

Moravské a slezské závody a okruhy

Století moravského silničního závodění



TEN TECHNICKÁ
ELITA
NÁRODA



Moravské a slezské

závody a okruhy

**Století moravského
silničního závodění**

Jiří Wohlmuth

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

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

Jiří Wohlmuth

Moravské a slezské závody a okruhy

Století moravského silničního závodění

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

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

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

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

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

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

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

Poděkování

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

Byli to:

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

Obsah

Poděkování	5
Obsah	7
Úvod	9

OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY 11

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

OBDOBÍ PO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLCE 85

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

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

Úvod

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

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

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

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

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

OBDOBÍ DO DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY

Ecce Homo – Šternberk

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

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

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

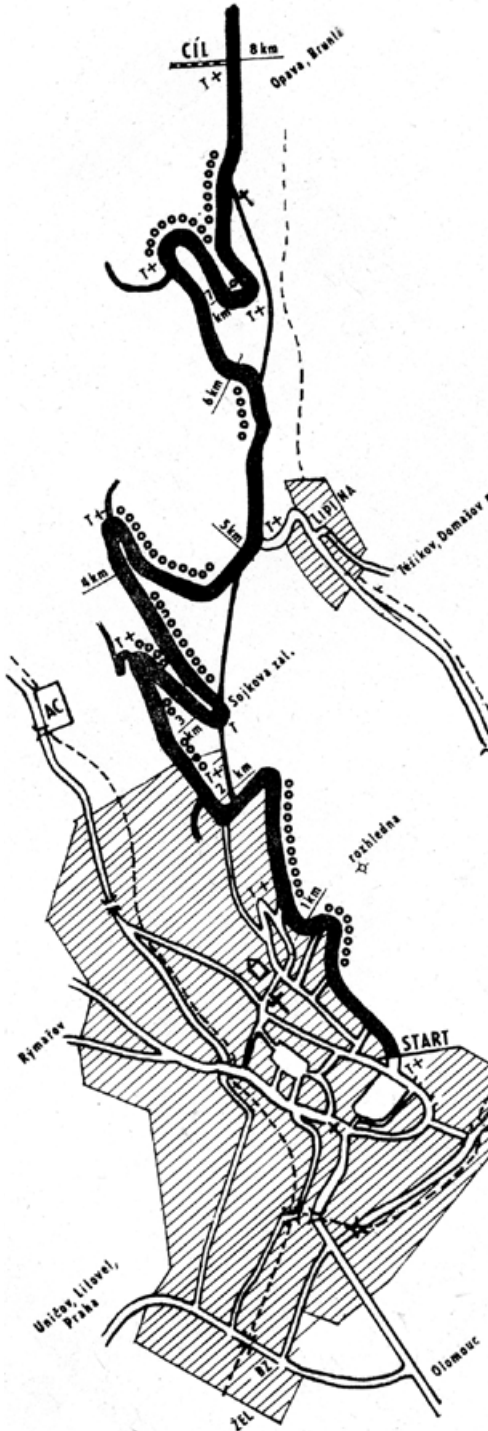
Bylo potěšitelné, že o rok později byl závod v režii našich značek, když zvítězil Karel Mittermüller na voze Tatra a druhý byl Bertrander na voze Laurin a Klement. Posunul se také vítězný čas na hodnotu 6:52,5 min. Netrvalo dlouho a závod do vrchu Ecce Homo měl zvuk i za hranicemi mladé republiky.

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

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

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

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



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

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

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



Liebig na voze Amilcar na startu Ecce Homo



Na startu známý Bondy s vozem Bugatti

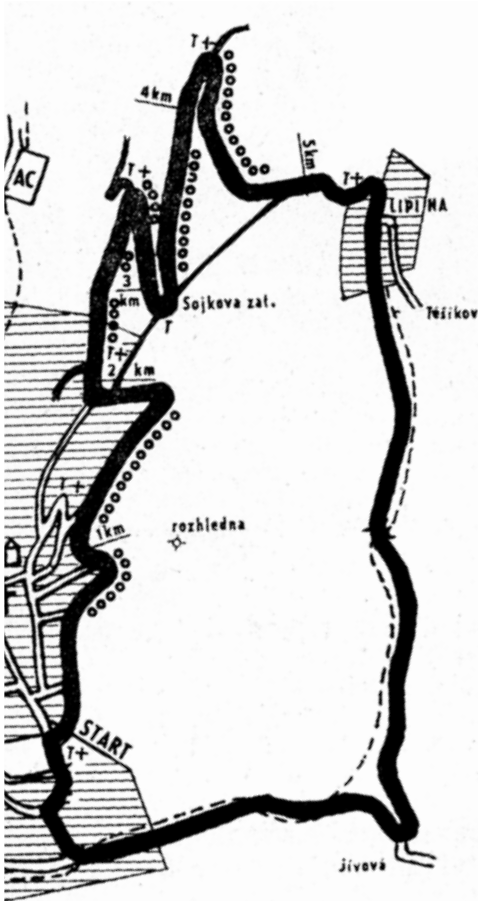
ho rodiče poslali do nedalekého Letohradu (tehdejšího Kyšperka), v němž absolvoval měšťanku. Po ní přišla na řadu už Praha a mladý Junek bez větších potíží ve svém vzdělání připsal absolutorium na Obchodní škole. Zřejmě mu taje této disciplíny včetně „kouzel“ finančního světa opravdu seděly, když po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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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



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

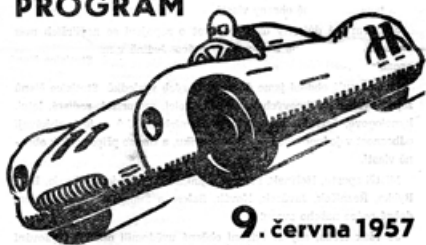
V rámci 5. výročí založení Svazu pro spolupráci s armádou

Automobilový a motocyklový závod

Ecce Homo

pod záštitou ministra automobil. průmyslu Emila Zatloukala

PROGRAM



Cena Kés 1.—

ŠTERNBERK

Emanuel Quirenz s klasickým motocyklem ještě bez kapotáže



Jihomoravská závodnická legenda Otto Krmíček z Hodonína (1958)

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

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



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

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

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

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

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



S patnáctistovkou Škoda je na trati Zdeněk Cipra (1958)



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