

# Die „1000 Meilen der Tschechoslowakei“

– nur dreimal ausgetragen!

Eine Zusammenstellung von Reinhard Bauer

Die „1000 mil ceskoslovenskych“ (die tschechische „Mille Miglia“) ist eine Legende unter den Straßenrennen der dreißiger Jahre. Es war das wichtigste Straßenrennen für Serienfahrzeuge (keine Rennwagen) in der Tschechoslowakei. Durch die politischen Umstände konnte es nur dreimal veranstaltet werden, und zwar in den Jahren 1933, 1934 und 1935.

In den Jahren **1933 und 1934** wurde auf der Strecke Prag - Kolin - Nemecky Brod (Deutschbrod) – Jihlava (Iglau) - Velke Mezirici (Groß Meseritsch) – Brno (Brünn) - Breclav (Lundenburg) – Bratislava (Pressburg) (= 796,4 km oder 500 Meilen) und ohne Pause retour gefahren (= **1592,8 km oder 1000 Meilen**).

**1935** wurde von Brünn aus über Pohořelice (Pohrlitz) – Mikulov (Nikolsburg) – Breclav (Lundenburg) nach Bratislava (Pressburg) gefahren. Dadurch verkürzte sich die Strecke auf 770 bzw. 1540 km. Das Rennen fand im normalen Straßenverkehr statt. Straßenarbeiter kümmerten sich um die Adaptierung der Verkehrszeichen.

Beim ersten Rennen 1933 waren ausschließlich Fahrzeuge aus tschechoslowakischer Produktion am Start. Dies waren in erster Linie die Werksteams der neuen tschechischen Automobilwerke, von Aero, Jawa, Praga, Tatra, Skoda, Walter bis Wikov und Zetka mit ihren bekannten Fahrern Jindrich Knapp, Vitvar, die Brüder Pohl, Bohumil Turek, Hausmann, Jan Kubíček, Sochor, Otokar Nimshaus, Chovanec, Ing. Petr Mucha, aber auch berühmte Fahrerinnen, wie Ella Slavíková, Eška Kavalierová oder Věra Vlčková. Zusätzlich starteten zahlreiche Privatfahrer mit ihren speziell vorbereiteten Fahrzeugen

In den Jahren 1934 und 1935 nahm zusätzlich eine große Anzahl an ausländischen Fahrern, hauptsächlich aus Italien und Deutschland, mit Wagen der Marken BMW, Adler, Fiat, Lancia und Alfa Romeo teil.

An der Organisation beteiligten sich zahlreiche Organisationen. Das „Radiožurnál“ stellte eine 24-Stunden-Berichterstattung sicher. Der Prager Elektrogerätehersteller „Mikrofona“ sorgte für die Telefonverbindungen entlang der gesamten Strecke. Dazu wurden die Infrastrukturen der bestehenden Behörden und Organisationen wie Armee, Polizei, Gendarmerie, Rotes Kreuz und Feuerwehr genutzt und kombiniert.

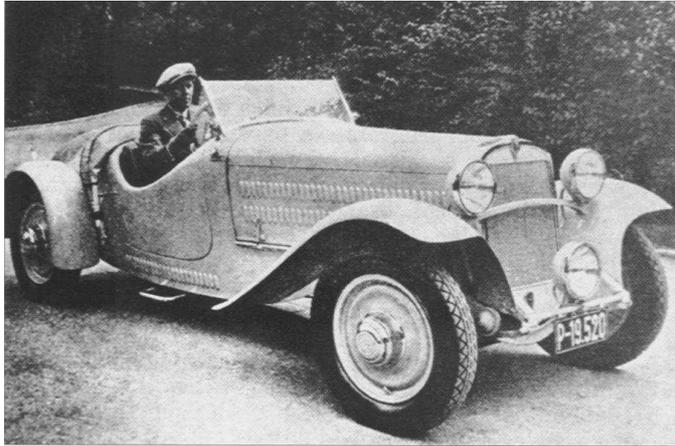
## Das erste Rennen: 10./11. Juni 1933

Am Start waren nur Wagen aus tschechischer Produktion.

**Gewinner:** Ing. Petr Mucha (Konstrukteur/Rennfahrer des Praga Werksteams)  
mit Co-Pilot Urban auf Praga Alfa 1800 Roadster  
in einer Zeit von 19h 01min 15s = 83,76 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit.

### Klassensieger bis 1100 cm<sup>3</sup>:

Jindrich Knapp mit Co-Pilot Vojir (Walter Junior SS - Lizenz Fiat 508 S Balilla).  
zwei weitere Walter Junior S belegten die Plätze 3 und 5



Ing. Petr Mucha auf einem ähnlichen Fahrzeug, wie es im Rennen 1933 eingesetzt wurde



Das Siegerfahrzeug von 1933:  
Praga Alfa Roadster 1795 cm<sup>3</sup> - 38 PS

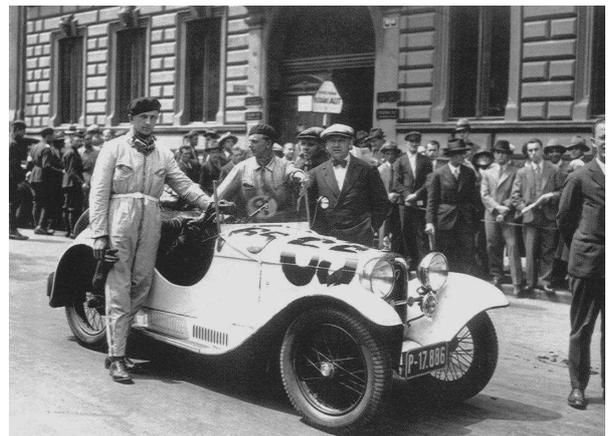


Walter Junior SS 1090 cm<sup>3</sup> – 40,5 PS (im Grunde identisch mit Fiat Balilla SS)

### Impressionen von 1933:



In der Klasse bis 1100 cm<sup>3</sup> startete fast durchwegs Fahrzeuge mit 2-Takt-Motor: Im Vordergrund ein Aero 1000 Spezial mit Hinterradantrieb – daneben ein Z-4-Roadster mit dem damals noch (1933 vorgestellt) neuen Vorderradantrieb.



Die Aero Werksfahrer Stastny-Vlcek auf auf Aero 662

## Zweites Rennen: 9./10. Juni 1934

Bei der Vorbereitung auf das Rennen kam der Sieger des Jahres 1933, Ing. Petr Mucha, bei einer Probefahrt am 6. Juni 1934 nahe Caslavi von der Straße ab und starb am 24. Juni 1934.

**Gewinner:** Jindrich Knapp mit Co-Pilot Vojíš  
auf Walter Standard S / 3.257 cm<sup>3</sup> – 6-Zyl / 80 PS  
mit einer Zeit von 15h 22min = 103,598 km/h Durchschnitt.

### Klassensieger:

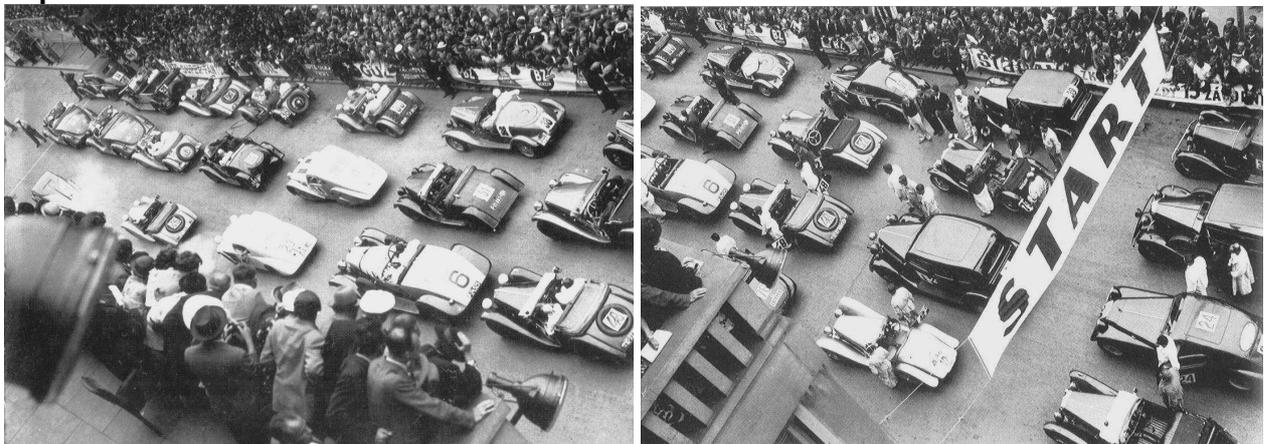
bis 2000 cm<sup>3</sup>: Adolf Szczyzycki (Wikov 40),

bis 1500 cm<sup>3</sup>: Eliska Slaviková/Bohumil Vidra (Aero 1500, Schnitt 87,96 km/h),  
Der zweite Aero 1500 (siehe unten) wurde von Vaclav Turek,  
dem Bruder des Aero-Werksfahrers Bohumil Turek gefahren.

bis 1000 cm<sup>3</sup>: Josef Mamula (Z-4 - 1000)

bis 750 cm<sup>3</sup>: Antonin Nahodil-Ovesny (Aero 750, Schnitt 76,49 km/h).

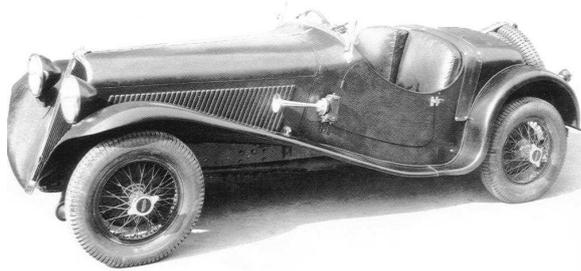
### Impressionen vom Start 1934



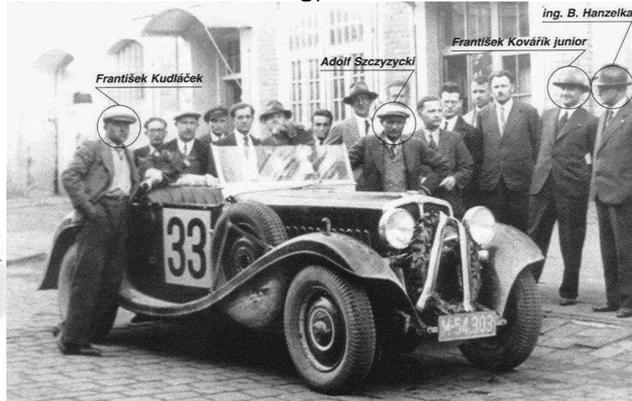
Aus der Startaufstellung sind zwei Fakten klar abzulesen:

1. Die 1000 Meilen der Tschechoslowakei waren ein Straßenrennen mit seriennahen Fahrzeugen
2. 1934 war das Jahr der Stromlinien-Limousinen:

Die Firmen Aero, Skoda, Tatra, Wikov und Zbrojovka Brunn waren alle mit neuen Modellen vertreten. (siehe Detailbild von vorderem Sektor der Startaufstellung)



Gesamtsieger 1934:  
Walter Standard S mit Jindrich Knapp



Klassensieger bis 2000 cm<sup>3</sup>:  
Wikov 40, 1960 cm<sup>3</sup>, 35 PS, Fahrer Adolf Szczyzyci

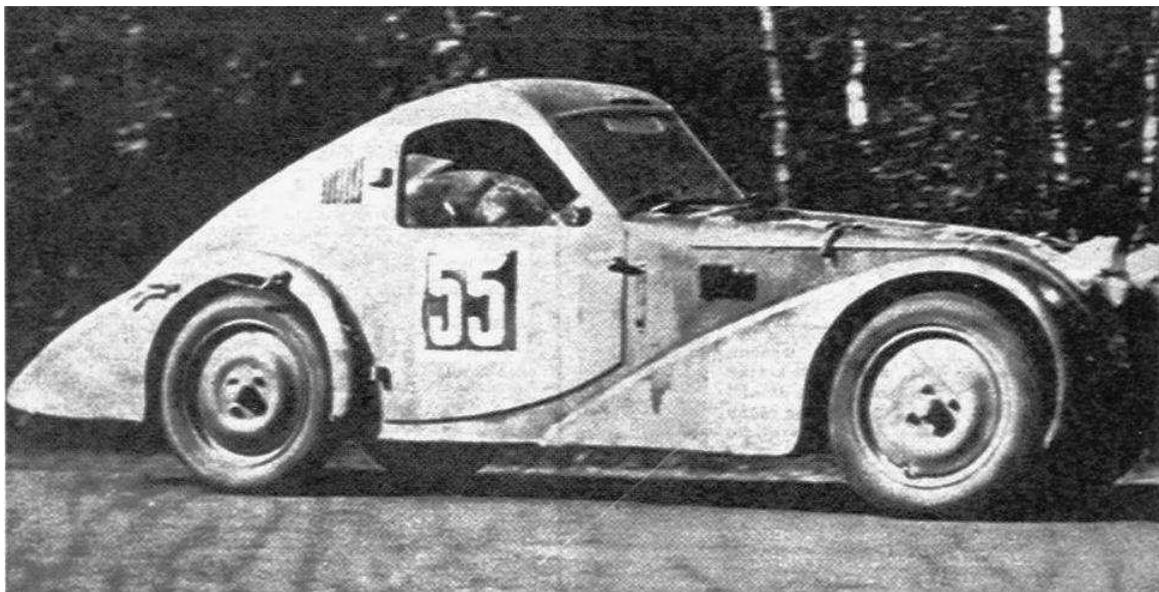




Klassensieger bis 1500 cm<sup>3</sup>: Aero 1500 (durch Kombination von zwei A 750-Zweizylinder-2-Takt-Motoren). Das Fahrzeug hat überlebt und ist in CZ auf ausgewählten Oldtimerfahrten anzutreffen.

In der Klasse bis 1100 cm<sup>3</sup> brachte Zbrojovka Brünn eine vom Z-4 Sonderserie aus 5 Fahrzeugen mit aerodynamischer Karosserie an den Start. Zum Antrieb diente eine leistungsgesteigerte Version des 981 cm<sup>3</sup>-Motor mit 26,5 kW (36 PS). In der Rennversion konnten sogar 45 PS erreicht werden. Damit war trotz einen eher hohen Gesamtgewichts von 800 kg eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 130 km / Stunde erreichbar.

Dem entsprechend wurde Josef Mamula auf Z-4 Sport Aerodyn Klassensieger bis 1100 cm<sup>3</sup>.



Z-4 Sportcoupe mit den Fahrern O.Lukàs und R. Rybàr



Fotos: Martin Plšek

Auch dieses Fahrzeug hat überlebt und wurde frisch restauriert am 25.09.2010 in Brünn-Sobesice präsentiert.

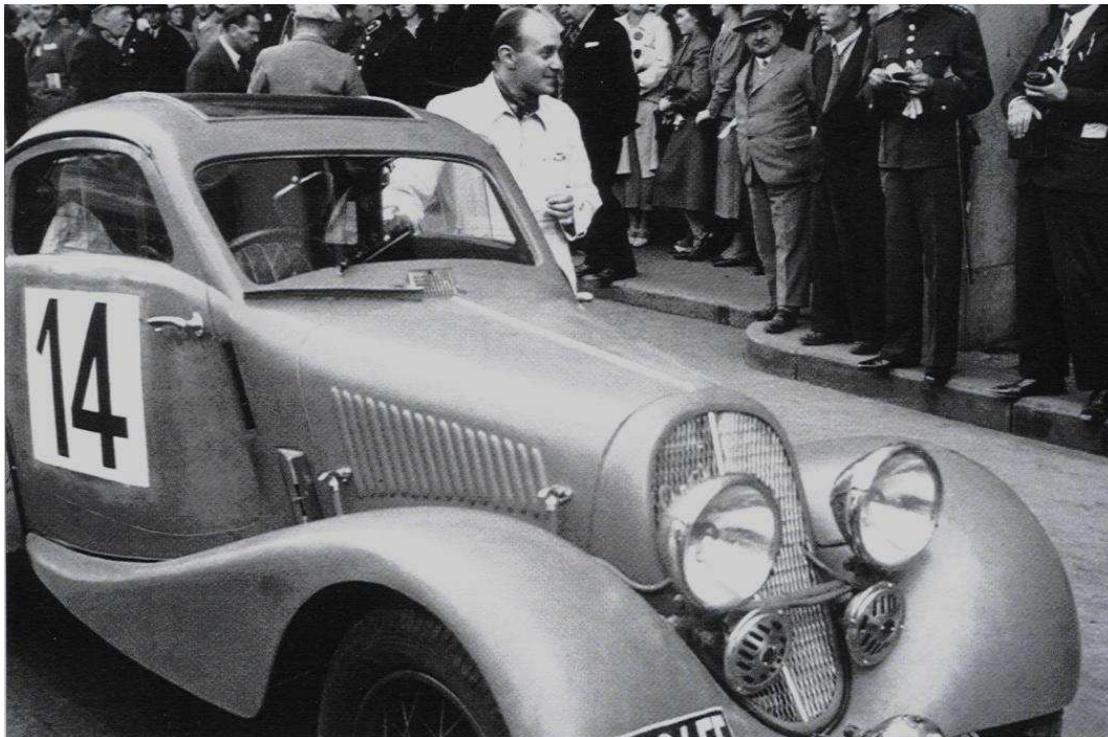
Trotz des Erfolges beteiligte sich „Zetka“ nicht mehr am Rennen von 1935. Der Grund war die Enttäuschung über die geringe Resonanz bzw. Autoverkäufe nach dem Rennen. In Folge stellte man 1936 die Autoproduktion komplett ein und widmete sich nur noch der Waffenproduktion.



Foto: Martin Pišek

Aero 750 Sport mit 750 cm<sup>3</sup> 2-Takt-Motor für Fahrer Antonin Nahodil

#### Sonstige Teilnehmer 1934:



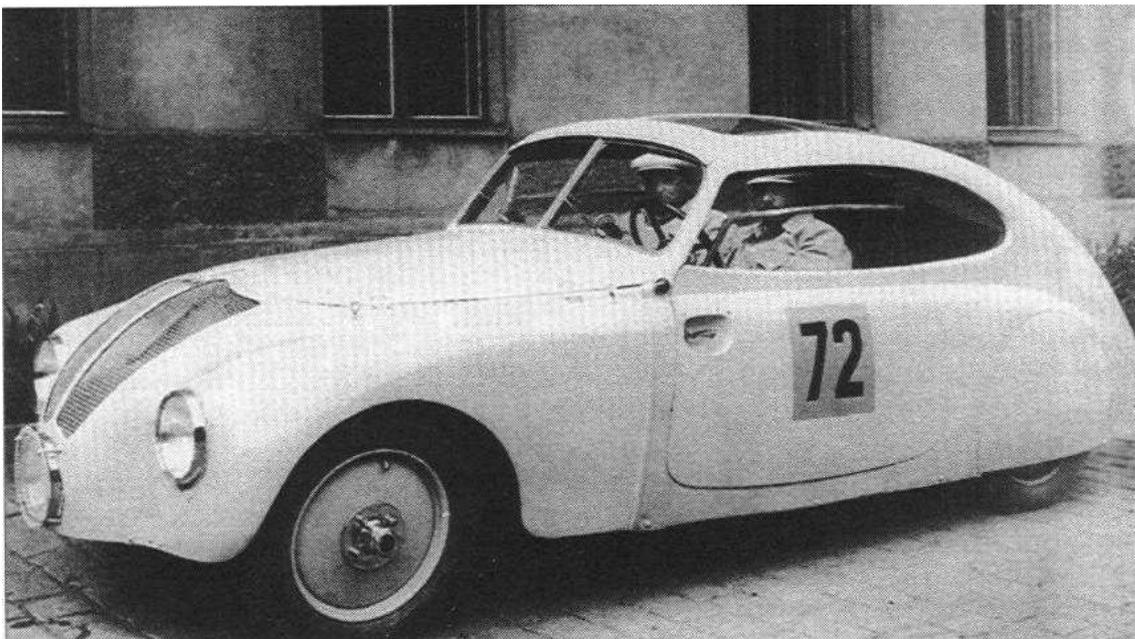
Aero 1000 Coupe als Spezialanfertigung für den „Herrenfahrer“ Otokar Nimshaus. Leider wurde das Fahrzeug erst zwei Tage vor dem Rennen fertig, sodass es nicht mehr ausreichend getestet werden konnte und zahlreiche Kinderkrankheiten nicht mehr beseitigt werden konnten. Nimshaus musste verärgert aufgeben und verkaufte das Fahrzeug nach dem Rennen um ein Drittel des Anschaffungswertes an Aero zurück.

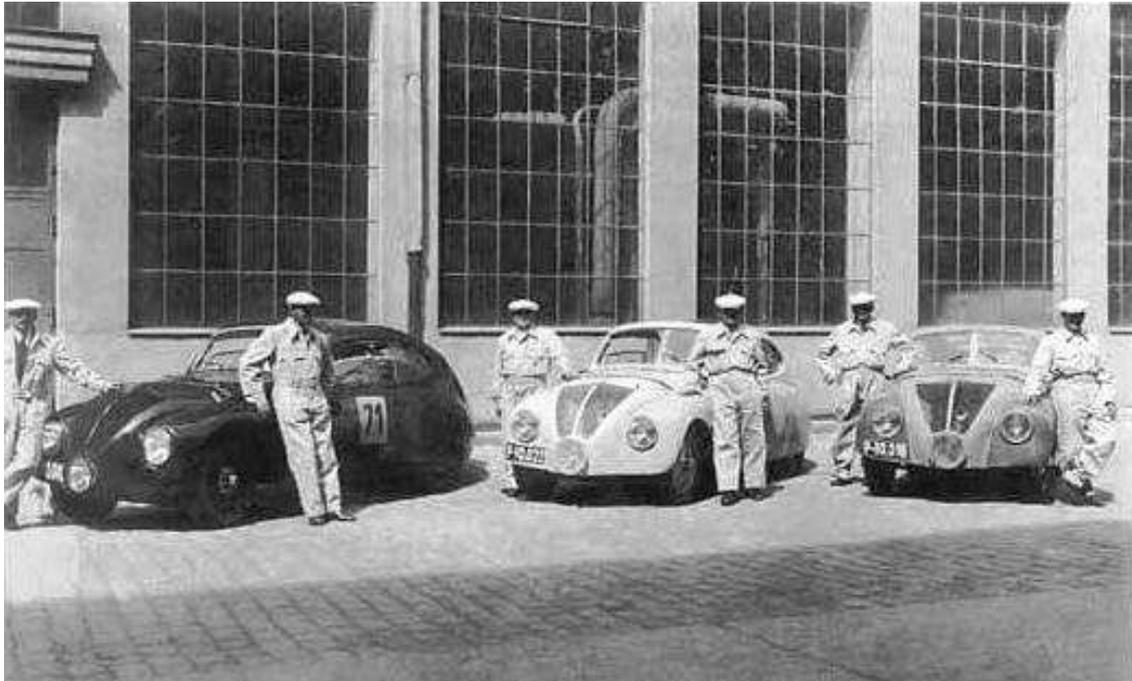


Das Fahrzeug hat bis in die heutige Zeit überlebt.



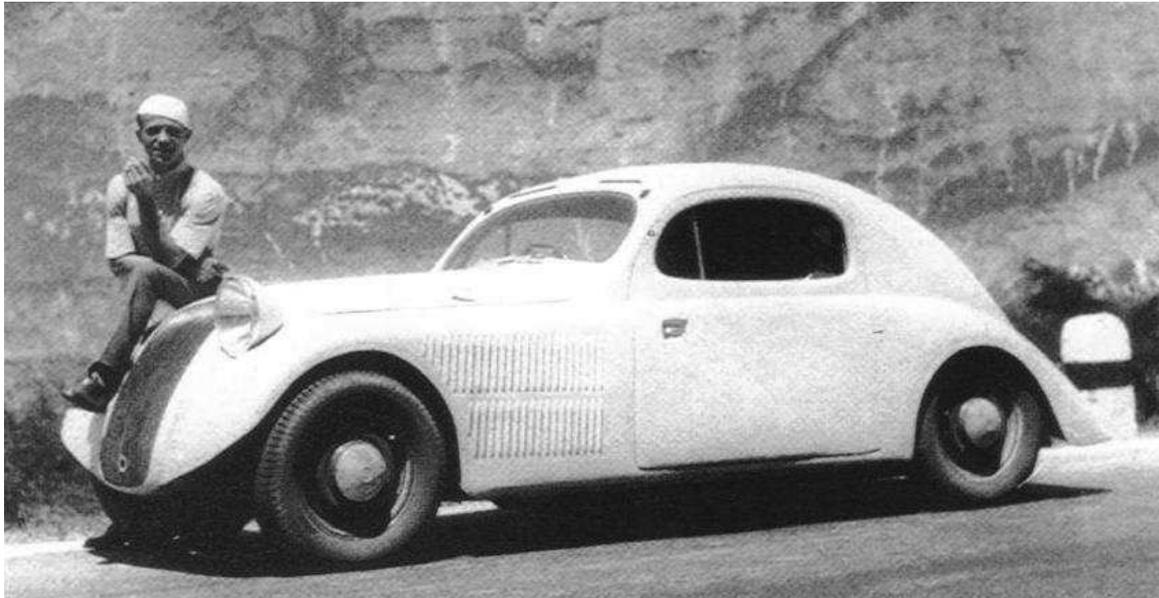
1000 mil 1934: Der Aero Werksfahrer Bohumil Turek mit seinem Aero 30 Stromlinie, genannt „Brontosaurus“, mit 1000 cm<sup>3</sup>, 2-Zyl-2-Takt-Motor und Frontantrieb.





Praga Werksteam 1934 mit Praga Super Piccolo Stromlinie mit 1660 cm<sup>3</sup> - 4-Zyl. Motoren mit 36 PS. Mit dieser relativ geringen Leistung war trotz des Sieges im Vorjahr und trotz hoher Zuverlässigkeit nichts mehr zu gewinnen.

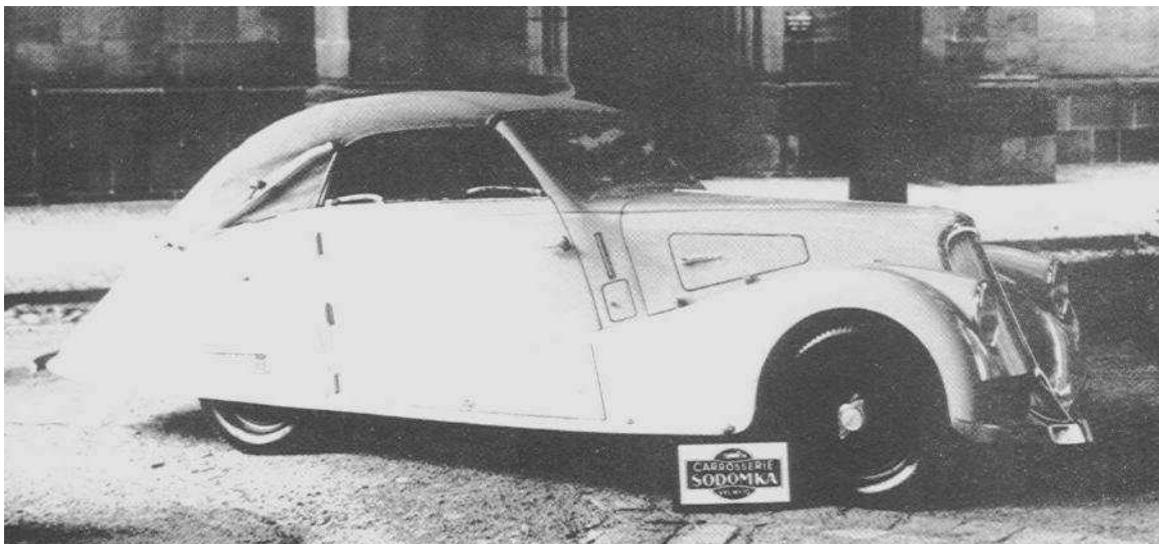




Skoda Rapid Six (mit 6-Zyl.-Motor des Skoda 637, 1961 cm<sup>3</sup> / 45 PS) mit Fahrer Antonin Komár. Das Fahrzeug mit der Startnummer 23 ist in der Startaufstellung von 1934 (im Zentrum) zu sehen.



Tatra T 77 – 1000 mil 1934 / 2970 ccm / 60 PS / 145 km/h Höchstgeschwindigkeit



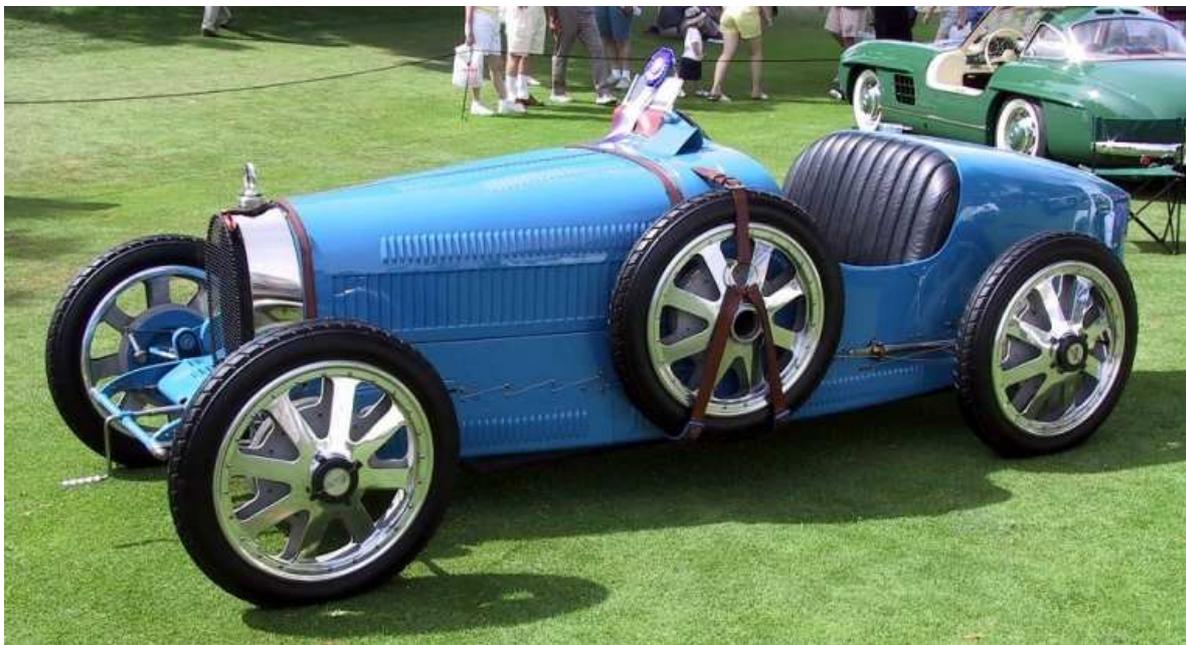
Walter Regent Kabriolett Sodomka für die 1000 mil 1934 / 3257 ccm / 70 PS

## Drittes Rennen: 15/16. Juni 1935

**Gewinner:** Jan Kubicek mit Co-Pilot Smažík  
auf Bugatti 35B (Baujahr 1927, jedoch hochgerüstet mit Ford V8)  
in einer Zeit von 15h 46min 12s = 97,68 km/h Durchschnitt  
Bei dem Fahrzeug handelte es sich um einen Ex-Junek-35B, den er 1929  
übernommen hatte, der aber Anfang der 1930iger Jahre auf den Ford Motor  
umgerüstet wurde. Jan Kubicek war ein bekannter und durchaus erfolgreicher  
Teilnehmer bei Berg- und Straßenrennen in der Tschechoslowakei, Österreich  
und Polen

**Zweiter:** Studeny (Ford)  
**Dritter:** Felix Graf Spiegel -Diesenberg (BMW)

**Klassensieger bis 1500 cm<sup>3</sup>:** Renzo Cantoni auf Lancia  
**Klassensieger bis 1100 cm<sup>3</sup>:** Ruggero Minio auf Fiat 508 Balilla  
**Klassensieger bis 750 cm<sup>3</sup>:** Jaroslav Kaiser auf Jawa 750 Sport.



Beispiel eines ähnlichen Bugatti 35 B von 1927 (ist nicht das Fahrzeug von Jan Kubicek)



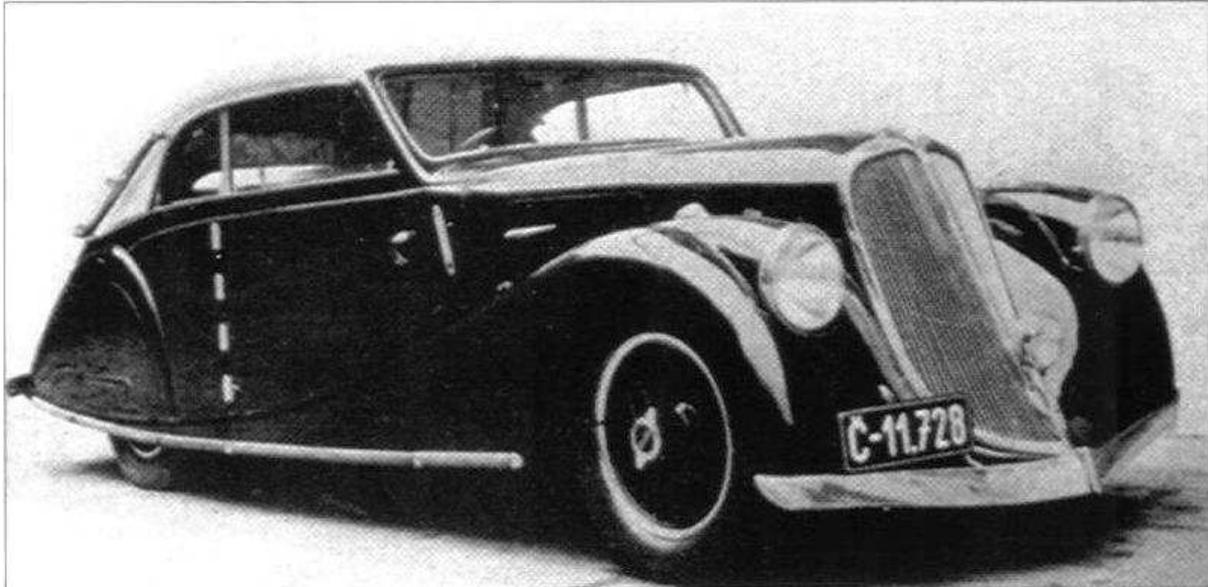
Das JAWA Werksteam 1935



Aero 30, der speziell für die 1000 Meilen 1935 gebaut wurde.  
Der Aero 30 war mit einem 1528 cm<sup>3</sup>, 4-Zyl-2-Takt-Motor ausgerüstet und erreichte damit 150 km/h. Mit dem Fahrzeug starteten Jan Fexa und Herr Nevolka in der Klasse bis 2000 cm<sup>3</sup>.

In der Klasse bis 1100 cm<sup>3</sup> starteten 4 Teams mit einem A 30.  
Neben Turek/Slavikova belegten Gruber-Vlcek den 11. Platz, Lesak/Zöldner den 25. Platz, sowie Wohanka/Janik, daneben noch Formanek/Vidra auf einem A 1000.

In der Klasse bis 750 cm<sup>3</sup> belegten Nahodil/Ovesny den 23. Platz.

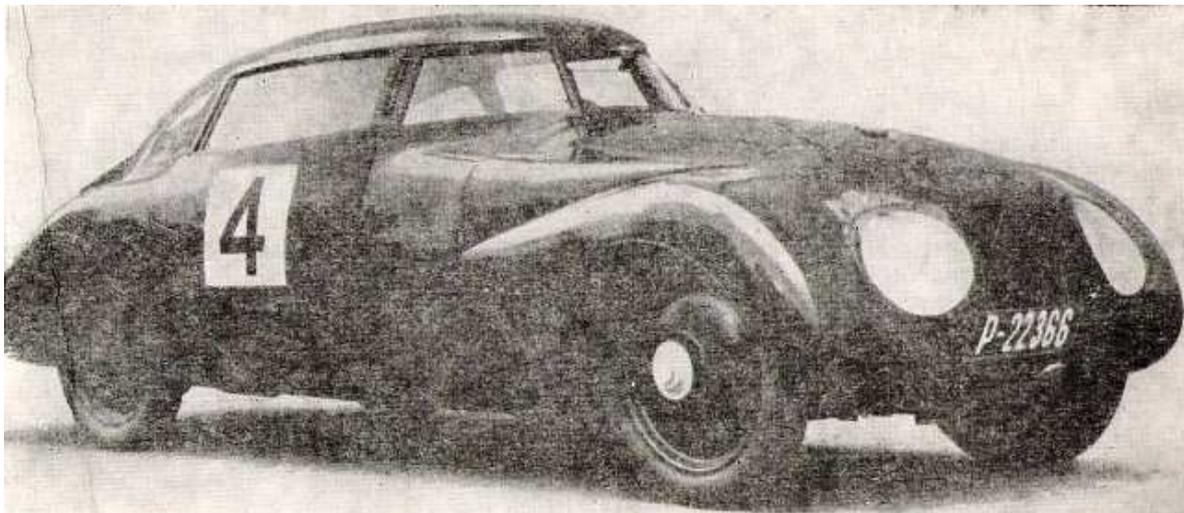


Walter Regent Aerodynamik mit Sodomka Karosserie für die 1000 mil 1935

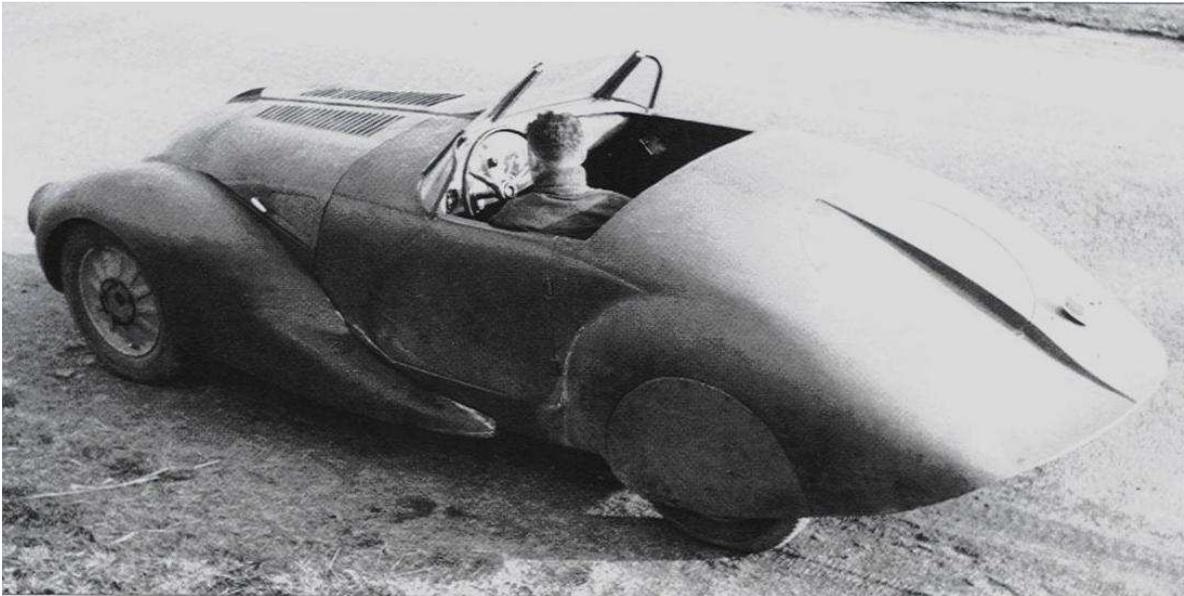
1936 konnte das Rennen auf Grund der angespannten politischen Verhältnisse zwischen dem Südetenland und der Kern-Tschechoslowakei nicht mehr ausgetragen werden. Somit kamen die bereits in Vorbereitung befindlichen Stromlinien-Prototypen (siehe unten) nicht mehr zum Einsatz.

Erst ab 1970 ist die Veranstaltung auf Initiative des ACC Prag wieder veranstaltet worden, allerdings nur zum Teil auf der alten Strecke.

#### **Prototypen für 1936:**



JAWA 700 Prototyp für die 1000 mil von 1936



Aero 2000 Stromlinie Prototyp für die 1000 mil von 1936



Skoda Poplar 934 Spezial für die 1000 Meilen von 1936