatra 75 cabrio	1936	Pavel Rek	Prostějov
80	Tatra 75 cabriolet	1936	Vít Stypa	VPCC Brno
81	Tatra 57 A	1938	Jindřich Hort	
82	Tatra 57 B	1939	Tomáš Kobza	
83	Tatra 57B	1939	Bořivoj Zábřeský	VCC Ostrava
84	Tatra 87	1941	Jiří Hošek	
85	Tatra 87	1941	Karel Peřan	VAC Brno
86	Tatra 57B	1945	Tomáš Koudela	Dolní Kounice
87	Tatra 57B	1946	František Prosecký	VTK Bystrice n. Pernštejnem

Kategorie Z – automobily brněnské „Z“ o cenu fy Servis Centrum

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
88	Z-18	1926	Ondřej Popelka	Auto Z Klub Brno
89	Z-18	1927	Radek Procházka	S.K.A.M. Olomouc
90	Z-18	1929	Jiří Hemzal	Auto Z Klub Brno
91	Z-18	1929	Jiří Hemzal	Auto Z Klub Brno
92	Z-9	1930	Sylvie Dyková	Technické muzeum v Brně
93	Z-4	1933	Jan Popelka	Auto Z Klub Brno
94	Z-4	1933	Jiří Bohdal	VVC Opava
95	Z-4	1933	Josef Nechvátal	Veterán klub Sedlešovice
96	Z-9 limusina K 21	1935	Michal Popelka	Auto Z Klub Brno
97	Z-4 V. série	1936	Pavel Krejcha	S.K.A.M. Olomouc
98	Z-6 „Hurvínek“	1936	Eva Řezáčová	Technické muzeum v Brně
99	Z4 V. serie	1936	Karel Jaroš	Auto Z Klub Brno



Sportovní úprava „soběšická“. Co není potřeba musí pryč



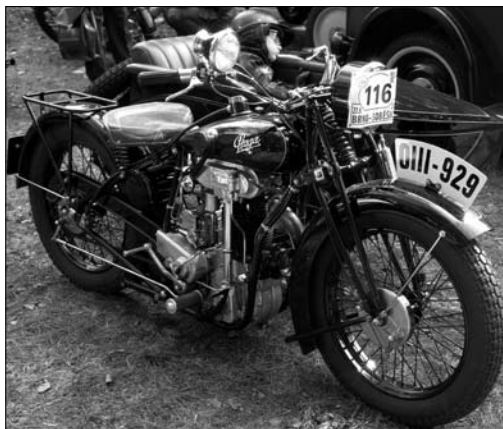


Kategorie řemenových motocyklů o cenu firmy Univers – Richard Jura

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
100	Torpedo 4-4½ HP	1907	Josef Kubišta	
101	Sunbeam 3½ HP	1915	Petr Hůlka	VCC Uherské Hradiště
102	Rover 3½ HP	1916	Lubomír Kuřina	Slovácký VCC Uh. Hradiště
103	Douglas 2¾ HP	1919	Jaroslav Klouda	The London Douglas M.C.C.
104	Saroléa 22 F	1923	Vojtěch Švarc	Bratrstvo Ručky
105	DKW ZM	1927	Petr Hošťálek	Jihočeské motocyklové muzeum
106	Rösler & Jauernig replika	2009/1904	Libor Marčík	

Kategorie Vintage – motocykly do r.v. 1930

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
107	Scott Squirrel	1923	Karel Šimek	VCC Dvůr Králové n. L.
108	BSA 500	1926	Bohumil Suda	VCC Mělník
109	FN 350 OHV model 60	1926	Jiří Zenánek	Oldtimer Klub Helfštýn
110	Zenith	1926	František Hořice	VAC Brno
111	BSA 770 E 28	1928	Libuše Šulcová	VCC Praha, SZV Praha
112	BSA S 28 Sloper	1928	Jan Zvelebil	VCC Praha
113	BSA Sloper 5¾ HP	1928	Josef Nový	VCC Plzeň
114	Royal Enfield	1928	Ivo Šarlingr	Pavlíkov
115	Triumph CN	1928	František Grätz	MOTOVET Nemojany
116	Velocette KCR	1928	Vladimír Stejskal	Jihlava
117	BSA S 29 2-port light	1929	Lukáš Nový	VCC Plzeň
118	Calthorpe 350	1929	Pavel Toulec	
119	Campion	1929	Jindřich Chaloupka	VC Mělník
120	Matchless V3	1929	Roman Chrástěcký	Dymokury
121	Morgan Aero-Supersport	1929	Petr Uhlíř ml.	VCC Brno
122	Praga 500 BD sidecar	1929	Marian Maňásek	Horní Branná
123	Scott TT Replica	1929	Pavel Šimek	VCC Dvůr Králové n. L.
124	BSA H30	1930	Libor Desort	VCC Plzeň
125	Čechie-Böhmerland	1930	Arnošt Nezmeškal	NTM Praha
126	Motoconfort 250 SV	1930	Jiří Matějka	Hujer Team
127	Praga 500 BD	1930	Miroslav Beran	VPCC Brno



Maňáskovi juniorovi se spalo tím líp, čím byl kolem větší rámus

UNIVERS
STAVÍME PRO VÁS

**Stavební a obchodní společnost
Realitní kancelář**

1. máje 87, 664 84 Zastávka
tel./fax: 546 429 394
univers-m@seznam.cz



Kategorie Ariel – o cenu prezidenta Zikmunda

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
128	Ariel 5-6HP	1926	Jiří Hořice	VAC Brno
129	Ariel 500 OHV	1927	Břetislav Trylč	Český Ariel Klub
130	Ariel 500 OHV	1927	Jaroslav Suchý	
131	Ariel 500 C Standard	1928	Jaroslav Mičulka	VAC Brno
132	Ariel 250 LB	1929	František Starý	VAC Brno
133	Ariel 250 LF	1929	Jan Týle	Lažany
134	Ariel 350 F	1929	Milan Vocílka	Hujer Team
135	Ariel 500 F	1929	Daniel Chrobok	Český Ariel Klub
136	Ariel 500 F	1929	Jiří Mewald	VAC Brno
137	Ariel 500 F	1929	Luboš Vaníček	VCC Plzeň
138	Ariel 557	1929	Božetěch Havlíček	
139	Ariel 557 A	1929	Libor Žák	Bratrstvo Ručky
140	Ariel 500 F	1930	Tomáš Fiala	Český Ariel Klub
141	Ariel 557 B	1930	Marie Křečková	Bratrstvo Ručky
142	Ariel 350 MF 31	1931	Bronislav Trusík	Slovácký VCC Uherské Hradiště
143	Ariel 4F	1931	Petr Brábník	Český Ariel Klub
144	Ariel 500 SG 31	1931	Jiří Brádka	VCC Praha
145	Ariel 350 MF32	1932	Jaromír Kubinger	Četnický pohotovostní oddíl Brno
146	Ariel 350 NG	1934	Miloš Náhůnek	VCC Jičín
147	Ariel 600 VB	1935	Evžen Vopelka	
148	Ariel Red Hunter 500	1935	Petr Veselka	Český Ariel Klub
149	Ariel Red Hunter 500	1935	Libor Hasal	VCC Plzeň
150	Ariel 500 VG	1937	Jiří Havel	VPCC Brno
151	Ariel Red Hunter 500	1938	Josef Vácha	Český Ariel Klub
152	Ariel 350 NG de Luxe	1939	Milan Kejzlar	VCC Dvůr Králové n. L.
153	Ariel Red Hunter 350	1939	Radek Pajpach	VAC Brno
154	Ariel Red Hunter 350	1939	Tomáš Pávek	VCC Plzeň
155	Ariel Red Hunter 350	1952	Zdeněk Novák	Paddock
156	Ariel 650 FH Huntmaster	1957	Jan Brádka	Český Ariel Klub

*Tomáš Zikmund,
doživotní prezident
Českého Ariel klubu*



Ariel Rally 2009



Kategorie HD – americké motocykly o cenu firmy Harley Davidson Brno

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
157	Harley Davidson J	1917	Zdeněk Höning	Harley-Davidson Club Brno
158	Indian Scout	1924	Radovan Podskalský	Harley Davidson Club Praha
159	Indian Daytona	1928	Josef Koupil	Indian club Vilémov
160	Indian Scout 45	1928	Miroslav Miho	Indian Klub Hlohovec
161	Harley Davidson WR 750	1929	Jiří Filípek	
162	Indian Police	1929	Milan Vlček	VAC Brno
163	Harley Davidson VL 1200	1932	Antonín Martiš	
164	Indian Four	1940	Roman Puda	
165	H-Davidson WLC 750 NAVY	1942	David Kohout	BBC Budweis a HDC Praha
166	H-Davidson WLDR 750 Bobber	1942	Dan Fiala	BBC Budweis a HDC Praha

Kategorie Post Vintage – motocykly od r.v. 1931 do r.v. 1939

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
167	Jawa 500 OHV	1931	Ivo Gášek	
168	Triumph CN 500	1931	Stanislav Kubiš	Říčany
169	BSA Sloopier	1932	Jiří Vrzal	VAC Brno
170	New Imperial model 23	1932	Kristýna Zvelebilová	
171	Praga 500 BD V. Serie	1932	Josef Novák	VCC České Budějovice
172	Sunbeam 9 Sidecar	1932	Radek Pajpach	VAC Brno
173	Jawa 175 Villiers	1933	Tereza Týleová	Lažany
174	Jawa 250 Special	1934	Pavel Filípek	Vilémov
175	Jawa 350 SV	1934	Luboš Srnský	KHV Žďár nad Sázavou
176	Jawa special-lidova verze	1934	Antonín Hořice	Brno
177	NSU 500 OS	1934	Josef Vladovíč	Indian Klub Hlohovec
178	Sunbeam	1934	Zdeněk Macháček	
179	Sunbeam 250 OHV	1934	Tomáš Kvidera	VCC Praha
180	FN 500 M 86	1935	Josef Janda	VCC Benátky n. Jizerou
181	Jawa 175 Villiers	1935	Jaroslav Kaštan	
182	Sunbeam 250 OHV	1935	Roman Wagner	Spišský Veteran Klub
183	Terrot – P40	1935	Pavel Krupica	VAC Brno
184	BMW R 4	1936	Miloš Škorpík	Faster Team
185	BMW R 4	1936	Josef Zechmeister	
186	Calthorpe Ivory Mayor M4	1936	Pavel Toulec	
187	ČZ 175 De Luxe	1936	Lukáš Kubinger	Četnický pohotovostní oddíl Brno
188	Jawa 175 Special	1936	Michal Pěček	MOTOVET Nemojany
189	Brough Superior	1937	David Schmidt	VCC Praha
190	BSA Empire Star	1937	Michal Janča	VAC Brno
191	Čechie-Böhrmerland	1937	Richard Jura	VAC Brno
192	ČZ 175	1937	Petr Hedrlín	VAC Brno
193	ČZ 98	1937	Eduard Nejezchleb	
194	DKW SB 350/37	1937	Petr Pokorný	VCC Praha, Ariel Klub
195	Jawa 175 Special	1937	Jan Ganzwohl	VCC Žďár nad Sázavou
196	Jawa 250 Special	1937	Radim Srnský	KHV Žďár nad Sázavou
197	Sunbeam Solo Sport	1937	Tomáš Hořice	VAC Brno
198	BMW R 51	1938	Roman Straka	Klub staromilců Z. Třebáň
199	BMW R 71	1938	Marek Paták	Bratrstvo Ručky
200	ČZ 250	1938	Ivo Cerman	Slovácký VCC Uh. Hradiště
201	ČZ 98	1938	Michael Vlček	VAC Brno



st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
202	Jawa 350 OHV	1938	Libor Mátl	VAC Brno
203	NSU 601 OSL	1938	Rudolf Čech	
204	Ogar 4	1938	Petr Hořice	
205	BMW R 71	1939	Tomáš Čunderle	
206	BMW R 71	1939	Tomáš Čunderle	
207	BSA Silver Star 250	1939	Lukáš Kupka	Bratrstvo Ručky
208	ČZ 250 Sport	1939	Kateřina Kupková	Bratrstvo Ručky
209	ČZ 500	1939	Martin Reissner	VAC Brno
210	DKW 250	1939	Josef Jaroš	VCC Praha, Ariel Klub
211	ES-KA Mofa	1939	Pavel Jelinek	VCC Praha
212	Jawa 250 Special	1939	Jindřich Pávek	VCC Plzeň
213	Jawa 350 OHV	1939	Jaroslav Kaštan ml.	
214	Jawa 350 OHV	1939	Josef Vala	VAC Brno
215	Jawa Robot	1939	Eva Stoklasová	VCC Jičín
216	Jawa 350 OHV	1940	Jiří Kopeček	Moto Kopeček Holešov
217	BSA M20	1941	Vojtěch Hamerník	VAC Brno
218	Velocette KSS	1947	Pavel Müller	VAC Brno

Kategorie Rudge Whitworth – o cenu Josefa Nováka

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
219	Rudge-Whitworth 350	1928	Emil Pěček	MOTOVET Nemojany
220	Rudge Ulster Grand Prix Model	1929	David Schmidt	VCC Praha
221	Rudge-Whitworth Special	1929	Ladislav Lefler	VCC Kladno
222	Rudge Ulster	1930	Jiří Hlavsa	Toka Racing Team
223	Rudge-Whitworth Ulster	1930	Milan Křeček	VAC Brno
224	Rudge-Whitworth 350 Radial	1931	Marek Odehnal	Bratrstvo Ručky
225	Rudge Ulster side	1937	Jiří Hlavsa / Jiří Snop	Toka Racing Team
226	Rudge Rapid	1938	Rastislav Fabiny	Spišský Veteran Klub

Kategorie Manet – motocykly z brněnské Zbrojovky

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
227	Manet	1949	Matouš Popelka	Auto Z Klub Brno





STK EMISE

BRNO - SLATINA



Řípská 11e, 627 00 Brno Slatina

Tel: 777 791 522, 533 440 180

stk@stkslatina.cz

www.stkslatina.cz



KOMPLETNÍ RENOVACE A OPRAVY HISTORICKÝCH VOZIDEL

Autoservis V. Dymáček

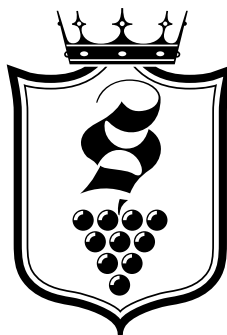
areál Palackého třída 73, 612 00 Brno - Královo Pole

Tel: 549 211 296, 541 246 631, fax: 549 247 950

www.dymacek.cz, www.autoveteran-dymacek.cz

Po-Pá: 6.30-22.00 hod.

SONNECK



SONNECK, a.s.

Jugoslávská 7/9

613 00 Brno

tel.: 5 4524 0083

fax: 5 4524 5020

e-mail:

info@sonneck.cz

www.sonneck.cz

**PŘÍMÝ DOVOZCE
ZAHRANIČNÍCH VÍN**

**VELKOOBCHOD
A MALOOBCHOD VYBRANÝCH ODRŮD
MORAVSKÝCH VÍN**



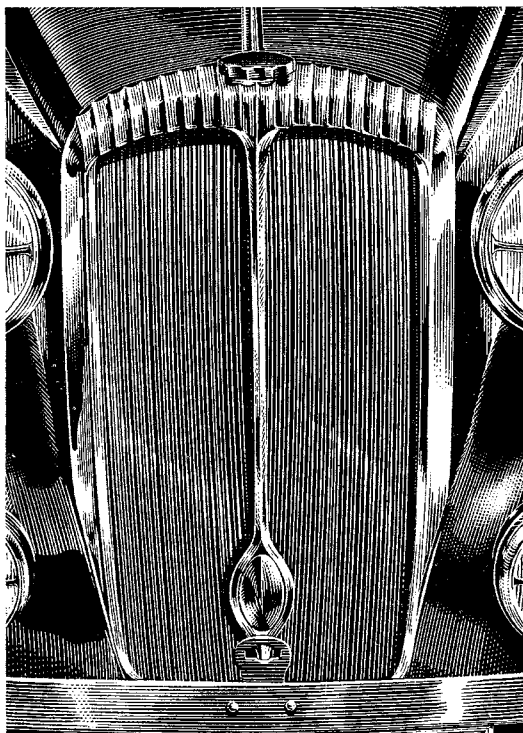
Kategorie Norton a spol. – čtyřtákní motocykly do r.v. 1965 o cenu M. Rychlíka

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
228	Norton CS1	1929	Miroslav Kalousek	
229	Norton 500 OHV model 18	1934	Milan Hošman	Český Ariel Klub
230	Norton ES 2	1936	Johann Wiedlack	Norton Owners Club Austria
231	Norton Manx M 40	1946	Pavel Švihálek	Design Moto Pete
232	BSA 350	1947	Václav Dvořák	VCC Plzeň
233	Norton International	1948	Jiří Křeček	VAC Brno
234	Matchless G3L	1949	Anna Prosecká	
235	Sunbeam S8	1949	Pavel Štarha	VAC Brno
236	BMW R 51/3 Sidecar	1953	František Prchal	
237	BSA A 10	1953	Luděk Prchal	
238	BSA CB32	1954	Helmut Hnatusko	Norton Owners Club Austria
239	ČZ-Walter 350 OHC	1954	Roman Pálek	EGIDY RACING TEAM
240	MV Agusta 175 CST	1954	Pavel Pokorný	VCC Praha
241	Jawa 500 OHC	1955	Boris Krepl	VAC Brno
242	Jawa 500 OHC	1955	Michal Olejko	CCK Brno
243	Jawa 500 OHC 15/01	1955	Vladimír Zemánek	VCC Praha, SZV
244	Moto Morini 175 Turismo	1955	Jan Křemeček	Bratrstvo Ručky
245	BMW R 25/3	1956	Milan Matějka	Drásov
246	Gilera 98	1958	Jiří Černík	VAC Brno
247	Norton ES 2	1959	František Pavlík	
248	Norton ES 2	1959	Miroslav Peterka	Design Moto Pete
249	Junak M 10	1960	Jaroslav Dolejší	Kutná Hora
250	Norton Dominator 99	1960	Zdeněk Dobrovolný	Rosice u Brna
251	Norton ES 2	1960	Jiří Klimesch	VCC Plzeň
252	Norton ES 2	1960	Jan Mrákava	Hanácký Auto Moto Veteran klub
253	Norton ES 2	1960	Zdeněk Klimesch	VCC Plzeň
254	Norton ES 2	1960	Milan Mrákava	Hanácký Auto Moto Veteran klub
255	Norton ES 2	1960	Zdeněk Klimeš	Kolštejnský Motoklub Branná
256	Norton ES2	1960	František Kysela	Kutná Hora
257	Norton ES 2	1961	Willibald Grossbichler	Norton Owners Club Austria
258	Norton ES 2	1961	Bronislav Havlíček	Brno
259	Norton ES2	1961	Petr Hejč	
260	Norton Dominator 88 SS	1962	Roland Grossbichler	Norton Owners Club Austria
261	Simson Sport 250	1962	Aleš Matějka	Kuřim
262	Norton Atlas	1965	Alfred Aubik	Norton Owners Club Austria

Vozidla pořadatelů

st. č.	značka	r.v.	jméno příjmení	člen klubu
VAC1	ČZ 150 C	1951	Karel Čechal	VAC Brno
VAC2	Jawa S11	1952	Pavel Bednař	VAC Brno
VAC3	Jawa-ČZ 150/352	1954	Josef Hladík	VAC Brno
VAC4	Škoda 450 Roadster	1959	Jan Šustáček	CCK Brno
VAC5	Škoda 1000 MB	1963	Petr Boraň	VAC Brno
RED	Daimler DB 18	1948	Ivo Indra	VAC Brno

Nedbis



Za volantem toho vozu obvykle najdete Ivoše Indru,
muže, který se naučil milovat dokonalou techniku



BY APPOINTMENT

Daimler

THE DAIMLER COMPANY LTD • LONDON AND COVENTRY



Simply clever



Naše nabízené služby:

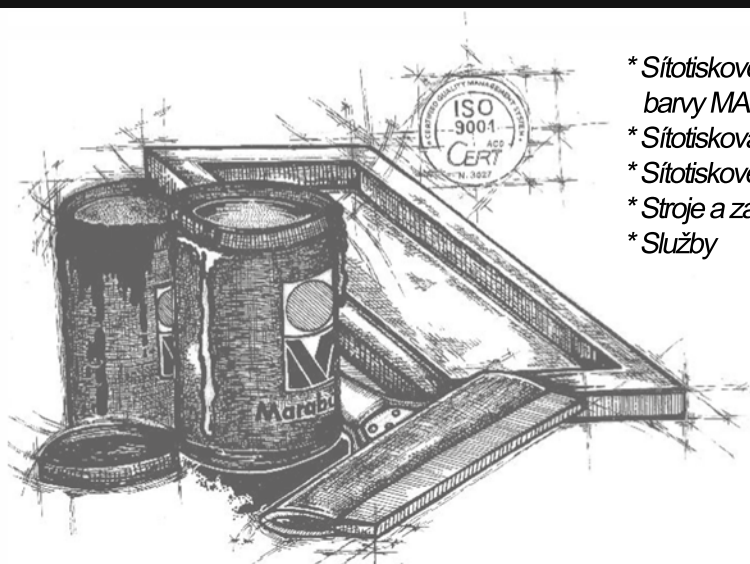
- Prodej nových vozů Škoda
- Prodej ojetých vozů
- Leasing
- Servis
- Prodej náhradních dílů
- Mokré čištění interiéru
- Montáž ručního ovládání pro tělesně postižené

Váš autorizovaný prodejce vozů Škoda:



Branka 36, 624 00 Brno-Komin
tel./fax: 541 222 011
tel. 514 222 411

po-pá 7-18 h, so 9-12 h
e-mail: jene@jene.cz
internet: www.jene.cz



- * Sítotiskové a tamponové bary MARABU
- * Sítotisková chemie KIWO
- * Sítotiskové tkaniny SEFAR
- * Stroje a zařízení
- * Služby

SERVIS CENTRUM s.r.o.

Váš spolehlivý partner pro sítotisk a tamponový tisk.

tel/fax: 541 260 260

www.sc-brno.cz



Propozice jízdy Brno–Soběšice

Pořadatel a název podniku

§ 1: Veteran Automoto Club Brno pořádá v sobotu 26. září 2009 jízdu do vrchu Brno–Soběšice.

Druh akce

§ 2: Jde o otevřený sportovní a společenský podnik, přístupný všem osobám vlastním platné řidičské oprávnění a majícím k dispozici automobil nebo motocykl vyrobený do roku 1939 (také stroje konstrukcí pokračujících i v dalších letech a čtyřtakové motocykly do roku 1965), který splňuje zařazení do technické klasifikace FIVA A a B, specifikace 1 až 3. Je pořádán na uzavřené trati. Jede se jako jízda pravidelnost do vrchu. Je pořádán na částečně uzavřené trati. **Startující nesmí používat jakýkoliv způsob měření času.**

Vozidla musí odpovídat v každém ohledu předpisům, platným pro připuštění vozidla k jízdě po veřejných cestách. Jezdci na motocyklech musí mít bezpečnostní přilbu, rukavice a brýle. **Účastníci jsou během závodu povinni dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích.**

Závodní trať

§ 3: Závodní trať je část okresní silnice na ulici Kociánka, vedoucí do městské části Soběšice. Počíná v areálu Kociánka, ústavu pro tělesně postiženou mládež, a končí těsně před Soběšicemi u km 3,2. Trať je 3200 m dlouhá, výškový rozdíl 159,8 m, průměrné stoupání 4,59 %, maximální 10 %. Komunikace je s nesourodým asfaltovým povrchem, s výmoly a nerovnostmi. Díky starostlivosti spolupracujících obecních úřadů musíme konstatovat, že stav se průběžně zlepšuje.

Výprava vozidel

§ 4: Všechna vozidla, vyjma závodních strojů, musí odpovídat v každém ohledu předpisům, platným pro připuštění vozidla k jízdě po veřejných cestách. Jezdci na motocyklech musí mít bezpečnostní přilbu, rukavice a brýle.

Všechna vozidla musí mít doklad o zaplacení zákonného pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla pro rok 2009.

Technická komise může vyloučit účastníka, jehož vozidlo má závady, které mohou ovlivnit jízdní vlastnosti, nebo u kterého není dodržen vzhled a původnost. Přestavby a tuningy nebudou k jízdě připuštěny. Repliky pouze po dohodě s pořadatelem.

Označení vozidel

§ 5: Stroje musí mít umístěno startovní číslo tak, aby bylo dobře čitelné zepředu. Špatné umístění startovního čísla může být důvodem k diskvalifikaci.

Klasifikace

§ 6: Klasifikace bude provedena podle nejmenšího rozdílu dosažených časů ze dvou absolvovaných samostatných měřených jízd, a to pro každou kategorii zvláště. Měřeno s přesností 0,1 sekundy.

Dosáhne-li více vozidel v jedné kategorii stejného rozdílu času, bude jako první klasifikováno to, které jest staršího data výroby; kdyby i toto bylo shodné, pak vozidlo, které mělo více členů posádky.

Ceny

§ 7: Jízdy pravidelnost budou měřeny, ale nebudou hodnoceny. Absolutní vítěz kategorie automobilů a motocyklů bude vylosován z klobouku.



Ing. Bedřich Nechvátal & synové

- realitní kancelář / rodinná firma s tradicí od roku 1991
- činnost organizačních a ekonomických poradců
- zprostředkování nákupu, prodeje a pronájmu nemovitostí
- zabezpečení správy nemovitostí
- obchodní živnost – koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje a prodeje

Sídlo firmy: Rooseveltova 9, 602 00 BRNO, tel./fax: 0042-542 211 820, 0042-542 213 117

www.benebrno.cz, e-mail: bene@benebrno.cz



Dále jsou vypsaný tyto zvláštní čestné ceny:

- Cena primátora absolutnímu vítězi kategorie automobilů.
Cena primátora absolutnímu vítězi kategorie motocyklů.
Cena Oldřicha Šandy za nejpůvodnější vozidlo.
Cena firmy Vintage Replica Jiří Hořice za nejpůvodnější motocykl, sidecar nebo tříkolku.
Cena Karosserie E. & M. Treschl za nejlépe zrenovovaný automobil.
Cena půjčovny historických vozidel Veterán.cz za nejlépe zrenovovaný motocykl.
Cena firmy Fatyna za nejstarší automobil.
Cena firmy Faster CZ za nejstarší motocykl.
Cena Doc. Karla Jaroše za přínos k zachování technické historie.
Cena časopisu Motor Journal pro nejmladšího účastníka závodu.
Cena firmy Dymáček za nejzajímavější vozidlo závodu.
Cena atelieru A PLUS za nejvzdálenější automobil, který přijel po vlastní ose.
Cena firmy Teplárny Brno a.s. za nejvzdálenějšího motocyklistu, který přijel po vlastní ose.
Cena firmy ENBRA za nejelegantnější dámu závodu.
Cena firmy Triskel za nejzajímavější motocykl.
Cena firmy Unifers – Richard Jura pro kategorii nejstarších motocyklů.
Cena firmy Harley Davidson Brno pro americké motocykly.
Cena firmy Sonneck za nejlepší dosažený čas dne.
Cena firmy Josef Vlach za nejstaršího účastníka.
Putovní cena firmy Aero service pro automobil Aero.
Cena firmy Servis Centrum pro automobil Z Brno.
Cena Veteran Praga Car Clubu Brno pro automobil nebo motocykl Praga.
Cena firmy Je & Ne pro automobil Škoda.
Cena tiskárny 7 pro automobil Tatra.
Cena ředitele závodu.



Máte to k nám kousek cesty !!!! a vše v jednom areálu

Navštivte STANICI TECHNICKÉ KONTROLY
pracoviště s 15 letou tradicí



STK Královo Pole, s. r. o.

Sladkovského 7, BRNO

v sousedství Královopolské strojírny
a pod Kociánkou

nové velkokapacitní parkoviště vhodné i pro obytné přívěsy



- **pravidelné technické prohlídky** osobních a dodávkových automobilů, motocyklů a přívěsů
- **evidenční kontroly vozidel** (bez objednání)
- **dovozy**, přestavby
- **měření emisí** benzinových a dieslových motorů
- pokud si přejete přípravu vozidla před provedením prohlídky i tu Vám v den přistavení vozidla na STK zajistíme (toto přání sdělte operátorkám při objednání)

Pracovní doba:
po–čt **7.00–17.00 hod.**
pá **7.00–14.00 hod.**

Přijem objednávek pro STK i emise:
tel.: **541 212 116**
541 219 420

Více informací na: **www.stkkravalopole.cz**

Náš partner:



Příhlášky

§ 8: Příhlášky je třeba zaslat na uvedenou adresu nejpozději do 10. 9. 2009. Příhlášky po tomto termínu nemusí být přijaty. Přihlašovací list musí být vyplněn ve všech bodech; nedostatečně vyplněné přihlášky jsou neplatné. Musí být podepsané prohlášení za možné napáchané škody.

Je nepřípustné, aby řidič, přihlášený pro určité vozidlo, řídil při závodě vozidlo jiné bez svolení pořadatelského výboru.

Vklady

§ 9: Příhláška musí být doložena vkladem, který je stanoven na 300 Kč pro každého účastníka. Vklady je nutno složit hotově při převjímce před závodem.

Po zaplacení vkladu obdrží každý účastník startovní číslo, program a plaketu. Při slavnostním vyhlášení výsledků a předání cen získá každý účastník pamětní list.

Přejímání vozidel

§ 10: Přejímání závodních vozidel se koná v sobotu dne 26. září 2009 na parkovišti u koupaliště proti hlavní bráně Královopolské strojírny, Brno-Královo Pole, Křižíkova ulice. Vozidla, která by se nejdéle do 9 hodin téhož dne k převjímání nedostavila, nemusí být k závodu připuštěna.



Start

§ 11: Start je pevný a koná se v sobotu 26. září 2009 v 11.00 hodin dopoledne v Brně – Král. Poli, v prostorách ústavu Kociánka. Závodníci jsou povinni se dostavit v 9.00 hodin téhož dne k rozmluvě s pořadatelstvem. Na trénink je vymezena doba mezi 9.15 a 10.45 hod.

Pořadí na startu, jakož i startovní intervaly, budou určeny Pořadatelským výborem a oznámeny v rozpravě s jezdci.

Prohlídka vozidel

§ 12: Sportovní komisaři mají po skončení závodu právo žádat podrobnou prohlídku vozidel a za účelem zjištění nutných okolností dotyčné vozidlo plombovat a naříditi, aby bylo dopraveno na místo, kde by mohlo být demontováno. Kdyby při této prohlídce byly zjištěny okolnosti, které neodpovídají klade-ným podmínkám, bude výsledek vozidlem dosažený anulován a proti původcům zjištěných nesprávností se zakročí co nejpřísněji. Pak ten, kdo vozidlo ono hlásil, je povinen nést vzniklé výlohy.

Žádá-li protestující prohlídku vozidla, musí dotyčný protest být opatřen prohlášením cestujícího, že bere na sebe veškeré výlohy pro případ, že by podle konečného nálezu byl protest neodůvodněn.

Vyhlášení výsledku závodu

§ 13: Výsledek závodu bude ohlášén oficiálně v den závodu v době od 16 do 17 hodin v areálu ústavu Kociánka. Současně s ohlášením výsledků bude provedeno rozdělení cen. Účastníci, kteří se bez předchozí omluvy nedostaví k předávání cen, budou diskvalifikováni pro opovrhování pořadatelským sborem a jejich cenu obdrží další v pořadí.



Protesty

§ 14: Veškeré protesty musí být podány Sportovnímu komisaři písemně a musí být doloženy vkladem, který se vrátí, bude-li uznána oprávněnost protestu. Vklad činí 1000 Kč. Protesty vkladem nedoložené nebudou přijaty.

Protesty vztahující se k zařazení vozidel do kategorie nebo k jiným okolnostem, které mohly být známy před počátkem závodu, musí být podány nejdéle do 14 hodin v den závodu.

Protesty týkající se událostí přihodivších se v závodě, musí být podány ihned po závodě, nejdéle však do 15.30 hodin.

Protesty proti měření času jsou nepřijatelné.

Pojištění

§ 15: K závodům přihlášení jsou povinni uzavřít zákonné pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla pro rok 2009.

Ve všech pojistkách musí být výslovně uvedeno, že pojišťující společnost vzdává se veškerých nároků oproti Veteran Automoto Clubu Brno nebo osobám, za něž by mohlo být pořadatelstvo odpovědné.

Závazky závodníků

§ 16: Svou přihláškou podrobuje se soutěžící i závodník těmto pravidlům.

Soutěžníci a řidiči zúčastní se závodu na vlastní odpovědnost a podle platných zákonů a nařízení jsou povinni náhradou za všechny škody jimi, jejich lidmi nebo jejich vozidly způsobené.

Soutěžící, řidiči a jejich cestující vzdávají se oproti klubu a jeho funkcionářům nároků ze škod, při závodech samých neb trainingu jim vzešlých a ručí za to, že jejich lidé ani třetí osoby jimi poškozené proti klubu nebo jeho funkcionářům žádných náhradních nároků neuplatní. Pořadatelský výbor vyhrazuje si event. vydání prováděcích předpisů jako doplňku těchto pravidel.

*Za Pořadatelský výbor:
Ing. Karel Kupka
ředitel závodu*



KAMNA | KRBÝ



ENBRA

www.enbra.cz

www.kamna-krby-topeni.cz

ENBRA, spol. s r.o.

Durdáková 5, 613 00 Brno

tel.: 545 321 203

fax: 545 211 208

e-mail: brno@enbra.cz

Praha – Jabloňová 1758/49,
tel.: 272 124 712

Olomouc – Jižní 118, tel: 585 413 839

Karviná – Na Vyhliďce 1079,
tel.: 596 344 280

Plzeň – Doudlevecká 45,
tel.: 377 221 611

Pardubice – Fáblovka 406, areál EXPOS,
tel.: 466 415 579

VINTAGE REPLICA

**výroba náhradních dílů
na historické motocykly**

tlumiče výfuků

anglické reflektory

**gumové stupačky, rukojeti,
nákolenice**

rámečky, paraboly, skla Jawa

Jedná se o sériovou výrobu,
nikoliv o jednotlivé zakázky

VINTAGE REPLICA

Jiří Hořice

Seifertova 50, 638 00 Brno

tel./ fax: 548 529 108

www.vintage-replica.cz

katalog výrobků zašleme proti známce 9 Kč



**HARLEY-DAVIDSON
BRNO**

*autorizovaný prodejce
servis a náhradní díly od r.v. 1929*

Křižkova 68d, 612 00 Brno-Královo Pole
vedle brány do Královopolské strojírny
tel.: 532 045 506, 607 594 360
fax: 532 045 507

www.harley-davidson-brno.cz

e-mail: info@harley-davidson-brno.cz

Motor Journal

jízda do vrchu
Brno—Soběšice
se mohla uskutečnit
díky pomoci těchto firem:



TEPLÁRNY BRNO



ENBRA

STK EMISE
BRNO - SLATINA



Aero service

UNIVERS
STAVÍME PRO VÁS



SONNECK

