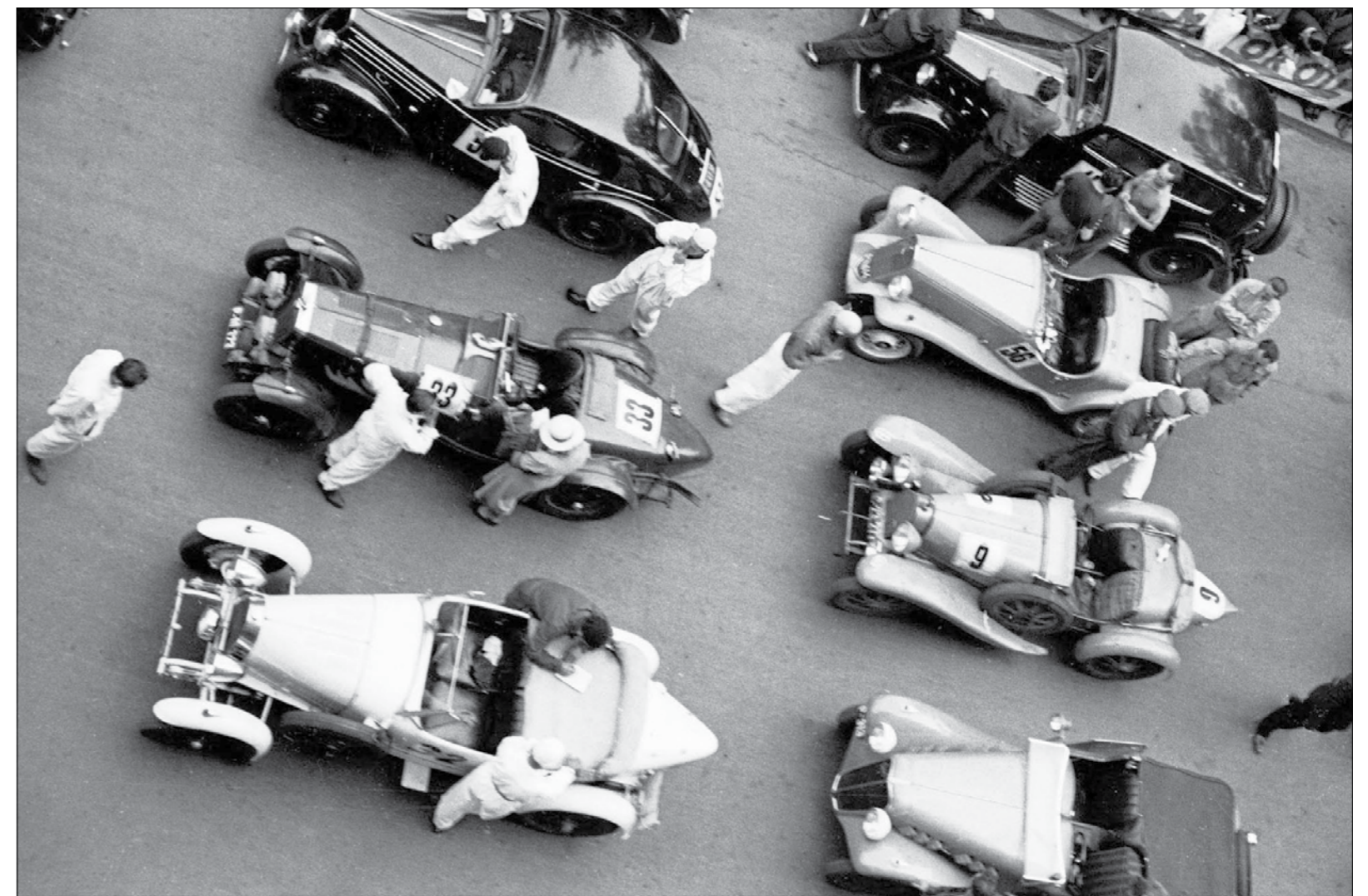




Zadní část startovního pole (archiv A. Paul)

The rear part of the starting grid (archive of A. Paul)



Automobily, které se výrazně zapsaly do historie třetího ročníku závodu. Vlevo dole Gaudnikův vůz Bugatti 40, za ním Aero 30 HP posádky Turek–Slavíková. Před Kubičkovou Bugatti 35B se startovním číslem 9 stojí s číslem 33 vůz MG Magnette NE Zdeňka Pohla a vpravo vedle Kubičkovy vozu je Walter Junior SS posádky Trnka–Kůrka (archiv A. Paul)

The cars that really went down in history in the third year of the race. Bottom left is Gaudnik's Bugatti 40, behind him the Aero 30 HP of Turek and Slavíková. In the front of Kubiček's Bugatti 35B with race number 9 is Zdeněk Pohl's MG Magnette NE with race number 33 and on the right next to Kubiček's car is the Walter Junior SS of Trnka and Kůrka (archive of A. Paul)

závodní automobil již na prvním ročníku Velké ceny na Masarykově okruhu v roce 1930. V roce 1931 byl ještě s druhým továrním vozem v automobilce částečně upraven a ve své nové podobě se oba zúčastnily brněnské Velké ceny ještě v letech 1932 a 1934. Zatímco jeho dvojče, dochované ve sbírkách Národního technického muzea v Praze, již nebylo zásadněji upravováno, Benešův vůz prošel při přípravě na 1000 mil 1935 další přestavbou. Dostal blatníky, dvířka a novou zadní část karoserie s částečně zapuštěným rezervním kolem. S motorem o výkonu zhruba čtyřiceti koní dosahoval tento vůz maximální rychlosti kolem 130 km/h.

V mladoboleslavské automobilce pro závod postavili na bázi produkčního modelu Škoda 637 čtyři speciály Škoda Rapid Six s aerodynamickými uzavřenými karoseriemi kupé. Měly dvoulitrové šestiválcové motory SV o výkonu padesáti koní a jezdily maximální rychlostí 130 km/h. Ve startovní listině byly zapsány tyto vozy tři, Ing. Jahn se ale krátce před startem „pro jiné zaneprázdnění“ z účasti omluvil, takže nakonec v závodech startovaly jen dva. Ve své kategorii měly ještě další škodovku. Předem však bylo jasné, že letitý dvoulitrový čtyřválec Škoda 4R s maximální rychlostí kolem 90 km/h nemá nejmenší naději jakkoliv výrazněji zasáhnout do umístění.

twin, now part of the Prague National Technical Museum collection, remained without any other changes, Beneš's car underwent more reconstruction for the 1000 Mile race in 1935. It was given wings, doors and a new rear part of the body with a partially recessed spare wheel. Engine power was around 40 bhp and the car had a top speed over 130 km/h.

In the Mladá Boleslav factory four cars were built for the race, based on the series model Škoda 637 called the Škoda Rapid Six with streamlined closed coupe bodies. They had two-litre, 50 bhp six-cylinder SV engines and were capable of speeds up to 130 km/h. Three of these cars were in the starting list, but shortly before the start Mr Jahn excused himself from the race "for other business", and in the end only two started. In their class there was another Škoda car. Beforehand it seemed certain that the aged two-litre, four-cylinder Škoda 4R with a maximum speed of 90 km/h didn't have the slightest chance of gaining a top position.

Although the Škodas were entered into the race privately, the factory provided a full service to the drivers. All salesrooms and service centres along the route were instructed, "that for the duration of the race, Škoda representatives will be available to Škoda crews and