

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI  
FAKULTA TĚLESNÉ KULTURY

HISTORIE BARUM CZECH RALLY ZLÍN

Diplomová práce

(bakalářská)

Autor: Hana Hlobilová, management sportu a trenérství

Vedoucí práce: Mgr. Jakub Válek, Ph.D.

Olomouc 2013

## **Bibliografická identifikace**

**Jméno a příjmení autora:** Hana Hlobilová

**Název diplomové práce:** Historie Barum Czech Rally Zlín

**Pracoviště:** Katedra společenských věd v kinantropologie

**Vedoucí bakalářské práce:** Mgr. Jakub Válek, Ph.D.

**Rok obhajoby bakalářské práce:** 2013

**Abstrakt:** Bakalářská práce se zabývá historickým vývojem automobilové soutěže Barum Czech Rally Zlín od jejího vzniku po současnost. Informace a získaná data byly seřazeny a zpracovány podle časové osy. Na základě komparace jednotlivých ročníků soutěže byl proveden rozbor počtu účastníků a vývoje závodní tratě. Důraz je kladen na historicky významné mezníky a důležité události ve vývoji Barum Czech Rally Zlín. Práce mapuje významné motoristické soutěže a soutěžní týmy ve zlínském regionu.

**Klíčová slova:** automobilová soutěž, automobilové závody, Barum rally, rallye, motoristický sport

Souhlasím s půjčováním závěrečné písemné práce v rámci knihovních služeb.

## **Bibliographical identification**

**Author's name and surname:** Hana Hlobilová

**Title of the bachelor thesis:** The History of Barum Czech Rally Zlín

**Department:** Department of Social Science in Kinanthropology

**Supervisor:** Mgr. Jakub Válek, Ph.D.

**Year of presentation:** 2013

**Abstract:** The Bachelor Paper deals with the historical development of the car competition Barum Czech Rally Zlín from the beginning to the present. The information and the acquired data are ordered and processed according to the timeline. The analysis of the number of participants and evolution of the racetracks was carried out on the basis of comparison of the individual years of the competition. The emphasis is put on historically significant turning points and important events in the progression of Barum Czech Rally Zlín. The thesis maps over significant motor competitions and competition teams in Zlín region.

**Keywords:** motor competition, car races, Barum Rally, rallye, motor sport.

I agree the thesis paper to be lent within the library services.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracovala samostatně s odbornou pomocí  
Mgr. Jakuba Válka, Ph.D., uvedla všechny použité literární a odborné zdroje a dodržovala  
zásady vědecké etiky.

V Bratřejově dne 8. 4. 2013

.....

Hana Hlobilová

Děkuji panu Mgr. Jakubovi Válkovi, Miloslavu Regnerovi, za pomoc a cenné rady, které mi poskytli při zpracování bakalářské práce.

V Bratřejově dne 8. 4. 2013

# 1 Obsah

1	Obsah.....	11
2	Úvod.....	8
3	Přehled poznatků.....	9
	3.1 Terminologický aparát.....	9
	3.2 Zlínský kraj, Zlín.....	10
	3.3 Historie motoristického sportu.....	11
	3.4 Historicky významné soutěže motoristického sportu ve Zlíně.....	12
	3.4.1 Rychlostní okruh Zlínem.....	13
	3.4.2 Zlínská osma.....	13
	3.4.3 Mezinárodní šestidenní soutěž motocyklů enduro.....	14
	3.4.4 Rallye Valašská zima.....	14
	3.4.5 Tour D' Europe.....	15
4	Cíle práce.....	16
5	Metodika.....	17
6	Výsledky práce.....	18
	6.1 Historie Barum Czech Rally Zlín.....	18
	6.2 Amatérská motoristická soutěž.....	19
	6.2.1 Mistrovství ČSSR v rally.....	19
	6.2.2 Mistrovství ČSSR, Mitropa Rally Cup.....	22
	6.2.3 Mistrovství ČSSR, Alpe Adria Rally Cup.....	26
	6.2.4 Mistrovství Evropy, Mistrovství ČSSR, Mitropa Cup.....	28
	6.2.5 Mistrovství Evropy, Mistrovství ČSSR, Mistrovství Rakouska, Mitropa Cup.....	31
	6.2.6 Mistrovství Evropy koef. 10, Mistrovství ČSFR, Mistrovství Rakouska, Mitropa Cup.....	32
	6.2.7 Mistrovství Evropy koef. 10, Mistrovství ČSFR, Mitropa Cup.....	35
	6.2.8 Mistrovství Evropy koef. 5, Mezinárodní mistrovství České republiky.....	36
	6.2.9 Mistrovství Evropy koef. 10, Mezinárodní mistrovství České republiky.....	39
	6.2.10 Mistrovství Evropy koef. 20.....	41

6.2.11	Mistrovství Evropy rally jezdců .....	42
6.2.12	Intercontinental Rally Challenge .....	45
6.3	Významné zlínské soutěžní týmy.....	50
6.3.1	Barum team.....	50
6.3.2	JZD Agroteam Slušovice .....	51
6.4	Analýza historie Barum Czech Rally Zlín .....	52
6.4.1	Vývoj počtu startujících posádek.....	52
6.4.2	Vývoj délky soutěžní tratě .....	53
6.4.3	Průměrné rychlosti vítězů jednotlivých ročníků .....	57
7	Závěr.....	58
8	Souhrn .....	60
9	Summary .....	61
10	Referenční seznam .....	62
11	Přílohy .....	66
11.1	Přehled absolutních vítězů jednotlivých ročníků Barum Czech Rally Zlín.....	66
11.2	Základní statistické údaje jednotlivých ročníků Barum Czech Rally Zlín.....	67
11.2.1	Historická nej.... Barum Czech Rally Zlín.....	68

## 2 Úvod

Bakalářská práce je zaměřena na důkladné zmapování historie automobilové soutěže Barum Czech Rally Zlín. Tento závod je již dlouhá léta nejprestižnější tuzemskou automobilovou soutěží. V současné době je součástí seriálu Mezinárodního mistrovství České republiky v rally a Mistrovství Evropy.

Motoristický sport je v ČR velmi oblíbený, obzvláště ve zlínském regionu patří k nejpoblárnějším sportovním odvětvím, Barum Czech Rally Zlín navštěvují každoročně statisíce motoristických fanoušků.

Rally je druh motoristického sportu, který se koná na běžných komunikacích. Pro výsledek závodu jsou rozhodující rychlostní zkoušky, které posádky absolvují na zpevněných či nezpevněných tratích dočasně uzavřených pro běžný provoz. Další důležitou součástí jsou spojovací úseky, které se odehrávají za normálního dopravního provozu a závodníci musí dodržovat všechny předpisy. Cílem každého závodníka je projet rychlostní zkoušky v co nejkratším čase a získat co nejméně trestných sekund ve formě penalizací za nedodržení časových limitů. Součet časů z rychlostních zkoušek a penalizací určují výsledek.

Cílem této bakalářské práce je poskytnout ucelené zpracování historického vývoje Barum Czech Rally Zlín, zmapovat historicky významné motoristické soutěže ve zlínském regionu, utřídit a kriticky analyzovat vývoj trati a počtu posádek startujících v jednotlivých ročnících.



## 3 Přehled poznatků

### 3.1 Terminologický aparát

**Rallye (z franc.), rally (z angl.)** – „Odvětví aut. sportu, v němž jde především o prokázání trvanlivosti a spolehlivosti automobilů a vytrvalosti a řidičských schopností jejich posádek. V původním významu shromáždění, poprvé použito v aut. sportu 1911 při zrodu > Rallye Monte Carlo, ...“ (Novotný et al., 2003, 204). Trať soutěže je vedena převážně na běžných komunikacích, kde jsou posádky povinny dodržovat pravidla silničního provozu. Závodníci musejí na minutu přesně dojet do časových kontrol. Nedodržení jízdní doby se trestá penalizací. Rozhodující jsou měřené úseky uzavřené pro běžný provoz, které se posádky snaží projet v co nejkratším čase. Součet časů z měřených úseků a penalizací určují konečný výsledek.

**Automobilová soutěž** – český ekvivalent mezinárodního pojmu rally.

**Etapa** – *Standardní propozice rally Federace automobilového sportu AČR* (Autoklub, 2013, 9) definují etapu jako každou soutěžní část rally oddělenou uzavřeným parkovištěm. Je-li večer před první etapou uspořádaná Super rychlostní zkouška, je považována za 1. sekci 1. etapy.

**Trať** – Podle *Mezinárodních sportovních řádů FIA* je trať „Dráha, kterou mají soutěžící absolvovat.“ (Autoklub, 2007, 11)

**Rychlostní zkouška (RZ)** - je měřený úsek trati, který je dočasně uzavřen pro běžný provoz. Elektronické měření času je s přesností na jednu desetinu sekundy od pevného startu do letmého cíle jak uvádí *Národní sportovní řády Federace automobilového sportu AČR* (Autoklub, 2013, 31).

**Zkouška stálosti výkonu** – zkouška byla absolvována dvakrát, na začátku a na konci soutěže. Princip zkoušky stálosti výkonu spočíval ve srovnání obou zajetých časů. Případný pomalejší čas ve druhém průjezdu znamenal penalizaci ve výši trojnásobku rozdílu časů.

**Okružová rychlostní zkouška** – Podle *Standardních propozic rally Federace automobilového sportu AČR* (Autoklub, 2013, 37) je okružová rychlostní zkouška taková,

jejichž trať anebo, její část posádky projíždí několikrát za sebou, to znamená, že mají více kol.

**Skupiny a třídy** – *Národní sportovní řády Federace automobilového sportu AČR* (Autoklub, 2013, 122) dělí soutěžní automobily do různých kategorií podle stupňů úprav a objemu motoru.

**Koeficient obtížnosti na evropském šampionátu** - Byl přiřazován podle úrovně a organizace soutěže, na základě zpráv pozorovatelů FIA. Navyšuje získané body závodníků násobkem hodnoty koeficientu.

**Skupina B** - Jednalo se o velmi výkonné vozy technicky na úrovni formule 1, které byly uzpůsobeny pro jízdu na nezpevněných površích.auta byla divácky velmi populární, ale kvůli velkému výkonu a tomu neadekvátní kvalitě podvozku také velmi nebezpečná. V roce 1987 byla skupina B zrušena z důvodu stoupajícího počtu smrtelných havárií a střetů s diváky.

**World Rally Car (WRC)** – Speciální kategorie soutěžních vozů umožňující výrazně větší úpravy oproti sériovému vozu. Jsou určeny hlavně pro seriál mistrovství světa.

**Shakedown** – Je testovací zkouška konaná před startem soutěže kde mají soutěžící možnost naposledy si otestovat závodní vozy před rally.

**Průjezdní kontrola** – *Standardní propozice rally Federace automobilového sportu AČR* definují průjezdní kontrolu jako místo, kde komisaři na stanovištích průjezdních kontrol, zaznamenají průjezd posádek tímto bodem, bez ohledu na čas (Autoklub, 2013, 29). Smyslem je kontrola dodržení soutěžní trati. V současnosti se od těchto kontrol upouští.

### 3.2 Zlínský kraj, Zlín

Zlínský kraj je jeden ze čtrnácti vyšších územních samosprávných celků v České republice. Leží ve východní části republiky, u hranic se Slovenskou republikou.

V letech 1949 – 1959 patřilo území dnešního Zlínského kraje Gottwaldovskému kraji, který byl v roce 1960 rozdělen mezi Jihomoravský a Severomoravský. Dnešní Zlínský kraj byl zřízen 1. ledna 2000.

Sídlem Zlínského kraje je město Zlín, v současné době má okolo 75 tisíc obyvatel. První písemná zmínka podle Lampera (2008, 9) o Zlínu se datuje do XIII. století, ale statut města získal až v roce 1397.

Významným mezníkem pro rozvoj Zlína byl rok 1894, ve kterém sourozenci Anna, Antonín a Tomáš Baťovi založili svou obuvnickou firmu A. & T. Baťa. Český koncern Baťa postupně zasahoval do řady výrobních odvětví, vyráběl např. jízdní kola, letadla, pneumatiky. V roce 1945 tři největší výrobci pneumatik Baťa Zlín, Rubena a Matador vytvořili společnou značku pro své produkty BARUM, dále uvádí Ivanov (2000, 224). Po druhé světové válce byly Baťovy závody znárodněny. 1. ledna 1949 byla obuvnická firma Baťa přejmenována na Svit, národní podnik a město Zlín bylo přejmenováno podle prvního komunistického prezidenta na Gottwaldov. V roce 1953 výroba pneumatik přešla pod národní podnik Barum - Rudý říjen, později vznikl státní podnik Barum se sídlem v Gottwaldově. 1. ledna 1990, po pádu komunistického režimu, byl městu vrácen původní název Zlín a státní podnik Barum změnil svou právní formu z Barumu Otrokovice a.s. na současný Barum Continental spol. s r. o..

Mezi rodáky a významné osobnosti spjaté s městem patří například František Bartoš, Tomáš Baťa, Jan Antonín Baťa, Hermína Týrlová, Karel Zeman, Emil Zátopek, Tomáš Dvořák, Olga Charvátová nebo Miroslav Zikmund.

### **3.3 Historie motoristického sportu**

Motoristický sport je sportovní odvětví zahrnující automobilové a motocyklové závody a soutěže, mototuristické jízdy a srazy. Vznik motorismu umožnil vynález spalovacího motoru.

První závod automobilů vypsal roku 1894 francouzský časopis Petit Journal na trati Paříž – Rouen, dlouhé 126 kilometrů. Později se začaly pořádat motoristické podniky buď pro automobily, nebo motocykly, nebo pro obojí zároveň. První samostatné závody motocyklů byly v roce 1899 v rakouském Exelbergu, což potvrzuje Swierczeková (2013, 2). Postupným vývojem se motoristické sportovní podniky rozdělily na závody a soutěže.

Hlavními kritérii motoristických závodů jsou rychlost a zdatnost. V soutěžích se vedle rychlosti uplatňují kritéria spolehlivosti, vytrvalosti a odolnosti a pravidelnosti chodu

stroje v obtížných podmínkách. Trať, která zpravidla není uzavřena pro ostatní dopravu, jezdci absolvují předepsanou průměrnou rychlostí. Dodržování předepsaného rychlostního průměru sledují časové kontroly. Tyto záznamy slouží jako podklad klasifikace. Na trati jsou dále zvláštní úseky pro rychlostní zkoušky, na nichž projíždějí jezdci maximální rychlostí a dosažené časy slouží rovněž jako podklad pro klasifikaci. (Swierczeková, 2013, 2)

V roce 1895 byl založen první autoklub. Původně se kluby zabývaly pouze sportovní činností, po druhé světové válce se jejich činnost rozšířila o služby a mototuristiku.

V roce 1904 v Paříži byla založena Mezinárodní automobilová federace - Association Internationale des Automobiles – Clubs Reconnus, v roce 1946 přejmenována na Fédération International de l'Automobile (FIA), která sdružuje národní automobilové organizace. (Novotný et al., 2003, 186)

Pro oblast motocyklových soutěží byla v roce 1904 založena Mezinárodní motocyklová federace - Fédération International de Motocyclisme (FIM).

Téhož roku byl založen Český klub Automobilistů a Český klub Motocyklistů, které později splynuly do Českého klubu Automobilistů. V roce 1922 došlo ke změně názvu na Autoklub Republiky Československé. V socialistickém Československu byl motorismus organizován jako zájmová branně technická činnost Svazarmu. Po rozdělení republiky byl změněn název na současný Autoklub České republiky. (Kupka, 2004, 11)

### **3.4 Historicky významné soutěže motoristického sportu ve Zlíně**

Motoristický sport je se zlínským regionem spjat již delší dobu kromě jednoznačně nejvýznamnější Barum Czech Rally Zlín patřily mezi nejvýznamnější motoristické podniky Rychlostní okruh Zlínem, Zlínská osma, Mezinárodní šestidenní soutěž, Rallye Valašská zima.

### 3.4.1 Rychlostní okruh Zlínem

První regulérní motoristické závody pořádané ve Zlínském kraji se konaly 30. 7. 1933 pod názvem Rychlostní okruh Zlínem. Byla to v historii druhá československá motoristická soutěž, do které se ale mohly přihlásit automobily i motocykly. (pozn. Prvním závodem byla v roce 1933 automobilová soutěž spolehlivosti Československem.) Závod byl prvním velkým rychlostním podnikem zlínské odbočky Československé asociace motoristického sportu. Jednalo se o národní soutěž, bez účasti zahraničních závodníků.

Soutěž těšila velké návštěvnosti, jak uvádí regionální deník “Na 20.000 diváků, rozsetých podél celé 6800 m dlouhé trati, přihlíželo včera, v neděli 30. Července prvním automobilovým a motocyklovým závodům ulicemi Zlína.” (Anonymous, 1933, 1)

Závodní okruh měřil 6,82 km. Měl charakter silničního závodu. Trať vedla centrem města i okrajovými částmi. Vítězem v kategorii motocyklů se stal Brand na Jawa, který dosáhl průměrnou rychlost 87 km za hodinu. Kategorii automobilů vyhrál Zdeněk Pohl s vozem Bugatti.

### 3.4.2 Zlínská osma

Podle zlínského týdeníku Pondělník „Po prvé jela se zlínská Osma vlastně již 1933, tentokrát však ještě pod názvem ‘Jízda Valašskem, a jen na polovině trati dnešní, to je na úseku Zlín, Vsetín, Valašské Meziříčí, Bystřice, Holešov, Hulín, Bařov a Zlín.“ (Anonymous, 1935, 3).

V roce 1934 Zlínská skupina ligy československých motoristů za podpory Bařových závodů uspořádala první ročník silničního okruhu v okolí Zlína pro automobily i motocykly nazvaný Zlínská osma. Závodní okruh měřil 51 km, závodníci ho absolvovali čtyřikrát. Trať měla tvar osmy. Křížila se na náměstí Práce ve Zlíně, kde byl start i cíl. V kontrolních stanicích bylo poprvé užito elektrických hodin, na kterých si sami závodníci potvrdovali čas průjezdu. Nejednalo se o rychlostní závod, ale spíše o jízdu pravidelnosti. Součástí závodu byla také rychlostní zkouška do vrchu, jejichž výsledek se započítával do klasifikace. Podle obsahu válců byly automobily rozděleny do tří tříd a motocykly do čtyř.

Závod byl velmi oblíbený. Například třetího ročníku soutěže v roce 1936 se závodu zúčastnilo 21 automobilů a 58 motocyklů, čtvrtého dohromady 98 závodníků.

Zlínská osma přečkala i těžké období druhé světové války a pokračovala i ve druhé polovině čtyřicátých a v padesátých letech dvacátého století. Po dlouhé pauze navazuje na Zlínskou osmu přidružený závod historických vozů při Barum Czech Rally Zlín.

### **3.4.3 Mezinárodní šestidenní soutěž motocyklů enduro**

„Mezinárodní šestidenní soutěž motocyklů enduro, angl. International Six Days Enduro, nejvýznamnější světová terénní soutěž, zal. 1913, pro svoji obtížnost nazývaná ‘motocyklovou olympiádou’.“(Novotný et al., 2003, 128)

Hlavní soutěží je boj o *Světovou trofej (World Trophy)*. Až do roku 1969 se soutěžilo o *Mezinárodní trofej (International Trophy)*, které se účastnily reprezentační týmy na motocyklech domácí výroby. V roce 1970 změnila FIM pravidla i název trofeje a jezdcí dnes mohou startovat na strojích dle vlastního výběru. Vítězové Světové trofeje získávají zároveň titul mistrů světa. V roce 1924 přibyla soutěž o *Stříbrnou vázu*. Tato soutěž si brzy získala velkou oblibu, neboť umožňovala start i zemím bez vlastní výroby motocyklů. V souvislosti se změnou pravidel v roce 1970 ovšem prestiž této trofeje poněkud poklesla. V roce 1985 tedy byla změněna na *Světovou trofej juniorů*. (Novotný, Erb, 1986, 5-11)

Mezinárodní motocyklová šestidenní se dosud na území Československa konala desetkrát a jedenkrát v České republice. Třikrát bylo místem konání soutěže město Zlín respektive Gottwaldov. Poprvé hostil Zlín Mezinárodní motocyklový závod šestidenní v roce 1947, jednalo se o XXII. ročník. Československá reprezentace vyhrála v obou soutěžích o Mezinárodní trofej i o Stříbrnou vázu.

XXVIII. ročník v roce 1953 a o dva roky později XXX. ročník se konaly v Gottwaldově. V obou těchto ročnících se národní reprezentace umístila na druhém místě v hlavní soutěži o Mezinárodní trofej a první v soutěži o Stříbrnou vázu.

### **3.4.4 Rallye Valašská zima**

Rallye Valašská zima se konala v letech 1976-90. Byla pořádána Základní organizací Svazarmu ČSR, AMK Rudý říjen Otrokovice. Start i cíl závodu byl v Otrokovicích, délka trati byla necelých 500 km.

Soutěž si získala oblibu hned od prvního ročníku. „K I. ročníku rallye Valašská zima se přihlásilo na sedmdesát nejlepších československých posádek v čele s devíti vozy AZNP

Mladá Boleslav (kompletní tovární tým) a gottwaldovským Barum týmem, jenž bude v domácím prostředí bojovat jistě o prvenství. S velkým napětím se čeká na přihlášku zasloužilého mistra sportu Vladimíra Hubáčka, .... (Anonymous, 1976, 6)

Do roku 1981 byl závod volným národním podnikem. Od roku 1982 byl s mezinárodní účastí, výsledky se nezapočítávaly do žádného mistrovství nebo přeboru. Od roku 1987 byl závod součástí seriálu Alpe Adria Rallye Cup (AARC). AARC bylo mezinárodní sdružení pořadatelů, kteří organizovali soutěže podle mezinárodních sportovních řádů FISA. Členskými státy AARC byli Itálie, Jugoslávie, Rakousko, ČSSR a v roce 1988 přistoupilo NSR.

Některé rychlostní zkoušky nebo jejich části, které byly součástí rallye Valašská zima Otrokovice, jsou dodnes používány v současných soutěžích zlínského regionu, např. Barum Czech Rally Zlín, Rallyesprint Kopná, Valašská Rally.

### **3.4.5 Tour D' Europe**

3. října 1980 odstartoval v západoněmeckém Mainzu dvacátý čtvrtý ročník automobilového maratonu Tour d' Europe, jehož trať z Německa vedla přes NDR, ČSSR, Maďarsko, Jugoslávii, Rumunsko, Polsko a zpět do NSR. Závod byl dlouhý 7500 km.

Na území Československa vedla trať přes Cheb, Chomutov, Litvínov, Nový Bor, Jičín, Hradec Králové, Svitavy, Přerov a Gottwaldov jak uvedl v regionálním tisku Novák (1980, 4). „Hranice Gottwaldovska překročí v sobotu 4. října, do okresního města přijedou směrem od Otrokovic ... Po krátké přestávce absolvuje startovní pole čtyři rychlostní zkoušky známe z Barum rallye ....“ (Novák, 1980, 4)

Diváci mohli vidět automobily různých světových značek, Mercedes, BMW, Porsche, Alfa Romeo a další, což bylo bezesporu v době socialismu velkým diváckým zážitkem. Startovní listina obsahovala řadu známých jezdeckých jmen, Wintera, Fritzingera, Waldner a další.

## **4 Cíle práce**

### **Hlavní cíl**

Hlavním cílem mé bakalářské práce je zmapovat historii automobilové soutěže Barum Czech Rally Zlín od jejího vzniku až po současnost.

### **Dílčí cíle**

1. Zmapovat historicky nejvýznamnější motoristické soutěže ve zlínském regionu.
2. Zdůraznit významné regionální soutěžní týmy.
3. Analyzovat vývoj počtu závodních posádek.
4. Zmapovat a zanalyzovat vývoj tratě soutěže prostřednictvím různých ukazatelů.



## 5 Metodika

Pro splnění cíle práce byla použita metoda historiografie, která zaznamenává události, děje a stavy v minulosti určitým systematickým způsobem. Využity byly historiografické metody zkoumání heuristika (shromáždění relevantních zdrojů), interpretace a syntéza dat.

V práci byly použity primární a sekundární zdroje s následnou syntézou a komparací zjištěných údajů a informací. Primárními zdroji informací byly použity materiály Krajské knihovny Františka Bartoše ve Zlíně, archivu Autoklubu Zlín, oficiální tiskové zprávy jednotlivých ročníků soutěže, osobní rozhovor s panem Miloslavem Regnerem. Sekundárními zdroji jsou informace z internetových stránek, dostupné literatury, periodik.

V práci byly použity pracovní metody, které se vzájemně prolínaly. Jednalo se zejména o dotazování – nejběžnější využívaná metoda založena na výpovědi dotazovaných lidí, dedukci – doplnění a upřesnění chybějících či neúplných údajů na základě získaných poznatků a metodu introspektivní, která se opírá o osobní znalosti a zkušenosti výzkumní na základě účasti ve zkoumaném prostředí.

Za pomoci syntézy byly shromážděny data týkající se počtu startujících posádek, délek trati a rychlostních zkoušek, které byly dále utříděny a graficky vyjádřeny. Zpracování, popis a srovnání dat bylo realizováno pomocí matematicko-statistických metod, jejichž výsledky byly vyjádřeny na spojnicových grafech. Vývoj jednotlivých křivek byl dále analyzován a popsán.

## 6 Výsledky práce

### 6.1 Historie Barum Czech Rally Zlín

„Pradávnou touhu člověka přemísťovat se svobodně z místa na místo umožňovali živí koně. Relativně nedávno je však nahradily koně pod kapotami aut a s nimi přišly rallye – různé festivaly rychlosti, odvahy, vytrvalosti a inteligence téměř na hranici fyzikálních zákonů a lidských možností. Právě jejich výsledky se promítají do zdokonalování nejsilnějšího materiálního symbolu světa a svobody, kterým automobil bezesporu je. A to je přece důvod, abychom rallye zdokumentovali ...“ (Weiser et al., 2001, 15)

Historie Barum Czech Rally Zlín má za sebou v současné době již 42 ročníků. Během těchto let prošla soutěž různými obdobími, kdy se od amatérské motoristické soutěže posunula až do nejprestižnější skupiny pořadatelů mistrovství Evropy a Intercontinental Rally Challenge.

Následující přehled historie Barum Czech Rally Zlín je členěn podle těchto období s důrazem na zařazení do národních a mezinárodních šampionátů.

V průběhu existence soutěže došlo několikrát k změnám jejího oficiálního názvu (Tabulka 1).

Tabulka 1. Oficiální názvy soutěže

Období		Název soutěže
od	do	
1971	1971	Servisní dny a Rallye Barum
1972	1985	Barum rallye
1986	1988	Baram Tríbeč rallye
1989	1996	Barum rallye
1997	2006	Barum rally
2007	2008	Barum rally Zlín
2009	dosud	Barum Czech Rally Zlín

## 6.2 Amatérská motoristická soutěž

### *I. ročník Servisní dny a Rallye Barum, 2. - 4. 4. 1971*

2. – 4. dubna 1971 u příležitosti otevření nově vybudované pneumatikárny n. p. Rudý říjen Otrokovice členové gottwaldovského Automotoklubu Škoda uspořádali motoristickou soutěž nazvanou Servisní dny a Rallye Barum (Ordelt, 2006).

Soutěži předcházely servisní služby, kde podniky československého automobilového průmyslu poskytovaly služby účastníkům rallye i běžným motoristům. Cena těchto služeb se odvíjela od členství v AMK Škoda klubu a podle účasti v rallye.

Samotná soutěž proběhla v neděli 4. dubna 1971. Start i cíl soutěže byl v Otrokovicích. Startovní listinu tvořilo 86 přihlášených posádek bez výkonnostních tříd, které startovaly ve dvouminutových intervalech (Vydra, 2005). Vydra (2005) dále upřesňuje délku soutěže, která měřila 45 km, měla jednu rychlostní zkoušku – závod do vrchu na čas a jízdu zručnosti. Rychlostní zkouška se jela na trati uzavřené pro veřejný provoz. Po celou dobu soutěže byla předepsaná průměrná rychlost 45 km/hod.

Do cíle přijelo všech 86 posádek. Vítězem první amatérské Rallye Barum se stala posádka J. Halmazňa – V. Kostruh se Škodou 1100 MB.

### 6.2.1 Mistrovství ČSSR v rally

Barum rallye byla součástí čtyřdílného seriálu Mistrovství ČSSR v rally. Soutěže Mistrovství ČSSR v rally:

- Rally Praha
- Barum rallye
- Rally Slovesnko v Nitře
- Rally Jeseníky.

### *II. ročník Barum rallye, 2. - 4. 6. 1972*

Pořadatelem druhého ročníku Barum rallye byl Automotoklub Škoda Svazarm ČSR, pod záštitou generálního ředitelství Českých závodů gumárenských a plastikářských Gottwaldov. Soutěž byla součástí Mistrovství ČSSR v rally.

Druhý ročník soutěže byl součástí seriálu mistrovství ČSSR v rally s mezinárodní účastí. Pořadatelem soutěže byl Automotoklub Gottwaldov z pověření ÚAMK ČSSR, Praha, pod záštitou generálního ředitelství Českých závodů gumárenských a plastikářských.

Trať jednodenní soutěže dlouhá 609,6 km, z toho rychlostní zkoušky měřily dohromady 57 kilometrů. Část trati vedla na Slovensku. Nejdelší přejezd mezi rychlostními zkouškami měřil okolo 200 kilometrů. Součástí závodu bylo 8 různých rychlostních zkoušek, 18 průjezdních a 15 časových kontrol a závěrečná jízda zručnosti (Příkryl, 1975, 15). Délky rychlostních zkoušek se pohybovaly mezi 3,1 a 13,6 km.

Zařazení soutěže do seriálu Mistrovství ČSSR přitáhl do Gottwaldova tehdejší českou jezdeckou špičku. Pořadatelé vybrali z dvou set deseti zájemců 120 posádek, z nichž do cíle přijelo 96. Nejrychlejší posádkou byl V. Hubáček – Ing. V. Rieger s vozem Renault Alpine (Vydra, 2005).

### *III. Barum rallye, 8. - 10. 6. 1973*

Trať soutěže byla prodloužena na 1050 kilometrů a byla vedena přes Jihomoravský a Severomoravský kraj. Součástí soutěže bylo 14 rychlostních zkoušek o celkové délce 100,5 kilometrů, 2 zkoušky stálosti výkonu v celkové délce 80 km a 2 zvláštní klasifikační zkoušky na okruhu, o celkové délce 140 kilometrů (Příkryl, 1975, 17).

Do soutěže odstartovalo dohromady 82 posádek, z toho 6 posádek poprvé v historii ze zahraničí, konkrétně z Rakouska a Německa. Cílovou rampou přešlo 48 soutěžních automobilů. Absolutním vítězem byla československá posádka V. Hubáček – S. Minářík s vozem Renault Alpine (Forst et al., 2010, 14).

Poprvé byly při rally v časových kontrolách použity hodiny zaznamenávající čas (Vydra, 2005, 15).

### *IV. Barum rallye, 30. 5. - 1. 6. 1974*

Čtvrtý ročník Barum rallye v Gottwaldově se jel na území Moravy a Slovenska, kde byly tři rychlostní zkoušky. Byl součástí seriálu Mistrovství ČSSR v rally.

Soutěžní trať o celkové délce 1200 kilometrů zařadila čtvrtý ročník soutěže do statistik jako historicky nejdelší. Soutěž měla pět etap, které dohromady obsahovaly 15 rychlostních zkoušek o celkové délce 108 kilometrů, 31 průjezdních a 40 časových kontrol, 2 zkoušky stálosti výkonu na okruhu v Otrokovicích (Přikryl, 1975,18).

Z celkového počtu 136 posádek bylo 53 zahraničních. Do cíle dorazilo 45 posádek.

Startovní listina obsahovala řadu zvučných jmen, jako byl Němec Walter Röhrl na vozu Opel Ascona – pozdější dvojnásobný mistr světa a vítěz evropského šampionátu 1974, bohužel díky technické závadě Barum rallye nedokončil (Vydra, 2005, 20).

Podle dochovaných výsledků se absolutním vítězem čtvrtého ročníku se poprvé stala zahraniční posádka Němci Wolfgang Hauck – Willi Pitz z vozem Porsche Carrera. V první desítce výsledkové listiny byly pouze 4 české posádky.

#### *V. Barum rallye, 29. – 30. 8. 1975*

Termín konání pátého ročníku Barum rally byl přesunut na konec srpna. Soutěž byla součástí Mistrovství ČSSR s mezinárodní účastí.

Podle oficiálního programu pátého ročníku Barum rallye byly celková délka trati 995 kilometrů, z toho bylo 116 kilometrů rychlostních zkoušek. Posádky musely během závodu absolvovat 17 rychlostní zkoušek z toho 2 zkoušky stálosti výkonu, 27 průjezdních a 32 časových kontrol. Čtvrtý ročník dvoudenní soutěže byl rozdělen do čtyř etap.

- I. etapa – 6 rychlostních zkoušek, 11 časových kontrol, celková délka 257 kilometrů.
- II. etapa - 3 rychlostní zkoušky, 9 časových kontrol, celková délka 259 kilometrů.
- III. etapa - 6 rychlostních zkoušek, 8 časových kontrol, celková délka 272 kilometrů.
- IV. etapa - 2 rychlostní zkoušky, 7 časových kontrol, celková délka 176 kilometrů.

Soutěž získávala na popularitě jak u domácích tak zahraničních posádek. Pátého ročníku se zúčastnilo rekordních 153 posádek. Z celkového počtu posádek bylo 58 zahraničních, z devíti evropských zemí. Cílovou rampou nakonec projelo 87 posádek.

První desítku v absolutním pořadí ovládli Češi, kteří i přes velkou zahraniční účast zabrali hned sedm míst. Vítězem se po třetí stala posádka Vladimír Hubáček – Ing.

Stanislav Minářík s vozem Renault Alpine. Šest pozic v první desítce absolutního pořadí patřilo automobilům českého výrobce Škoda 120 S (Vydra, 2005, 26).

#### *VI. Barum rallye, 27. – 29. 8. 1976*

Mezinárodní automobilová soutěž Barum rallye v Gottwaldově byla součástí mistrovství ČSSR v rallye. Organizátorem soutěže byl Svazarm ČSR Automotoklub Gottwaldov z pověření ÚAMK ČSSR Praha, pod záštitou generálního ředitelství podniku Rudý říjen Otrokovice.

Trať soutěže byla dlouhá 992 kilometrů, z toho celkem 285 kilometrů měřených úseků. Dvoudenní soutěž byla rozdělena do třech etap, které obsahovaly 18 rychlostních zkoušek, 2 zkoušky stálosti výkonu, 30 časových kontrol.

- I. etapa - 6 rychlostních zkoušek, 10 časových kontrol, celková délka 291 kilometrů.
- II. etapa - 4 rychlostní zkoušky, 7 časových kontrol, celková délka 212 kilometrů.
- III. etapa - 7 rychlostních zkoušek, 11 časových kontrol, celková délka 384 kilometrů.

Technickou a administrativní přejímkou bylo převzato celkem 121 posádek. Tohoto ročníku se zúčastnilo 88 zahraničních posádek z 11 zemí. Po absolvování osmnácti rychlostních zkoušek přes cílovou rampu přešlo 58 posádek.

Absolutním vítězem VI. ročníku Barum rallye se stala norská posádka J. Haugland – A. Antonsen s vozem Škoda 130 RS. Nový automobil domácí výroby, Škoda 130 RS vyhrál při svém premiérovém startu na Barum rallye. Nejúspěšnější československou posádkou byla na devátém místě posádka Ing. P. Bold – K. Bojas s vozem VAZ 1300 MTX (Vydra, 2005, 30).

#### **6.2.2 Mistrovství ČSSR, Mitropa Rally Cup**

Prestiž soutěže stoupla, což se projevilo stále kvalitnějším i početnějším startovním polem. Barum rallye byla mezinárodní automobilová soutěž, zapsaná v mezinárodním kalendáři FIA. Soutěž byla součástí seriálu mistrovství ČSSR a střeoevropského seriálu Mitropa Rally Cup.

Pořadatelem soutěže byl z pověření Ústředního výboru AMK Svazarm ČSSR Automotoklub Rudý říjen Otrokovice, ve spolupráci s dalšími automotokluby Svazarmu ČSR.

Mitropa Rallye Cup, pohárový seriál aut. soutěží, zal. 1965 za účasti organizátorů a jezdců ze SRN, Rakouska a Itálie, vypisovaný pro vozy sk. B, od 1973 ve sk. A a od 1988 i ve sk. N, jejichž vítěz byl odměňován tzv. Challenge Cupem. Od 1982 účast i čs. jezdců, od 1983 byly součástí poháru dvě čs. Rallye, střídaly se Škoda (Bohemia), Barum a Tatry. (Novotný et al., 2003, 137)

#### *VII. Barum rallye, 12. – 13. 8. 1977*

Trať soutěže byla rozdělena do čtyř etap. Celková délka trati byla 970 kilometrů, které zahrnovaly 21 rychlostních zkoušek o celkové délce 380 kilometrů, 27 průjezdních a 30 časových kontrol.

- I. etapa - 5 rychlostních zkoušek, 8 průjezdních a 9 časových kontrol, celková délka 242 kilometrů.
- II. etapu - 10 rychlostních zkoušek, 7 průjezdních a 7 časových kontrol, celková délka 242 kilometrů.
- III. etapu – 6 rychlostních zkoušek, 6 průjezdních a 7 časových kontrol, celková délka 228 kilometrů.
- IV. etapu – 5 rychlostních zkoušek, 6 průjezdních a 7 časových kontrol, celková délka 218 kilometrů.

Přejímkami prošlo 141 posádek, ale z toho bylo pouze 31 československých. Tento ročník se zapsal do historie nejvyšším počtem zahraničních posádek. Zařazení do seriálu Mitropa Rallye Cup přilákalo jezdce nejen ze sousedních zemí, ale také například z Itálie, Švédska, Dánska. Soutěž dokončilo 53 posádek.

S rozdílem pouhých 75 bodů se stala absolutním vítězem domácí posádka V. Blahna – L. Hlávka s vozem Škoda 130 RS před rakouskou posádkou F. Wittmann – K. Nestinger, kteří jeli s vozem Opel Kadett GT/E.

Zájem o sedmý ročník byl velký i ze stran médií. Akreditovalo se více jak 70 novinářů domácích i zahraničních (Ordelt, 2006, 71).

#### *VIII. Barum rallye, 18. - 19. 8. 1978*

Osmý ročník Barum rallye byl rozdělen do třech etap, které obsahovaly dohromady 22 rychlostních zkoušek, 28 průjezdních a 30 časových kontrol. Délka soutěžní trati byla 1079 kilometrů, z toho měřených úseků bylo 410 kilometrů.

- I. etapa - 6 rychlostní zkoušek, 8 průjezdních a 9 časových kontrol, celková délka 282 kilometrů.
- II. etapa - 7 rychlostních zkoušek, 6 průjezdních a 8 časových kontrol, celková délka 314 kilometrů.
- III. etapa - 9 rychlostních zkoušek, 14 průjezdních a 13 časových kontrol, celková délka 485 kilometrů.

Do závodu nastoupilo celkem 104 posádek z toho 72 zahraničních. Cíl soutěže spatřilo 34 závodníků. 68 posádek odstoupilo a 2 posádky byly diskvalifikovány.

Zlato si odvezla dvojice Ing. J. Šedivý – J. Janeček s vozem Škoda 130 RS. V první desítce se umístilo šest automobilů značky Škoda. Soupeři speciálů domácí výroby byly vozy značek Renault 5 Alpine, Opel Kadett GT/E, Porsche Carrera, Toyota Corolla, Fiat 131.

#### *IX. Barum rallye, 31. 8. – 1. 9. 1979*

Slavnostní startovní rampa devátého ročníku soutěže byla poprvé v centru města, na prostranství pod Velkým kinem. Pořadatelé na tento ročník připravili nové úseky rychlostních zkoušek. Soutěž už nepřekračovala slovenskou hranici, rychlostní zkoušky vedly především skrz Hostýnské a Vizovické vrchy.

Proti předešlému ročníku byla trať opět prodloužena na 1184 kilometrů, z toho 479 kilometrů rychlostních zkoušek. Devátý ročník měl nejvíce kilometrů měřených úseků. Závod měl 4 etapy, 27 rychlostních zkoušek a 31 časových a 8 průjezdních kontrol.

- I. etapa - 8 rychlostní zkoušek, 10 časových kontrol, celková délka 322 kilometrů.



- II. etapa - 6 rychlostní zkoušek, 6 časových kontrol, celková délka 270 kilometrů.
- III. etapa - 7 rychlostní zkoušek, 9 časových kontrol, celková délka 293 kilometrů.
- IV. etapa - 6 rychlostní zkoušek, 6 časových kontrol, celková délka 282 kilometrů.

Do závodu nastoupilo 121 posádek, v poměru 43 domácích a 78 zahraničních. Do cíle dorazilo 44 dvojic. Absolutním vítězem se již podruhé stal Nor John Haugland s vozem Škoda 130 RS, tentokrát ale navigovaným Švédem Janem Olefem Bohlinem.

#### *X. Barum rallye, 8. 8. – 9. 8. 1980*

Trať jubilejní desátého ročníku Barum rallye byla podle oficiálního programu 1020 kilometrů dlouhá, měřených úseků z toho bylo 424 kilometrů. Soutěž byla rozdělena do čtyř etap, které obsahovaly 29 RZ, 19 průjezdů a 33 časových kontrol.

- I. etapa - 9 rychlostní zkoušek, 11 časových kontrol, celková délka 339 kilometrů.
- II. etapa - 8 rychlostní zkoušek, 8 časových kontrol, celková délka 275 kilometrů.
- III. etapa - 4 rychlostní zkoušek, 6 časových kontrol, celková délka 156 kilometrů.
- IV. etapa - 8 rychlostní zkoušek, 8 časových kontrol, celková délka 272 kilometrů.

Podle startovní listiny do soutěže nastoupilo 80 zahraničních posádek z celkového počtu 125. Do cíle došlo 58 dvojic.

Celkovým vítězem se stala, stejně jako v předešlém ročníku, norskó-švédská posádka J. Haugland – J. O. Bohlin s vozem Škoda 130 RS. První desítku obsadily, mimo 8. a 9. místo, automobily tovární značky Škoda 130 RS. Všechny posádky Škody 130 RS, až na vítěze Hauglanda, byly české národnosti (Vydra, 2005, 47).

Poprvé byly výsledky dělány na základě součtu dosažených času na rychlostních zkouškách a penalizací, které byly vyčísleny v sekundách. Ve výsledkové listině již nebyly body, ale byl uveden dosažený čas měřený s přesností na celé sekundy, doplněný o časové penalizace.

### 6.2.3 Mistrovství ČSSR, Alpe Adria Rally Cup

XI. – XIII. Ročník Barum rallye je zařazen do Alpsko-jadranského poháru Alpe Adria Rally Cup (AARC). AARC bylo mezinárodní sdružení pořadatelů z Itálie, Jugoslávie, Rakouska, ČSSR a později přistoupila NSR, které společně a na základě dobrovolnosti organizovalo podle mezinárodních sportovních řádů soutěže AARC (Forst et al., 2010, 22).

#### *XI. Barum rallye, 7. – 8. 8. 1981*

Při přípravách jedenáctého ročníku se organizátoři setkali s problémy ze strany ochránců přírody (Ordelt, 2004, 83). Ti požadovali ukončení sportovních aktivit v řadě přírodních oblastí.

Poprvé od vzniku soutěže pořadatelé proti předešlému ročníku, nezměnili počet rychlostních zkoušek ani jejich úseky. Celková délka trati jedenáctého ročníku oproti předešlému byla jen o 3 kilometry delší. Měla 1023 kilometrů, 29 rychlostních zkoušek, na 494 kilometrech. Během dvou dnů absolvovali závodníci čtyři etapy. I. etapa - 9 rychlostních zkoušek, 11 časových a 5 průjezdních kontrol, celková délka 322 kilometrů.

- II. etapa - 8 rychlostních zkoušek, 8 časových a 3 průjezdních kontrol, celková délka 275 kilometrů.
- III. etapa - 4 rychlostní zkoušky, 6 časových a 6 průjezdních kontrol, celková délka 156 kilometrů.
- IV. etapa – 8 rychlostních zkoušek, 8 časových a 5 průjezdních kontrol, celková délka 272 kilometrů.

Do soutěže se přihlásilo 147 posádek, z toho 77 bylo zahraničních. Podle archivované startovní listiny do soutěže odstartovala první dámská posádka, Miloslava Chomínová – Anna Slavíková na voze Škoda 110 R Coupé. Celou soutěž absolvovalo 47 dvojic.

Absolutním vítězem se stala italská posádka Antonio Zanussi - Stefano Fachim s vozem Porsche Carrera 911 SC, která překonala výkonnostně slabší vůz Škoda 130 RS s posádkou Blahna – Schovánek, o tři minuty. V první desítce se umístily tři československé posádky (Vydra, 2005, 50).

## *XII. Barum rallye, 14. – 15. 8. 1982*

Na dvanáctém ročníku organizátoři představili nové rychlostní zkoušky. Na nové trati neměly posádky, které již dříve závod Barum rallye jely, žádnou výhodu (Vydra, 2005, 53). Z původních měřených úseků bylo zachováno pouze 36 kilometrů.

Celková délka závodní tratě byla kratší, měřila 820 kilometrů. 25 rychlostních zkoušek dosáhlo délky 402 kilometrů. Soutěž byla rozdělena do 6. etap.

- I. etapa – 3 rychlostní zkoušky, 5 časových kontrol, celková délka 102 kilometrů.
- II. etapa – 3 rychlostní zkoušky, 5 časových kontrol, celková délka 104 kilometrů.
- III. etapa – 6 rychlostních zkoušek, 8 časových kontrol, celková délka 143 kilometrů.
- IV. etapa – 3 rychlostní zkoušky, 4 časových kontrol, celková délka 194 kilometrů.
- V. etapa – 7 rychlostní zkoušky, 9 časových kontrol, celková délka 238 kilometrů.
- VI. etapa – 4 rychlostních zkoušek, 5 časových kontrol, celková délka 139 kilometrů.

Přejímkami bylo převzato 124 sportovních speciálů s posádkami. Startovní pole 50 dvojic československých a 74 zahraničních. Do cíle přijelo 46 posádek.

Zlatý pohár si z dvanáctého ročníku odvezla rakouská posádka Ing. G. Kalnay – F. Hinterleitner na továrním voze Opel Ascona 400 (Vydra, 2005, 54).

## *XIII. Barum rallye, 19. – 20. 8. 1983*

Třináctý ročník byl kandidátským ročníkem pro Mistrovství Evropy. Mezinárodní automobilová federace pověřila pozorovatele Petra Linzena (Německo) posouzením vhodnosti zařazení soutěže Barum rallye do seriálu Mistrovství Evropy (Vydra, 2005, 56).

V tomto ročníku se naposledy objevily v oficiální startovní listině nejúspěšnější soutěžní automobily minulého tisíciletí tovární značky Škoda, Škoda 130 RS, kterým v tomto roce končila homologace (Forst et al., 2010, 33).

Délka trati byla 758 kilometrů, z toho 368 kilometrů měřených úseků. Závod měl 25 rychlostních zkoušek, z toho 2 okruhové. Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa - 10 rychlostních zkoušek, 15 časových kontrol, celková délka 408 kilometrů.
- II. etapa - 15 rychlostních zkoušek, 19 časových kontrol, celková délka 350 kilometrů.

Do závodu nastoupilo 39 Československých a 70 zahraničních posádek. Cílovou rampou však přešlo jen 39 speciálů ze 109 na startu.

Kompletní stupně vítězů třináctého ročníku obsadily československé posádky jedoucí na vozech Škoda 130 RS v pořadí L. Křeček – B. Motl, S. Kvaizar – J. Janeček a V. Blahna – P. Schovánek.

#### **6.2.4 Mistrovství Evropy, Mistrovství ČSSR, Mitropa Cup**

Barum rallye byla od čtrnáctého ročníku zařazena do seriálu Mistrovství Evropy v rally. Toto zařazení si zachovala dodnes. Současně byla Barum rallye opět vrácena do kalendáře Mitropa Cupu.

##### *XIV. Barum rallye, 29. – 30. 6. 1984*

Barum rallye byla zařazena do seriálu Mistrovství Evropy s koeficientem 1, to přineslo řadu změn. Termín čtrnáctého ročníku soutěže se posunul do měsíce června. Bylo nutné vyhovět přísnějším nárokům na organizaci závodu i na bezpečnostní standardy.

Miloslav Regner, tehdejší tajemník soutěže, vysvětluje upuštění od okruhových zkoušek z důvodu tehdejších předpisů evropského. Ty byly nahrazeny novými atraktivními úseky, některé byly v dosahu městské hromadné dopravy. Trať soutěže byla dlouhá 833 kilometrů. 402 měřených kilometrů bylo rozděleno do 33 rychlostních zkoušek. Soutěž byla rozdělena do dvou etap.

- I. etapa - 16 rychlostních zkoušek, 21 časových kontrol, celková délka 430 kilometrů.

- II. etapa - 17 rychlostních zkoušek, 21 časových kontrol, celková délka 403 kilometrů.

Do soutěže se přihlásilo 71 posádek, z toho 42 zahraničních. Podstatně nižší počet závodníků proti minulým létům byl vysvětlován nízkým koeficientem Mistrovství Evropy. Závod dokončilo pouze 29 závodníků.

Na nejvyšší stupně vítězů v absolutním hodnocení dosáhla německo-belgická posádka H. Demuth – W. Lux na voze Audi 80 Quattro. Nejlepší Československou dvojicí byli na třetím místě L. Pavlík – Ing. F. Šimek s vozem Opel Manta 200 (Vydra, 2005, 64).

#### *XV. Barum rallye, 20. – 23. 6. 1985*

Pro patnáctý roční Barum rallye získala v rámci Mistrovství Evropy koeficient 2, což bylo velkým úspěchem pro pořadatele.

Na mapě se objevilo několik nových rychlostních zkoušek, ale pouze jedna se stala perspektivní i do budoucna. Dostala název Podhoran podle zemědělského družstva hospodářského v okolí. Celková délka trati byla 1082 kilometrů. 37 rychlostních zkoušek bylo dohromady dlouhých 458 kilometrů. Dvoudenní soutěž měla 4. etapy.

- I. etapa - 7 rychlostních zkoušek, 10 časových kontrol, celková délka 184 kilometrů.
- II. etapa - 5 rychlostních zkoušek, 7 časových kontrol, celková délka 138 kilometrů.
- III. etapa - 13 rychlostních zkoušek, 15 časových kontrol, celková délka 390 kilometrů.
- IV. etapa - 5 rychlostních zkoušek a 15 časových kontrol, celková délka 370 kilometrů.

Patnáctého ročníku se zúčastnilo 36 posádek tuzemských a 54 zahraničních. Do cíle přijelo 31 automobilů. Z důvodu vývoje nového soutěžního vozu Škoda 130 LR v tomto ročníku nestartovaly mladoboleslavské tovární speciály (Forst, 2005, 83).

Vítězem se stala německo-italská posádka H. Demuth – E. Radaelli s vozem Audi Quattro A2. Jedinou československou posádkou, která se umístila v první desítce, byli J. Sivík – P. Víta (Vydra, 2005, 69).

## *XVI. Barum Tríbeč rallye, 26. – 29. 6. 1986*

Po deseti letech opět vede trať závodu na slovenské území, kde vznikají nové rychlostní zkoušky v okolí Topoľčan. Název soutěže se mění na Barum Tríbeč rallye podle pohoří Tríbeč, ve kterém jsou vedeny nové měřené úseky (Forst, 2005, 85).

V důsledku tragických nehod na světovém šampionátu Mezinárodní automobilová federace (FIA) rozhodla o nutnosti rally zpomalit. S okamžitou platností došlo ke změně formátu soutěží. Barum rallye byla oproti plánu zkrácena, v zájmu bezpečnosti přibylo více času k odpočinku závodníků a došlo také k úpravě délky rychlostních zkoušek (Forst, 2005, 86). I přes všechny tyto úpravy délka trati šestnáctého ročníku byla 1039 kilometrů, z nichž 307 tvořilo 21 rychlostních zkoušek. Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa - 12 rychlostních zkoušek, 17 časových kontrol, celková délka 384 kilometrů.
- II. etapa - 9 rychlostních zkoušek, 19 časových kontrol, celková délka 655 kilometrů.

Do závodu bylo technickou a administrativní přejímkou převzato 122 vozů, z toho bylo 84 zahraničních. Do cíle přijelo pouhých 34 posádek.

Dvě nejvyšší příčky v absolutním hodnocení patřily československým posádkám. Zlatý pohár získala dvojice L. Pavlík – K. Jirátko na voze Audi Quattro A2. Stříbro s téměř o sedm minut horším časem získala posádka J. Sedlář – J. Častulík na voze Škoda 130 LR (Vydra, 2005, 74).

## *XVII. Barum Tríbeč rallye, 5. – 6. 6. 1987*

Z důvodu změn technických předpisů mezinárodních řádů FIA, se na sedmnáctém ročníku soutěže naposledy objevily závodní vozy skupiny B, které jely mimo absolutní klasifikaci (Forst, 2005, 86).

Soutěž byla rozdělena do dvou etap, obsahovala 27 rychlostních zkoušek a 38 časových kontrol. Celková délka trati byla 900 kilometrů, z toho 298 kilometrů měřených úseků.

- I. etapa - 12 rychlostních zkoušek, 17 časových kontrol, celková délka 265 kilometrů.
- II. etapa - 15 rychlostních zkoušek, 20 časových kontrol, celková délka 635 kilometrů.

Do soutěže se přihlásilo 76 posádek z toho 45 zahraničních. Do zvláště klasifikované skupiny B bylo zařazeno 13 vozů, které startovní listinu uzavíraly. Celou soutěž absolvovalo a do cíle přijelo 25 posádek a 6 posádek skupiny „B“.

Nejrychlejšího celkového času dosáhla maďarská posádka A. Ferjancz – Dr. J. Tandari s vozem Audi 90 Quattro. Na druhém místě, s rozdílem 1:09 minuty, skončila československá posádka L. Pavlík – K. Jirátko s vozem Audi Coupé Quattro (Vydra, 2005, 77). Nejlépe umístěným vozem československé výroby byla devátá příčka Škody 130 L s posádkou P. Vraj – J. Nerušil.

### **6.2.5 Mistrovství Evropy, Mistrovství ČSSR, Mistrovství Rakouska, Mitropa Cup**

Barum rallye byla zařazena nejen do mistrovství Evropy v rally, ale také do seriálů mistrovství Rakouska a ČSSR.

#### *XVIII. Barum Tríbeč rallye, 17. – 18. 6. 1988*

Osmnáctý ročník soutěže byl pořádán u příležitosti 70. Výročí vyhlášení samostatnosti Čechů a Slováků (Forst, 2005, 86).

Významnou premiérou byl první přímý přenos z československé rallye. Československá televize zařadila do vysílání hodinový přenos z úvodní rychlostní zkoušky (Vydra, 2005,80).

Trať závodu byla na poslední chvíli změněna. Úseky na území Slovenska byly vynechány, avšak název soutěže Barum Tríbeč rallye byl v tomto ročníku ještě zachován (Forst et al., 2010,52). Celková délka trati byla 715 kilometrů, z toho 295 kilometrů měřených úseků. Soutěž byla rozdělena na dvě etapy.

- I. etapa - 10 rychlostních zkoušek, 15 časových kontrol, celková délka 243 kilometrů.

- II. etapa - 20 rychlostních zkoušek, 24 časových kontrol, celková délka 472 kilometrů.

Oficiální startovní listina obsahovala 119 posádek, z toho bylo 74 zahraničních. Z důvodu zařazení soutěže do Mistrovství Rakouska se do závodu přihlásilo i 31 předních rakouských posádek. Do cíle přijelo 58 automobilů.

Po absolvování třiceti měřených úseků dosáhla nejlepšího času rakouská posádka F. Wittmann – J. Pattermann s vozem Lancia Delta HF Integrale (Vydra, 2005, 83).

#### *XIX. Barum rallye, 15. – 18. 6. 1989*

Koeficient Mistrovství Evropy devatenáctého ročníku závodu byl zvýšen na 5. Název soutěže se vrátil k původnímu znění Barum rallye.

Z 815 kilometrů celkové délky trati bylo 295 kilometrů měřených úseků. 34 rychlostních zkoušek bylo rozděleno do dvou etap.

- I. etapa - 10 rychlostních zkoušek, celkem 89 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 24 rychlostních zkoušek, celkem 206 kilometrů měřených úseků.

Z celkového počtu 105 posádek bylo 69 zahraničních. Do cíle dojelo celkem 55 dvojic. V soutěži se poprvé objevil první vůz Škody Mladá Boleslav s náhonem na přední nápravu Škoda Favorit 136 L.

Nejrychlejšího celkového času v soutěži dosáhla, již podruhé za sebou, rakouská dvojice F. Wittmann – J. Pattermann. Nejlépe z domácích posádek si vedla dvojice L. Pavlík – K. Jirátko, která stejně jako v minulém ročníku obsadila třetí místo. Tovární Škoda Favorit 136 L s dvojicí Křeček – Motl skončila na 9. Místě (Vydra, 2005, 87).

#### **6.2.6 Mistrovství Evropy koef. 10, Mistrovství ČSFR, Mistrovství Rakouska, Mitropa Cup**

Barum rallye postoupila v hierarchii Mistrovství Evropy a získala druhý nejvyšší koeficient obtížnosti, s hodnotou 10. Barum rallye byla zařazena mezi elitu soutěží zařazených do seriálu Mistrovství Evropy.



## *XX. Barum rallye, 15. – 16. 6. 1990*

Jubilejní 20. ročník soutěže Barum rallye přilákal do Zlína jezdce, kteří pomýšleli na zisk titulu evropského šampiona (Forst et al., 2010, 60).

Celková délka trati byla 859 kilometrů, z toho 40 % - 349 kilometrů bylo měřených úseků. Závodníci museli absolvovat během dvou soutěžních dnů 36 rychlostních zkoušek rozdělených do dvou etap.

- I. etapa - 13 rychlostních zkoušek, celkem 132 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 23 rychlostních zkoušek, celkem 217 kilometrů měřených úseků.

Administrativní a technickou přejímkou prošlo 110 závodních automobilů. Startovní listina obsahovala 50 domácích a 60 zahraničních posádek.

Zlato si odvezl finský pilot Mikael Sundström navigovaný Juho Repem na voze Mazda 323 4WD. Do první desítky se dostaly dvě československé posádky, na šestém místě V. Blahna – P. Schovánek s vozem Opel Kadett GSi a osmé místo patřilo dvojici L. Křeček – J. Krečman jedoucí s vozem Škoda Favorit 136 L (Vydra, 2005, 91).

## *XXI. Barum rallye, 14. – 16. 6. 1991*

Dvacátý první ročník byl zařazen do seriálu Mistrovství Evropy s koeficientem obtížnosti 10, Mistrovství ČSFR, Mistrovství Rakouska a také v historii naposled do seriálu poháru Mitropa Cup.

Jednou ze změn bylo zkrácení celkové délky soutěže o 80 kilometrů proti předešlému ročníku. Toto zkrácení se ale neodráželo na rychlostních zkouškách.

Na trati o délce 799,22 kilometrů bylo 38 rychlostních zkoušek o celkové délce 350 kilometrů měřených úseků, což bylo 44 % délky tratě. Do historie se tento ročník zapsal největším počtem rychlostních zkoušek. Soutěž byla rozdělena do dvou etap.

- I. etapa - 14 rychlostních zkoušek, celkem 125 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 24 rychlostních zkoušek, celkem 225 kilometrů měřených úseků.

Startovní listina obsahovala 79 posádek, z toho 48 zahraničních. Do cíle 21. ročníku přijelo 39 soutěžních automobilů.

Absolutně nejrychlejšího času dosáhla belgická posádka P. Snijers – D. Colebunders s vozem Ford Sierra RS Cosworth. S téměř čtyřminutovou ztrátou na vítěze si přijel pro druhé místo vítěz předešlého ročníku Fin M. Sundström, tentokrát navigovaný J. Honkanenem.

Do první desítky se probojovaly 3 domácí posádky. V pořadí čtvrtá dojela nejlepší československá posádka V. Blahna – P. Schovánek s vozem Opel Kadett GSi. Nejlepší umístění automobilů značky Škoda byla desátá příčka posádky P. Vraj – M. Fratrič s vozem Škoda Favorit 136 L.

#### *XXII. Barum rallye, 12. – 14. 6. 1992*

Dvacátý druhý ročník nebyl součástí kalendáře poháru Mitropa Cup, získané body se započítávaly do seriálu Mistrovství Evropy, Mistrovství ČSFR, Mistrovství Rakouska.

Trať tohoto ročníku částečně kopírovala předešlý ročník. Do statistik se 22. ročník zapsal jako soutěž s nejkratší celkovou délkou trati. Délka trati byla proti 21. ročníku o 250 kilometrů kratší, měřila 531 kilometrů. Počet rychlostních zkoušek byl snížen na 36. Délka měřených úseků byla 343 kilometrů. Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa - 9 rychlostních zkoušek, celkem 103 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 27 rychlostních zkoušek, celkem 240 kilometrů měřených úseků.

Do soutěže odstartovalo 63 závodních vozů. Startovní pole bylo složeno z 41 domácích a 22 zahraničních posádek. Celou soutěž absolvovalo a do cíle dojelo 34 dvojic, z toho bylo 11 zahraničních.

Vítězem se stala německá posádka E. Weber – M. Hiemer s továrním vozem Mitsubishi Galant VR4. Erwin Weber byl historicky prvním vítězem Barum rallye, který se ve stejném roce stal i evropským šampionem (Forst et al., 2010,62).

Nejlepších deset příček obsahovalo také 4 československé posádky. Nejlépe se z domácích umístila posádka L. Křeček – J. Krečman s vozem Ford Sierra Cosworth, která obsadila 4 místo v absolutním pořadí a první místo v Mistrovství ČSFR.

Páté místo v absolutním pořadí a druhé místo v Mistrovství ČSFR obsadila posádka J. Sivík – M. Houšť na voze Lancia Delta Intergrale 16V. Josef Sivík absolvoval všechny dosavadní ročníky Barum rallye, dvacátý druhý ročník byl poslední, kterého se účastnil. Nejlepšího umístění dosáhl na VII. ročníku Barum rallye v roce 1977, kde obsadil třetí místo v absolutním pořadí (Vydra, 2005, 101).

### **6.2.7 Mistrovství Evropy koef. 10, Mistrovství ČSFR, Mitropa Cup**

Barum rallye už nebyla součástí seriálu mistrovství Rakouska v rally, což se v těchto ročnících odrazilo na počtu zahraničních a především rakouských posádek.

#### *XXIII. Barum rallye, 4. – 6. 6. 1993*

Body z dvacátého třetího ročníku Barum rallye se započítávaly do seriálu mistrovství Evropy a mistrovství ČSFR.

Trat' soutěže měřila 679 kilometrů. 312 kilometrů bylo měřených úseků, které byly rozděleny do 33 rychlostních zkoušek. Dvoudenní soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa - 11 rychlostních zkoušek, celkem 110 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 22 rychlostních zkoušek, celkem 202 kilometrů měřených úseků.

Technickými přejímkami prošlo 62 posádek z toho 13 posádek zahraničních. Dvacátý třetí ročník měl co do počtu posádek na startu, nejnižší celkovou i zahraniční účast. Do cíle přijelo 33 posádek.

Z oficiálních výsledků dvacátého třetího ročníku Barum rallye lze vyčíst, že nejkeošího celkového času dosáhla Rakousko – Německá posádka R. Baumschlager – K. Wicha s vozem Ford Escort Cosworth. První desítka v konečném pořadí obsahovala 6 českých posádek. Nejlepší domácí posádkou byl na druhém místě v celkových výsledcích, posádka V. Blahna – P. Schovánek s Fordem Sierra Cosworth. O nejlepší umístění bojovaly vozy značky Ford. Z prvních deseti posádek jelo 7 v automobilech této značky.

#### XXIV. Barum rallye, 19. – 21. 8. 1994

Termín závodu byl přesunut z června na srpen, tato změna termínu soutěže byla dosud poslední. Od roku 1994 až do současnosti je termín soutěže v měsíci srpnu. Dvacátý čtvrtý ročník Barum rallye byl součástí Mistrovství Evropy, Mistrovství České republiky, Mistrovství Slovenské republiky, Zóna střední Evropy.

Z celkové délky trati 677 kilometrů bylo 295 kilometrů měřených, které byly rozděleny do 27 rychlostních zkoušek. Trať byla velmi podobná předešlému ročníku. Stavitel trati Zdeněk Husták, ale charakter trati pozměnil za účelem snížení průměrné rychlosti, což mělo zvýšit bezpečnost závodu (Vydra, 2005, 107). Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa - 9 rychlostních zkoušek, celkem 97 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 18 rychlostních zkoušek, celkem 198 kilometrů měřených úseků.

Startovní rampu opustilo 86 posádek, z toho 24 zahraničních. Celou soutěž absolvovalo a bylo klasifikováno 51 dvojic.

Nejrychlejší celkový čas dosáhla belgická posádka P Snijers – D. Colebunders, která se stala vítězem nejen Barum rallye, ale také vítězem Mistrovství Evropy. Nejlepší českou posádkou v absolutním pořadí byl L. Křeček – J. Krečman, také s vozem Ford Escort Cosworth.

#### **6.2.8 Mistrovství Evropy koef. 5, Mezinárodní mistrovství České republiky**

„Barumka byla i v hektické době, která následovala po politickém převratu v roce 1989 a brzkém rozdělení federativního Československa, stabilní, finančně zabezpečenou a dobře organizovanou soutěží. Renomované týmy a jejich piloti, kteří ji absolvovali, nešetřili chválou a spokojeností a přáli zlínské soutěží další postup vzhůru.“ (Forst et al., 2010, 70)

Forst (2010) odůvodňuje Z politických důvodů a negativnímu hodnocení 24. ročníku soutěže pozorovatelem Mezinárodní automobilové federace, byl snížen Barum rallye koeficient obtížnosti na 5.

#### *XXV. Barum rallye, 18. – 20. 8. 1995*

Body získané v soutěži se započítávaly do seriálu Mistrovství Evropy, Mezinárodního Mistrovství České republiky a do Zónového mistrovství střední Evropy.

Trať dvacátého pátého ročníku Barum rallye byla 576 kilometrů dlouhá, z toho bylo 225 kilometrů měřených úseků. Závod byl rozdělen do dvou etap.

- I. etapa - 8 rychlostních zkoušek, celkem 96 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 14 rychlostních zkoušek, celkem 129 kilometrů měřených úseků.

Startovní listina obsahovala 76 českých a 23 zahraničních posádek. Z celkového počtu 99 posádek, které odstartovaly do závodu, jich absolvovalo celou soutěž a bylo klasifikováno 63.

V roce 1995 vyhrál soutěž italský závodník, jedoucí s českou licencí, Enrico Bertone, který se téhož roku stal i evropským šampionem (Vydra, 2005, 115). V pořadí druhá skončila rakouská posádka R. Baumschlager – E. Loidl s Audi Coupe S2 a třetí příčku obsadila česko-slovenská posádka S. Chovanec – H. Kurus.

#### *XXVI. Barum rallye, 9. – 10. 8. 1996*

Soutěž byla součástí Mistrovství Evropy, koeficient obtížnosti 5 a Mezinárodního mistrovství České republiky.

Trať byla dlouhá 574 kilometrů. 25 rychlostních zkoušek bylo dohromady 214 kilometrů dlouhých. Na dvacátý šestý ročník si organizátoři připravili noční rychlostní zkoušky. První rychlostní zkouška druhého dne začínala ve 2.45 hodin (Ordelt, 2006, 73).

Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa - 6 rychlostních zkoušek, celkem 55 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 19 rychlostních zkoušek, celkem 159 kilometrů měřených úseků.

Celkem bylo převzato 90 posádek, z toho 14 zahraničních. V oficiální startovní listině byly také tři posádky továrního týmu Škoda – Škoda Motorsport. Tovární Škodu Felicia Kit Car pilotovali P. Sibera, E. Triner, J. Štolfa. Do cíle dojelo 55 posádek.

Vítězství v osmnácti rychlostních zkouškách, zajistilo česko-slovenské posádce S. Chovanec – H. Kurus s vozem Ford Escort Coswerth celkové vítězství. Na druhém místě celkově dojela nejlepší česká posádka L. Křeček – J. Krečman. Z továrního týmu Škoda se nejlépe na šestém místě celkově umístila posádka P. Sibera – P. Gross.

#### *XXVII. Barum rally, 8. – 10. 8. 1997*

V roce 1997 byl upraven název soutěže. Upustilo se od francouzského „Barum rallye“ a přešlo k častěji používanému „Barum rally“.

Organizátoři změnili celou koncepci trati. Do map dvacátého sedmého ročníku byla nově zařazena okruhová zkouška, která byla vytýčena na testovacím polygonu kopřivnické automobilky Tatra (Forst et al., 2010, 72). Okruhová rychlostní zkouška byla v harmonogramu soutěže dvakrát, každý průjezd měřil 20,8 kilometrů. Celková délka trati byla 672 kilometrů, měla 18 rychlostních zkoušek, které byly dohromady 254 kilometrů dlouhé. Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa - 6 rychlostních zkoušek, celkem 95 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 12 rychlostních zkoušek, celkem 159 kilometrů měřených úseků.

Do závodu odstartovalo 84 domácích posádek a 14 zahraničních. Celou soutěž absolvovalo a bylo klasifikováno 49 dvojic.

První místo obsadil Ital s českou jezdeckou licenci, Enrico Bertone s Michalem Kočim ze Slovenska na voze Toyota Celica ST 185. Se ztrátou 48 sekund na vítěze jako druhá dojela česko-slovenská posádka S. Chovanec – H. Kurus, třetí místo obsadila česká dvojice M. Dolák – J. Palivec.

#### *XXVIII. Barum rally, 7. – 9. 8. 1998*

Dvacátý osmý ročník se mimo seriál Mistrovství Evropy, Mistrovství České republiky, započítával také do Mistrovství Slovenska. Novým ředitelem soutěže se stal Miloslav Regner, který v předešlých letech zastával funkci tajemníka soutěže.

Celková délka trati byla 710 kilometrů. Soutěž byla rozdělena do dvou etap.

- I. etapa - 8 rychlostních zkoušek, celkem 67 kilometrů měřených úseků.

- II. etapa - 12 rychlostních zkoušek, celkem 181 kilometrů měřených úseků.

Do soutěže bylo převzato 125 posádek z toho 27 zahraničních. Do cíle přijelo 69 dvojic.

V roce 1998 se poprvé měřila soutěž Barum rally na desetiny sekund. Celkový čas 2:20:01,6 hodin zajistil potřetí první místo v absolutním pořadí italsko-slovenské posádce E. Bertone – M. Koči s vozem Toyota Celica GT Four.

#### *XXIX. Barum rally, 5. – 7. 8. 1999*

Dvacátý devátý ročník soutěže je součástí kalendáře Mistrovství Evropy, Mistrovství České republiky, Mistrovství zóny střední Evropy. Poprvé byl servis výsledků formou on-line na internetu.

Délka trati byla 598 kilometrů, obsahovala 18 rychlostních zkoušek o celkové délce 231 kilometrů. V roce 1999 byla do soutěže naposled zařazena okruhová zkouška na testovacím polygonu Tatry v Kopřivnici. Soutěž byla rozdělena do třech etap.

- I. etapa - 8 rychlostních zkoušek, celkem 78 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 10 rychlostních zkoušek, celkem 153 kilometrů měřených úseků.

95 domácích a 17 zahraničních posádek tvořilo oficiální startovní listinu. Z celkového počtu 112 závodních automobilů do cíle přijelo 53 dvojic.

Absolutním vítězem se stala polsko-slovenská posádka J. Kulig – E. Horniaček s vozem Toyota Celica GT Four. Zbylých devět pozic v první desítce obsadily české posádky.

#### **6.2.9 Mistrovství Evropy koef. 10, Mezinárodní mistrovství České republiky**

Náročnost tratí, organizace soutěže a kladné hodnocení pozorovatelů FIA posledních ročníků soutěže, vedlo k opětovnému zvýšení koeficientu obtížnosti mistrovství Evropy na 10.

### *XXX. Barum rally, 24. – 26. 8. 2000*

Třicátý ročník soutěže byl součástí seriálu Mistrovství Evropy koeficient 10, Mistrovství České republiky a Zóna FIA Sever.

Celková délka trati byla 695 kilometrů dlouhá, 259 kilometrů měřených úseků bylo rozděleno do 20 rychlostních zkoušek. Mapy Barum rally neobsahovaly žádnou okružovou zkoušku. Nové rychlostní zkoušky vznikly v okolí Valašského Meziříčí. Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa - 10 rychlostních zkoušek, celkem 157 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 10 rychlostních zkoušek, celkem 102 kilometrů měřených úseků.

Administrativní a technickou přejímkou bylo převzato 110 posádek, z toho 16 zahraničních. Ve startovním poli se poprvé objevují vozy World rally car (WRC). Do cíle soutěže přijelo 52 posádek.

Nejkratší celkový čas dosáhla česká posádka R. Kresta – J. Tománek s vozem Škoda Octavia WRC. Roman Kresta se ve věku 24 let stal nejmladším vítězem Barum rally. Jedinou zahraniční posádkou, která se umístila v první desítce, byla italská posádka E. Bertone – M. Chiapponi s vozem Ford Focus WRC (Vydra, 2005,139).

### *XXXI. Barum rally, 17. – 19. 8. 2001*

Třicátý první ročník soutěže byl součástí Mistrovství Evropy, Evropský pohár rally východ a Mezinárodní mistrovství České republiky s názvem Benzina rally Championship.

Celková délka soutěže byla 685 kilometrů a obsahovala 18 rychlostních zkoušek v celkové délce 236 kilometrů. Převážná část rychlostních zkoušek se proti předešlému ročníku jela v opačném směru. Vznikla i nová rychlostní zkouška v okolí Nového Jičína. Soutěž byla rozdělena do dvou etap.

- I. etapa - 11 rychlostních zkoušek, celkem 170 kilometrů měřených úseků.
- II. etapa - 7 rychlostních zkoušek, celkem 66 kilometrů měřených úseků.



Přejímkami prošlo 130 závodníků. Oficiální startovní listina obsahovala 115 posádek domácích a 15 zahraničních. Celou soutěž absolvovalo 67 posádek.

Posádka R. Kresta – J. Tománek s vozem Škoda Octavia WRC obhájila vítězství z předešlého ročníku. Z osmnácti rychlostních zkoušek byli šestnáctkrát nejrychlejší.

#### **6.2.10 Mistrovství Evropy koef. 20**

Světová rada Mezinárodní automobilové federace FIA na zasedání v Kolíně nad Rýnem, na podzim 2001 potvrdila zařazení automobilové soutěže Barum rally Zlín do seriálu mistrovství Evropy s nejvyšším koeficientem obtížnosti 20 jak uvedl tiskový mluvčí Roman Ordelt v Tiskové informaci č. 1 (2002).

„Postupem Deutschland rally do seriálu mistrovství světa se uvolnilo jedno místo mezi soutěžemi evropského šampionátu s koeficientem 20. Barum rally se tak dostala do elitní společnosti soutěží starého kontinentu jako jsou belgická Ypres rally, španělská Corte d´ Ingles na Kanárských ostrovech, portugalská Vinho de Madeira, polský Rajd, Turecká rally, italská Mille Miglia, bulharská Albena, řecká Elpa či francouzská Antibes.“ (Ordelt, 2002)

#### *XXXII. Barum rally Zlín, 13. – 15. 9. 2002*

Třicátý druhý ročník soutěže je součástí seriálu Mistrovství Evropy s nejvyšším koeficientem obtížnosti 20 a Mezinárodním mistrovství České republiky – di Andrea Lupo rally championship 2002.

Do oficiálního názvu soutěže byl přidán jméno krajského města Zlína. Poprvé se den před zahájením soutěže jela nepovinná testovací zkouška shakedown. Celková délka trati soutěže byla 816,26 kilometrů, závod měl tři etapy.

- I. etapa - 3 rychlostní zkoušky o délce 43,30 kilometrů, celková délka etapy 110,83 kilometrů.
- II. etapa - 9 rychlostních zkoušek o délce 170,33 kilometrů, celková délka etapy 441,75 kilometrů.

- III. etapa - 6 rychlostních zkoušek o celkové délce 82,14 kilometrů, celková délka etapy 263,68 kilometrů.

Z celkového počtu 131 posádek bylo 20 zahraničních. Do cíle přijelo 61 dvojic.

Nejrychlejší celkový čas zajela italská posádka R. Travaglia – F. Zanella s vozem Peugeot 206 WRC. Renato Travaglia vyhrál téhož roku evropský šampionát. Čtvrtou příčku obsadila nejlepší česká posádka V. Pech jr. – P. Uhel s vozem Ford Focus WRC.

### *XXXIII. Barum rally Zlín, 28. – 31. 8. 2003*

Třicátý třetí ročník byl součástí Mistrovství Evropy a Mezinárodního mistrovství České republiky.

Tři etapy soutěže byly dohromady 850 kilometrů dlouhé. Soutěž obsahovala 20 rychlostních zkoušek, které měřily 312 kilometrů.

- I. etapa - 6 rychlostních zkoušek o délce 63 kilometrů
- II. etapa - 8 rychlostních zkoušek o délce 157 kilometrů.
- III. etapa - 6 rychlostních zkoušek o délce 92 kilometrů.

Do soutěže odstartovalo 128 dvojic. 25 zahraničních posádek bylo z jedenácti zemí. Celou soutěž absolvovalo a do cíle přijelo pouze 47 závodních automobilů.

Absolutními vítězi se stala česká posádka V. Pech – P. Uhel s vozem Ford Focus WRC. Jedinou posádkou ze zahraničí, která se probojovala do první desítky, byli Portugalci M. Campos - C. Magalhaes s vozem Peugeot 206 WRC.

#### **6.2.11 Mistrovství Evropy rally jezdců**

„Mistrovství Evropy v rally jezdců prochází v letošním roce velkou reorganizací. Mezinárodní automobilová federace FIA provedla radikální reformu soutěží na starém kontinentu. Místo dosavadních více než pěti desítek podniků je součástí evropského šampionátu pouze devět soutěží s nejvyšším koeficientem.“ (Tisková zpráva č. 1, 2004)

#### *XXXIV. Barum rally Zlín, 26. – 29. 8. 2004*

Mezinárodní automobilová federace omezila start automobilů kategorie WRC v rámci Mistrovství Evropy. Automobily kategorie WRC musely startovat na konci startovního pole a byly zvlášť klasifikovány. Třicátý čtvrtý ročník Barum rally Zlín měl dva vítěze.

Soutěž byla součástí Mistrovství Evropy rally jezdců a Mezinárodního mistrovství České republiky.

Celková délka trati 693,80 kilometrů byla rozdělena do tří etap soutěže.

- I etapa - 3 rychlostní zkoušky, které měřily 31,40 kilometrů, celková délka etapy 114,53 kilometrů
- II. etapa - 8 rychlostních zkoušek, které měřily 159,36 kilometrů, celková délka etapy 391,96 kilometrů.
- III. etapa - 5 rychlostních zkoušek, které měřily 92,80 kilometrů, celková délka etapy 187,31 kilometrů.

31 zahraničních a 94 domácích posádek tvořilo oficiální startovní listinu. Do cíle přijelo dohromady 57 posádek z toho 5 vozů kategorie WRC.

Celkovým vítězem byla francouzská posádka S. Jean-Joseph – J. Boyere s vozem Renault Clio S1600, kategorii WRC vyhrál Jan Kopecký.

#### *XXXV. Barum rally Zlín, 18. – 21. 8. 2005*

Jubilejní třicátý pátý ročník Barum rally Zlín se jel jako kandidátský podnik na mistrovství světa. Závod byl opět součástí Mistrovství Evropy rally jezdců a Mezinárodního mistrovství České republiky.

Poprvé byla do soutěže zařazena úvodní městská okružová rychlostní zkouška (Ordelt, 2005, 87). Soutěžní posádky do okružové rychlostní zkoušky startovaly v obráceném startovním pořadí, jak uvedl Ordelt (2005). Tento měřený úsek byl dlouhý 4,08 kilometrů a vedl ulicemi nočního Zlína i historickým areálem bývalých Baťových

závodů. Městská okruhová zkouška se počínaje dvacátým pátým ročníkem jezdí dodnes. Celková délka trati byla 654,13 kilometrů, ty byly rozděleny do dvou etap.

- I. etapa – 9 rychlostních zkoušek o délce 154,26 kilometrů, celková délka etapy 421,62 kilometrů.
- II. etapa – 6 rychlostních zkoušek o délce 110,56 kilometrů, celková délka etapy 232,51 kilometrů.

Do soutěže bylo převzato 23 zahraničních posádek z celkového počtu 111. Celou soutěž absolvovalo 68 posádek.

První dvě nejvyšší příčky obsadili Italové. První místo v celkovém hodnocení získala dvojice R. Travaglia – F. Zanella s vozem Renault Clio S1600. Se ztrátou 29,2 sekund obsadila posádka G. Basso – M. Dotta druhé místo. Z domácích posádek se nejlépe umístila na celkově třetím místě posádka J. Kopecký – F. Schovánek s vozem Mitsubishi Lancer Evo VII.

#### *XXXVI. Barum rally Zlín, 25. – 27. 8. 2006*

Třicátý šestý ročník soutěže byl součástí seriálu Mistrovství Evropy rally jezdců a Mezinárodního mistrovství České republiky.

Některé rychlostní zkoušky tohoto ročníku byly pozměněny, byly přidány nové pasáže. Část zkoušek se jela v opačném směru proti minulým ročníkům. Celková délka trati byla 602,52 kilometrů dlouhá. 15 rychlostních zkoušek bylo rozděleno do dvou etap.

- I. etapa - 9 rychlostních zkoušek o délce 149,21 kilometrů, celková délka etapy 401,80 kilometrů.
- II. etapě - 6 rychlostních zkoušek o délce 110,02 kilometrů, celková délka etapy 200,72 kilometrů.

V tomto ročníku už nestartovaly vozy specifikace WRC. Závodu se zúčastnilo 84 českých a 19 zahraničních posádek, do cíle přijelo 62 dvojic.

Potřetí v historii vyhrál soutěž domácí závodník, zlínský rodák Roman Kresta navigovaný Petrem Grosseem s vozem Mitsubishi Lancer EVO IX.

## 6.2.12 Intercontinental Rally Challenge

IRC byl nový šampionát, který byl vypsan satelitní televizí Eurosport pro všechny soudobé vozy mimo speciály specifikace WRC. Nultý ročník tohoto seriálu se konal v roce 2006. V listopadu 2006 organizátoři Barum rally Zlín podepsali smlouvu s promotérem IRC – satelitní televizí Eurosport o spolupráci v následujících třech ročnících seriálu s možností opce jak uvedl v rozhovoru ředitel soutěže Miloslav Regner.

*XXXVII. Barum rally Zlín, 24. – 26. 8. 2007*

Třicátý sedmý ročník byl součástí FIA Mistrovství Evropy v rally jezdců, GLOBAL ASSISTANCE Mezinárodního mistrovství rally České republiky a poprvé také jako součást prestižního seriálu Intercontinental Rally Challenge s mediální podporou promotéra šampionátu satelitní stanice Eurosport (Forst et al., 2010, 95) .

Soutěžní trať byla dlouhá 749,29 kilometrů, obsahovala 15 rychlostních zkoušek o délce 264,34 kilometrů. Soutěž byla rozdělena na dvě etapy.

- I. etapa – 9 rychlostních zkoušek o délce 163,20 kilometrů, celková délka etapy byla 423,32 kilometrů.
- II. etapa – 6 rychlostních zkoušek o délce 101,14 kilometrů, celková délka etapy byla 325,97 kilometrů.

Do soutěže odstartovalo celkem 104 posádek, z toho 29 zahraničních z 11 evropských států. Ve startovní listině se objevilo 14 vozů kategorie Super 2000. Do cíle soutěže přijelo 59 posádek.

Absolutní prvenství vybojovala francouzská posádka Nicolas Vouilloz – Nicolas Klinger s vozem Peugeot 207 S2000. Nejlepší českou posádkou byli Václav Pech jr. – Petr Uhel s vozem Mitsubishi Lancer Evo IX.

Podle záznamů pořadatele se na soutěž akreditovalo 219 novinářů z 12 evropských států, z toho bylo 19 televizních štábů a 81 fotografů. Archiv zlínského autoklubu uvádí také, že soutěž navštívilo 200 000 diváků, z toho úvodní noční Super rychlostní zkoušku v ulicích města Zlín téměř čtyřicet tisíc diváků.

### *XXXVIII. Barum rally Zlín, 24. – 26. 8. 2008*

Body z 38. ročníku Barum rally Zlín byly započítávány do seriálu FIA Mistrovství Evropy v rally jezdců, Intercontinental Rally Challenge a Mediasport Mezinárodní mistrovství České republiky v rally.

Celková délka trati byla pouhých 540,72 kilometrů, byla to mimo první ročník, v historii druhá nejkratší trať. Soutěž měla dvě etapy, které obsahovaly 15 rychlostních zkoušek dohromady 263,06 kilometrů dlouhých.

- I. etapa – 9 rychlostních zkoušek o délce 152,88 kilometrů, celková délka etapy 340,04 kilometrů.
- II. etapa – 6 rychlostních zkoušek o délce 110,18 kilometrů, celková délka etapy 200,68 kilometrů.

Do soutěže bylo převzato technickou a administrativní přejímkou 97 posádek z toho bylo 33 posádek ze zahraničí.

Závod dokončilo 50 dvojic. Absolutním vítězem se stala belgická posádka Freddy Loix – Robin Buysmans. Na druhém a třetím místě skončili posádky z Francie. Nejlepší českou posádkou byl Pavel Valoušek se spolujezdcem Zdeňkem Hrůzou na čtvrtém místě.

Třicátému osmému ročníku vévodily vozy tovární značky Peugeot. Z prvních deseti příček v absolutním pořadí patřilo 9 soutěžním speciálům Peugeot 207 S2000.

Automobilka Škoda zde v rámci testování představila v roli předjezdce prototyp Fabie Super 2000, posádku tvořila dvojice Jan Kopecký – Petr Starý.

### *XXXIX. Barum Czech Rally Zlín, 24. – 26. 8. 2009*

39. ročník soutěže se započítával do seriálu FIA Mistrovství Evropy v rally jezdců, Intercontinental Rally Challenge, Mediasport mezinárodní mistrovství rally České republiky.

Soutěžní trať byla 652,10 kilometrů dlouhá, obsahovala 15 rychlostních zkoušek o celkové délce 254,96 kilometrů. Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa – 9 rychlostních zkoušek o délce 156,98 kilometrů, celková délka etapy 366,26 kilometrů.
- II. etapa – 6 rychlostních zkoušek o délce 97,98 kilometrů, celková délka etapy 285,84 kilometrů.

Do soutěže odstartovalo 39 posádek ze zahraničí z celkového počtu 106. Celou soutěž absolvovalo 55 dvojic.

Absolutním vítězem se stala česká dvojice Jan Kopecký – Petr Starý s vozem Škoda Fabia S2000. Po osmi letech vyhrála česká posádka s českým vozem. Do první desítky se probojovalo 5 posádek českých a 3 posádky na vozech Škoda Fabia S2000.

Funkci hlavního sportovního komisaře zastávala na 39. Barum Czech Rally Zlín poprvé a zatím i naposled žena. Mezinárodní automobilová federace FIA delegovala jednu ze tří žen vykonávajících tuto funkci Řekyni Anitu Passalisovou, která je ředitelkou Acropolis rally v Řecku, informace ze základních ustanovení 39. ročníku soutěže a oficiálního programu.

Třicátý devátý ročník zlínské rally dosáhl nejlepšího hodnocení mezi jedenácti soutěžemi FIA Mistrovství Evropy v rally.

*XXXX. Barum Czech Rally Zlín, 27. – 29. 8. 2010*

Body z jubilejního čtyřicátého ročníku Barum Czech Rally Zlín se započítávaly do seriálu FIA Mistrovství Evropy v rally jezdců a spolujezdců, FIA Mistrovství Evropy 2WD Cup, Intercontinental Rally Challenge, Mediasport Mezinárodní mistrovství České republiky v rally, Clio R3 European Trophy, Citroën Racing Trophy CZ.

Celková délka trati byla 625,26 kilometrů, obsahovala 265,26 kilometrů rychlostních zkoušek. Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa – 9 rychlostních zkoušek o délce 138,88 kilometrů, celková délka etapy 375,77 kilometrů.
- II. etapa – 8 rychlostních zkoušek o délce 126,38 kilometrů, celková délka etapy 249,49 kilometrů.

Do soutěže odstartovalo 112 posádek z 25 států. Zahraničních posádek bylo 48. Ve startovním poli bylo celkem 27 vozů progresivně se rozvíjející kategorie Super 2000, což byl neoficiální světový rekord. Do cíle dojelo 58 dvojic.

Absolutním vítězem jubilejního čtyřicátého ročníku Barum Czech Rally Zlín byl po dvou letech belgický závodník Freddy Loix se spolujezdcem Frédéricem Miclottem. Druhé místo obsadila tovární posádka Škoda Motorsport týmu Finové Huho Hänninen – Mikko Markkula a třetí domácí posádka Pavel Valoušek – Zdeněk Hrůza. Všechny tři vítězné posádky jely s vozy Škoda S2000, což byl velký úspěch domácí automobilky. Mladoboleslavské vozy Škoda obsadily všechny stupně vítězů naposledy v roce 1983 (Ordelt, 2011, 92).

#### *XXXXI. Barum Czech Rally Zlín, 26. – 28. 8. 2011*

Čtyřicátý první ročník Barum Czech Rally Zlín je součástí seriálů FIA Mistrovství Evropy jezdců v rally, Intercontinental Rally Challenge a Mediasport Mezinárodní mistrovství České republiky v rally 2011.

Celková délka trati byla 619,73 kilometrů, obsahovala 248,48 kilometrů rychlostních zkoušek. Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa – 9 rychlostních zkoušek o délce 133,40 kilometrů, celková délka etapy 402,05 kilometrů.
- II. etapa – 6 rychlostních zkoušek o délce 115,08 kilometrů, celková délka etapy 217,68 kilometrů.

Do soutěže bylo přihlášeno 123 posádek. Administrativní a technickou přejímkou prošlo z celkového počtu 112 posádek, 47 zahraničních. Do cíle přijelo 77 dvojic.

Podle oficiálního programu (2011) byl hostem čtyřicátého prvního ročníku prezident Mezinárodní automobilové federace FIA, Francouz Jean Told, který odstartoval první vozy do soutěže.

Absolutním vítězem tohoto ročníku byla posádka J. Kopecký – P. Starý, druhé místo se ztrátou 1,2 sekundy na vítěze obsadila belgická posádka F. Loix – F. Miclotte. První tři posádky jely s vozy Škoda Fabia S2000.



## XXXXII. Barum Czech Rally Zlín, 31. – 2. 9. 2012

Čtyřicátý druhý ročník Barum Czech Rally Zlín se započítával do FIA Mistrovství Evropy jezdců v rally, Intercontinental Rally Challenge a Mediasport Mezinárodního mistrovství České republiky v rally 2012.

Z celkové délky trati 587,46 kilometrů, tvořilo 251,62 kilometrů 15 rychlostních zkoušek. Soutěž měla dvě etapy.

- I. etapa - 9 rychlostních zkoušek o délce 139,22 kilometrů, celková délka etapy 402,63 kilometrů.
- II. etapa - 6 rychlostní zkoušek o délce 112,40 kilometrů, celková délka etapy 184,83 kilometrů.

Do soutěže bylo převzato 99 posádek, z toho 32 zahraničních. Do cíle přijelo 64 posádek.

Úvodní rychlostní zkouškou byla okruhová Super rychlostní zkouška, která vedla ulicemi nočního Zlína. Posádky absolvovaly třikrát okruh dlouhý přibližně 3 kilometry, celková délka rychlostní zkoušky byla 9,36 kilometrů.

Novinkou tohoto ročníku byla polookruhová rychlostní zkouška, Slušovice - BARUM, která byla živě přenášena do televizního vysílání. Poprvé v historii IRC byly přímé přenosy z rychlostních zkoušek na satelitní televizi Eurosport.

Soutěž byla předčasně ukončena po tragické havárii posádky V. Kopáček – T. Singer, na třinácté rychlostní zkoušce.

Celkovým vítězem se stala finská posádka Juho Hänninen – Mikko Markkula se Škodou Fabia S2000, která zároveň vyhrála seriál IRC. Druhé místo obsadila na stejném voze domácí posádka Roman Kresta – Petr Gross.

### 6.3 Významné zlínské soutěžní týmy

Velkého úspěchu nejen na domácích tratích dosáhli dva regionální týmy ze Zlína, Barum team a JZD Agroteam Slušovice. Posádky těchto týmů se často mezi sebou utkávali v boji o nejvyšší příčky.

Převahu měli podle očekávání reprezentanti gottwaldovského okresu, triumfoval Pavlík a Agreotým JZD Slušovice, ale výborně si vedli i jezdci Barum týmu a pořádajícího AMK Rudž říjen. Baleko nejrychlejším mužem početného startovního pole byl Leoš Pavlík, který vyhrál .... (Černohous, 1981, 4)

#### 6.3.1 Barum team

Barum team vznikl v roce 1973. Tvořili ho nejrychlejší jezdci druhého ročníku Barum rallye jedoucích na pneumatikách značky Barum.

Teamové posádky jezdily s vozy žlutomodré barvy. Původní sestavu tvořili závodníci Antonín Dolejš, Václav Blahna, Ahndrej Barčák a Zdeněk Kocman. V průběhu existence Barum team se v jeho barvách objevila řada významných jmen československé rally, např. Leo Pavlík, Ladislav Mařík, Josef Sivík, Ivo Polášek a další.

Team byl od roku 1975 vedený Miloslavem Regnerem, pozdějším tajemníkem a současným ředitelem Barum Czech Rally Zlín. Barum team patřil mezi nejlepší klubové družstva v cíli Barum rallye.

Od roku 1985 žlutomodré barvy hájily pouze dvě posádky - M. Lank – M. Týce a I. Polášek – S. Mrkvan. O dvě sezony později získal Polášek s Mrkvanem mistrovský titul v národní třídě A.

V roce 1989 teamová posádka Ivo Polášek – Stanislav Mrkvan vybojovala bronzovou pozici v absolutní klasifikace mistrovství Československa i seriálu Mitropa Rally Cup.

Po tom co se v roce 1991 Ivo Polášek se Stanislavem Mrkvanem rozhodli ukončit svou sportovní kariéru, zakončil v této podobě svou činnost i Barum team. V následujících letech pak společnost Barum finančně podporovala vybrané posádky (Cvrček, Kresta,

Starý), které startovaly pod hlavičkou Barum teamu. Nebyl to však již klasický tým, ale jen součást marketingové propagace.

### 6.3.2 JZD Agroteam Slušovice

JZD Agroteam Slušovice patří neodmyslitelně k historii Československého rallysportu. Byl založen v roce 1977 jako závodní tým JZD Slušovice, podporovaný předsedou družstva doc. Františkem Čubou. JZD Slušovice mělo sportovní organizace ve čtyřech sportovních odvětvích, dostihový sport, fotbal, cyklistika a automobilový sport. Byl to nejsilnější tovární tým, který dosahoval výborných výsledků. Disponoval nejlepší technikou, družstvem prošli nejlepší čeští jezdci té doby.

Prvními posádkou reprezentující slušovické JZD byla dvojice Ing. Strachota – K. Kašpárek se Škodou 110. Od druhého roku působení se tým rozrostl o významná jména motoristického sportu, jako byl Leo Pavlík, Václav Pech starší a Pavel Valoušek, o pár let později také Václav Blahna uvedl Jan Hubík, poslední šéf Agroteamu v rozhovoru *Od 'kravka týmu' k Audi* (2011).

Týmovou jedničkou byl Leo Pavlík, který měl možnost jezdit se zahraničními vozy Audi, Renault, Opel. Václav Blahna a Leo Pavlík se pravidelně účastnili i zahraniční soutěže Poháru Míru a Přátelství.

Pro Agroteam byla významným mezníkem spolupráce s Audi, které využívalo testovací okruh JZD Slušovic, který byl vybudován podle požadavků továrního teamu Audi. Jan Hubík uvedl (Od „kravka týmu“ k Audi, 2011), že byly postaveny dvě trati, každá o délce 1,6 km s šotolinovým a asfaltovým povrchem, zatáčky měly přesný poloměr jako na rally San Remo. Tým získal nejen řadu cenných rad jak připravit automobil, jak vyhrávat, ale také automobil Audi Quattro, se kterým Leo Pavlík v roce 1986 vyhrál Barum Tríbeč rallye.

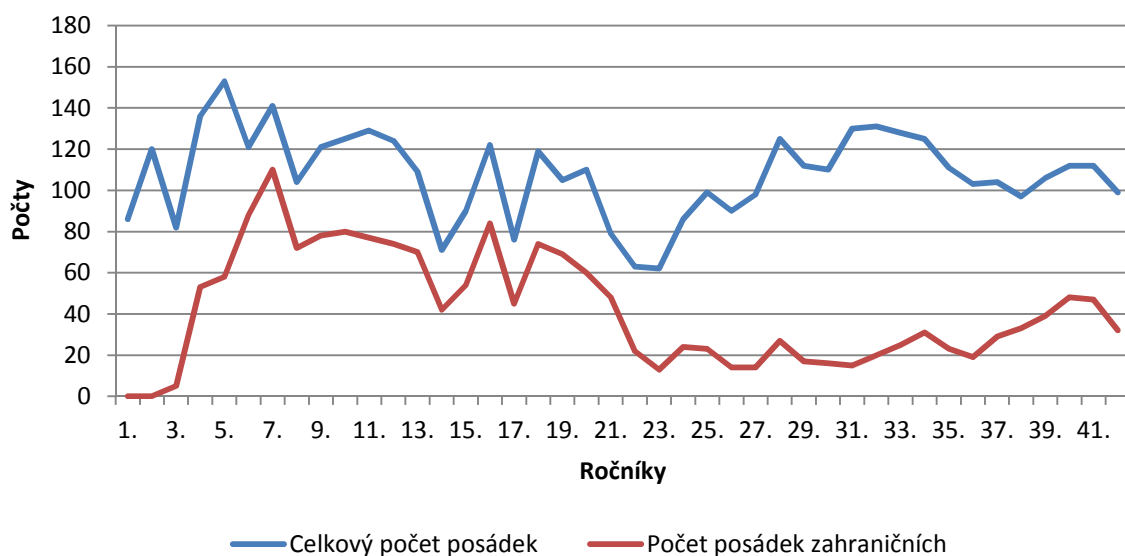
V roce 1990 se po změně politického režimu rozštěpilo JZD Slušovice na několik firem, o tři roky později definitivně také ukončil činnost tým JZD Agroteam Slušovice.

## 6.4 Analýza historie Barum Czech Rally Zlín

Cílem práce bylo zmapování historie Barum Czech Rally Zlín. Na základě zjištěných poznatků byla provedena důkladná analýza soutěže se zaměřením na rozbor počtu účastníků soutěže a vývoje závodní tratě v průběhu jednotlivých ročníků. Jednotlivá data byla seřazena podle časové osy do přehledných spojnicových grafů. Výsledná křivka byla analyzována a odchylky byly odůvodněny.

### 6.4.1 Vývoj počtu startujících posádek

Vývoj soutěže a zvyšování její prestiže v národním i evropském šampionátu se odrazilo na celkovém počtu startujících posádek a zahraniční účasti.



Obrázek 1. Celkový počet startujících posádek a počet zahraničních účastníků 1. – 42. ročník

Srovnáním celkového počtu posádek a zahraničních posádek startujících v jednotlivých ročnících do grafu (obrázek 1), jsme dostali dvě křivky, na kterých lze vidět několik propadů týkající se počtu startujících posádek. Prostudováním historického vývoje soutěže, lze odvodit důvody pro podstatný úbytek posádek.

K prvnímu propadu došlo na XIV. ročníku, v roce 1984. Tento ročník byl poprvé zařazen do seriálu Mistrovství Evropy, ale s koeficientem 1. Došlo k řadě změn týkající se organizace soutěže. Nízký koeficient soutěže nepřilákal posádky bojující na špici

evropského šampionátu. Počtu účastníků neprospěl ani přesun soutěže do červnového termínu.

Druhý významný mezník byl rok 1987, kdy se konal XVII. ročník. V tomto roce nastala velká reorganizace v systému skupin a tříd v automobilových soutěžích. Po tragických nehodách se mezinárodní automobilová federace FIA rozhodla zakázat do té doby hodně populární skupinu B. Na startu se objevilo několik vozů skupiny B, ty však startovaly mimo klasifikaci, a nebyly součástí běžného startovního pole a tudíž nejsou zahrnuty v oficiálních statistikách o celkovém počtu posádek na startu.

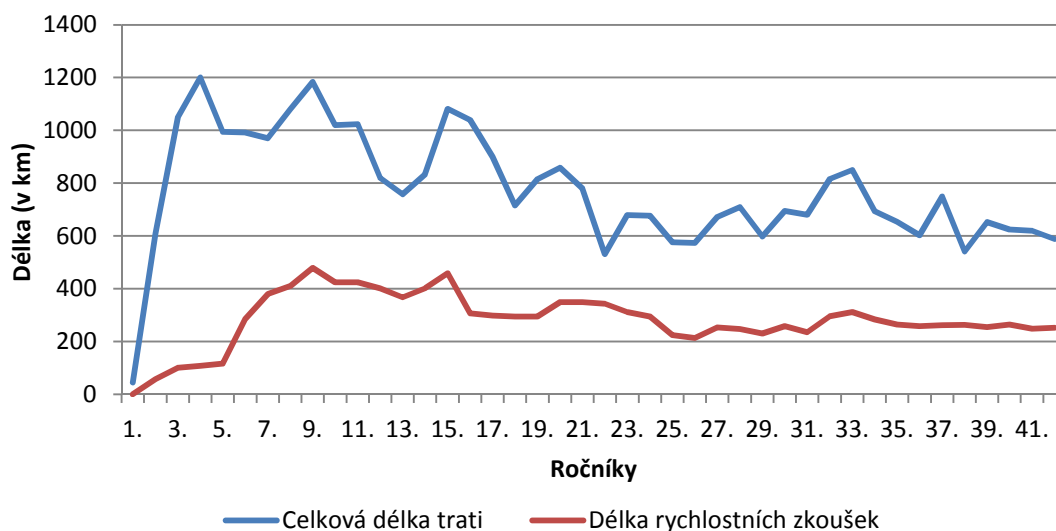
Další razantní propad v počtu startujících je možné vidět od roku 1992. Po změně politického režimu koncem roku 1989 nastal na českých soutěžích velký úbytek zahraničních posádek. Pro ty bylo v minulosti atraktivní jezdit do levného Československa, kde měly se silnějšími vozy větší šanci na kvalitní výsledek, pořadatelé jim navíc na start výrazně přispívali finanční a materiální (Forst, 2005, 85). V letech 1990 a 1991 se podařilo tento úbytek překlenout zařazením Barum rallye do mistrovství Rakouska. V roce 1992 projevily rakouské posádky nesouhlas se zařazením nákladné zahraniční soutěže do svého šampionátu a na protest většina z nich ve Zlíně nestartovala. Na základě těchto faktů byla Barum rallye pro budoucí ročníky z mistrovství Rakouska vyřazena. Výrazný úbytek zahraničních posádek se podepsal i na nízkém počtu celkových startujících. Tak ředitel soutěže Miloslav Regner (osobní rozhovor, 4. 2. 2013) zdůvodnil nižší počet startujících.

Po překlenutí významných ekonomických změn v České republice se začal od roku 1994 zvyšovat celkový počet zúčastněných posádek a to hlavně díky závodníkům z České republiky. Zato počet zahraničních účastníků hodně stagnoval. Jejich nárůst začal až v roce 2002, kdy byl Barum rally v rámci mistrovství Evropy přidělen nejvyšší koeficient 20.

Zatím poslední výraznější nárůst počtu zahraničních posádek nastal od sezony 2007, kdy byla Barum rally Zlín zařazena do seriálu Intercontinental Rally Challenge.

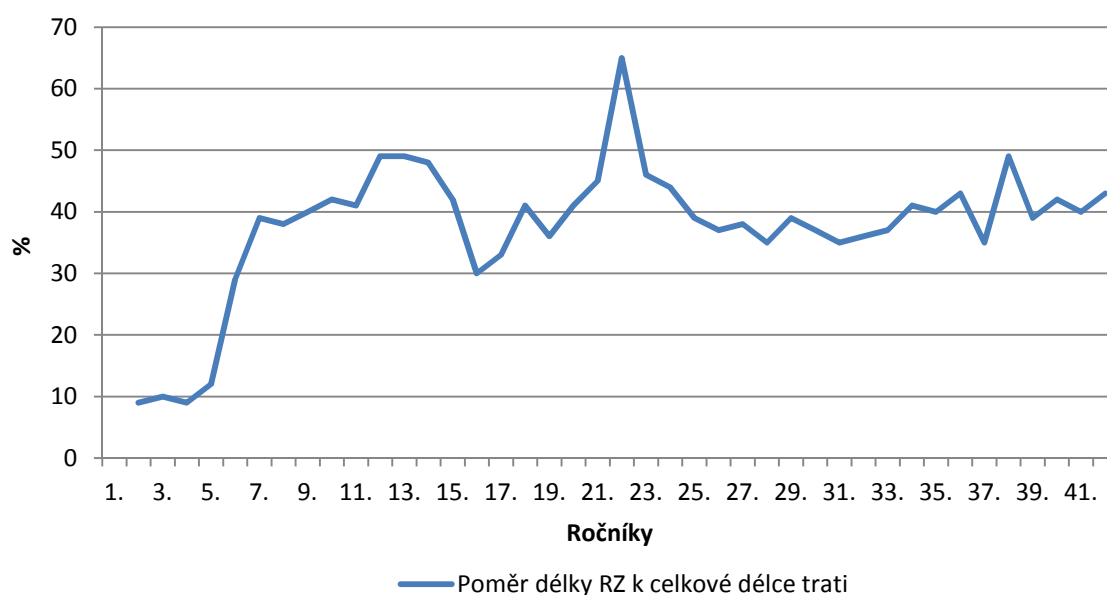
#### **6.4.2 Vývoj délky soutěžní tratě**

V průběhu historického vývoje soutěže docházelo k vývoji soutěžních tratí v několika směrech. Měnila se celková délka soutěžní trati, délky rychlostních zkoušek, procentuální poměr délky rychlostních zkoušek vůči celkové délce soutěže a počet jednotlivých rychlostních zkoušek.



Obrázek 2. Délky rychlostních zkoušek v porovnání s celkovou délkou trati 1 – 42 ročník.

Poznámka: U prvního ročníku se nepodařilo dohledat délku rychlostní zkoušky.



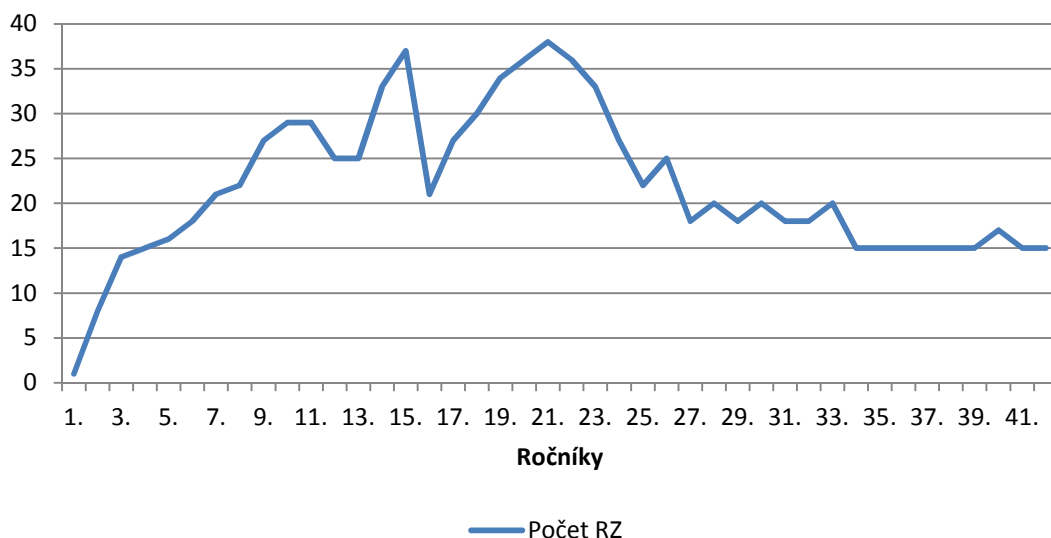
Obrázek 3. Poměr délky rychlostních zkoušek k celkové délce trati soutěže 1 – 42 ročník

Poznámka: U prvního ročníku se nepodařilo dohledat délku rychlostní zkoušky.

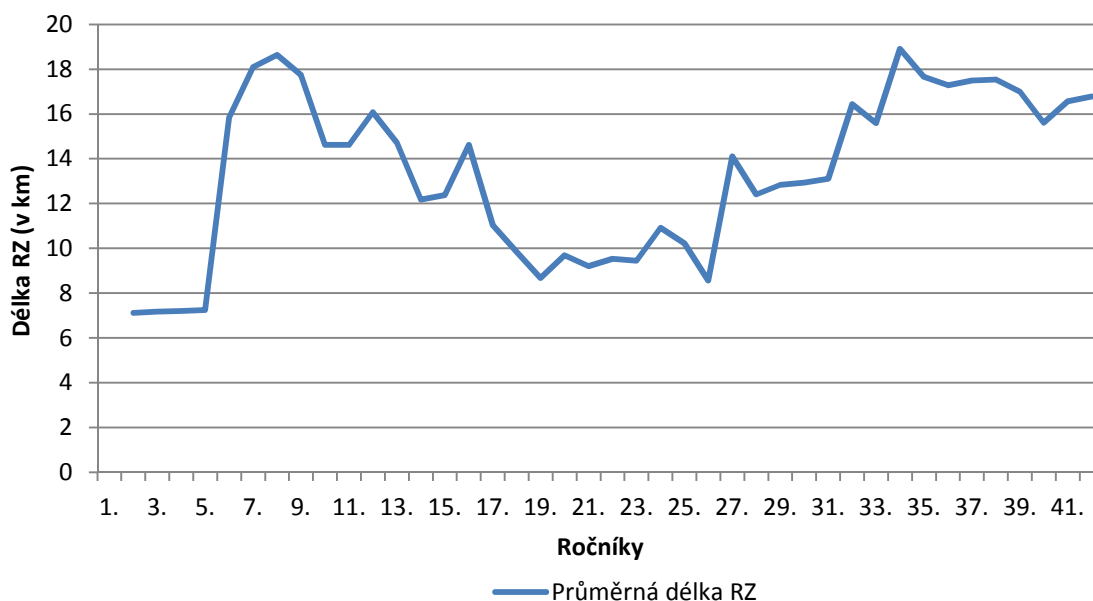
Samostatné porovnání jsem provedla u celkové délky rychlostních zkoušek a celkové délky trati. Z grafu (obrázek 2) lze vidět, že v prvních ročnících měla soutěž nižší počet kilometrů rychlostních zkoušek, hlavní důraz byl kladen na správné projetí celé tratě bez penalizací. Od šestého ročníku se celková délka trati ustálila, začal však narůstat poměr

délky rychlostní zkoušek k trati závodu, jak je patrné na grafu (obrázek 2). Svého vrcholu v celkové délce tratě i množství kilometrů rychlostních zkoušek dosáhla Barum rally ve svém devátém ročníku kdy se posádky vydaly na celkem 1184 kilometrů, z toho 479 připadlo na rychlostní zkoušky. V následujících letech se stalo trendem celkovou délku soutěže výrazněji zkracovat. Množství kilometrů rychlostních zkoušek významně ovlivňoval přidělený koeficient v rámci mistrovství Evropy, protože mezinárodní automobilová federace FIA stanovila limity na celkovou délku rychlostních zkoušek v rámci daného koeficientu.

Po změně politického režimu nastaly pro pořadatele velké problémy se skladbou tratě, protože již nebylo tak jednoduché získat povolení na uzavření komunikací vzpomíná ředitel soutěže Miloslav Regner (osobní rozhovor 4. 2. 2013). Nejmarkantněji to lze vidět na 22 ročníku kdy je zastoupení délky rychlostních zkoušek v celkové kilometráži soutěže největší, jak je možné vidět na grafu (obrázek 2). Od té doby se hodnoty délky tratě i rychlostních zkoušek ustálily na hodnotách odpovídajících současným předpisům.



Obrázek 4. Počet rychlostních zkoušek v jednotlivých ročnících Barum Czech Rally Zlín



Obrázek 5: Průměrná délka rychlostních zkoušek v jednotlivých ročnících Barum Czech Rally Zlín 1 – 42 ročník

První ročníky měly menší počet rychlostních zkoušek i jejich průměrnou délkou. Rok od roku počet rychlostních zkoušek postupně narůstal. U průměrné délky RZ nastal dramatický nárůst v šestém ročníku, kdy se zvýšila během jediného roku o více než dvojnásobek. Zatímco počet RZ pomalu rostl, jejich průměrná délka se po rekordním osmém ročníku zkracovala.

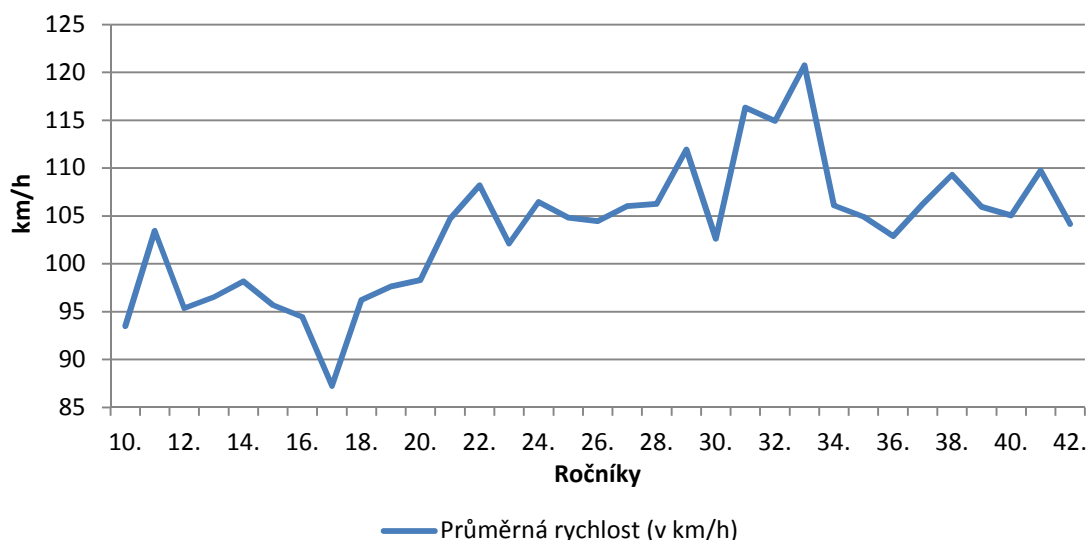
Zásadním milníkem v počtu rychlostních zkoušek se stal rok 1986, kdy museli pořadatelé na poslední chvíli zareagovat na požadavky FIA ohledně bezpečnosti. Z původně naplánované tratě zbylo pouze 21 RZ.

Poté začal počet rychlostních zkoušek opět stoupat až ke svému vrcholu, který nastal v roce 1991, kdy soutěž obsahovala 38 RZ. Změna ekonomického klimatu a čím dál složitější získávání finančních prostředků na zajištění tratě přiměla pořadatele ke snižování počtu rychlostních zkoušek, při zachování celkové délky RZ tak logicky dochází k navýšení jejich průměrné délky. V současnosti se ustálil model maximálně čtyř úseků během jediné etapy, které se jedou dvakrát.



### 6.4.3 Průměrné rychlosti vítězů jednotlivých ročníků

Průměrná rychlost je jedním ze základních ukazatelů bezpečnosti každé automobilové soutěže. Porovnáním průměrných rychlostí vítězné posádky každého ročníku můžeme pozorovat vývoj dosahovaných rychlostí v celé historii soutěže.



Obrázek 6. Průměrná rychlost vítěze Barum Czech Rally Zlín 1980 – 2012

V grafu (obrázek 6) je možné vidět průměrnou rychlost vítězných posádek Barum Czech Rally Zlín v letech 1980 - 2012. U dřívějších vítězů není možné určit průměrnou rychlost, protože jejich konečný výsledek nebyl vyjádřen časovou hodnotou, ale pouze prostřednictvím bodů.

Jak je možné vidět v devadesátých letech se průměrná rychlost pohybovala pod 100 km/h. Razantní zkrácení tratě kvůli bezpečnosti na popud mezinárodní automobilové federace FIA v roce 1986 výraznější zpomalení nepřineslo. Naopak o rok později dosáhla průměrná rychlost vítěze absolutního minima, což způsobil zákaz vozů skupiny B. Hned od následujícího roku pak průměrná rychlost opět stoupla.

Naopak absolutního maxima dosáhla průměrná rychlost v roce 2003, který byl posledním, kdy byly v soutěžích mistrovství Evropy naposledy povoleny speciály kategorie WRC. V následujících ročnících se průměrná rychlost ustálila na obvyklých hodnotách, které ovlivňovalo hlavně počasí.

## 7 Závěr

Hlavním cílem bakalářské práce bylo zmapovat historii soutěže Barum Czech Rally Zlín od jejího vzniku až do současnosti.

V práci je popsána obecná historie motoristického sportu a objasněno jeho základní dělení na motocyklové a automobilové disciplíny ve světě i u nás. Výrazným mezníkem je vznik a založení Mezinárodní automobilové federace a Mezinárodní motocyklové federace. V roce 1904 byl založen Český klub Automobilistů a Český klub Motocyklistů, které byly později sloučeny na současný Autoklub České republiky, který je členem FIA a FIM.

Automobilové soutěže jsou v České republice velmi oblíbené. Ročně dle statistik autoklubu navštíví soutěže statisíce diváku, nejen domácích, ale i zahraničních. Ve Zlínském kraji se dodnes koná řada soutěží a závodů ať už automobilových nebo motocyklových. Připomenutí těch historicky významných jsem považovala jako nezbytné. Prvním regulérním motoristickým závodem ve Zlíně, byl v roce 1933 Rychlostní okruh Zlínem, na něj navázala o rok později Zlínská osma. Novodobá Zlínská osma se v posledních letech koná jako závod historický vozů při Barum Czech Rally Zlín. Zlín hostil tři krát Mezinárodní šestidenní soutěž motocyklů, poprvé v roce 1947 kdy soutěž vyhrála Československá reprezentace.

Na začátku práce je stručně charakterizováno město Zlín, které je dějištěm soutěže. Název soutěže byl v průběhu její existence upravován, z původní Barum rallye až na současný název Barum Czech Rally Zlín. Historický vývoj soutěže je v práci rozdělen do éry s důrazem na zařazení do národních a mezinárodních šampionátů. První ročník soutěže se konal při příležitosti nově otevřené pneumatikárny v Otrokovicích, byl to amatérský závod. Od druhého ročníku byla soutěž již součástí národního šampionátu. Barum rallye byla také součástí seriálu Mitropa Rally Cup, Alpe Adria Rally Cup, Mistrovství Rakouska. Důležitým mezníkem pro soutěž bylo její zařazení do seriálu Mistrovství Evropy v roce 1984, kterého je součástí dodnes. S přibývajícími zkušenostmi pořadatelů a organizátorů se kvalita soutěže zlepšovala, Barum rallye získávala kladné hodnocení pozorovatelů Mezinárodní automobilové federace FIA. Přidělovaný koeficient obtížnosti se zvyšoval. Významný byl třicátý sedmý ročník, od kterého byla Barum Czech Rally Zlín součástí prestižního seriálu Intercontinental Rally Challenge.

Byla provedena důkladná analýza soutěžní tratě v jednotlivých ročnících. Data týkající se celkové délky trati, délky rychlostních zkoušek, počtu rychlostních zkoušek, poměr délky rychlostních zkoušek k celkové délce trati, byly zpracovány do přehledných grafů. Významné výkyvy na křivkách byly zdůvodněny, fakty které je způsobily. Z analýzy dat je zřejmé, že vývoj tratě byl ovlivněn nejen změnou řádů pro rally, respektive šampionátů, ale také organizačními a ekonomickými důvody.

Práce také obsahuje charakteristiku dvou historicky nejvýznamnějších regionálních soutěžních týmů, které se významně zapsaly do historie Barum Czech Rally Zlín.

Dalším krokem byl průzkum vývoje startujících posádek v jednotlivých ročnících. Celkový počet závodníků a účast zahraničních posádek v jednotlivých ročnících soutěže různě kolísala. Bylo to důsledkem zařazení soutěže do různorodých seriálů. Nízký počet soutěžících také ovlivnil zákaz populární skupiny B v roce 1987. Změna politického režimu v roce 1989, kdy přestala být účast na Barum rallye pro zahraniční posádky lákavá, vedl ke stagnaci počtu zahraničních posádek na soutěži. To se změnilo až po přiřazení nejvyššího koeficientu obtížnosti v rámci Mistrovství Evropy a dále pak zařazení do seriálu IRC.

Průměrná rychlost je jedním z ukazatelů bezpečnosti každé automobilové soutěže. V důsledku technického pokroku se průměrná rychlost zvyšuje, je ovšem na stavitelích závodních tratí, aby průměrnou rychlost snížili, například umělými překážkami tzv. retardéry. Z analýzy dat lze vidět, že razantnějším rychlostním výkyvům docházelo v důsledku povolené účasti automobilů skupiny B a později WRC. Po zákazu účasti automobilů této kategorie v soutěžích Mistrovství Evropy se průměrná rychlost ustálila.

Čtyřicátý druhý ročník soutěže byl předčasně ukončen po tragické havárii, při které zemřel divák. Současný stav automobilového sportu je v důsledku tragických událostí a hlavně velké negativní medializace velmi obtížný. Řada sponzorů nechce být spojována s tímto sportem, který v očích veřejnosti nepůsobí kladně. Zastupitelstva obcí i jednotliví soukromí vlastníci pak hodně rozmýšlí, zda povolí průjezd soutěžních vozů územím v jejich vlastnictví.

## 8 Souhrn

Bakalářská práce se zabývá historií automobilové soutěže Barum Czech Rally Zlín. Z dostupných informací, získaných dat a faktů byl vytvořen přehled vývoje soutěže od jejího vzniku po současnost.

V práci je zpracována stručná historie a charakteristika města Zlína, které je místem konání automobilové soutěže. Úvod práce je věnován historii motoristického sportu a jsou zde připomenuty významné podniky, které se konaly v regionu Zlína.

Hlavní náplní práce bylo zmapovat historii soutěže Barum Czech Rally Zlín a analyzovat vývoj její závodní tratě, která byla porovnána z hlediska celkové délky, délky rychlostních zkoušek a jejich počtu a poměru celkové délky tratě k rychlostním zkouškám. Ročníky byly rozděleny do jednotlivých časových etap podle účasti v seriálech. Důraz je kladen na významné mezníky, které ovlivnily vývoj soutěže.

Součástí práce je také charakteristika významných zlínských soutěžních týmů - Barum team a JZD Agroteam Slušovice.

V závěru bakalářské práce je zpracována studie zabývající se počty účastníků soutěže a podílem zahraniční závodníků, ze které lze vyčíst opět významný vliv zařazení soutěže do různých šampionátů a také vliv přiděleného koeficientu obtížnosti.

Posledním dílčím cílem je analýza průměrných rychlostí vítězů jednotlivých ročníků, která byla vytvořena od desátého ročníku soutěže. U dřívějších ročníků nelze určit průměrnou rychlost, jelikož konečný výsledek byl vyjádřen body, nikoliv časovou hodnotou.

Přílohy obsahují přehled absolutních vítězů soutěže, přehled základních statistických údajů jednotlivých ročníků.

## 9 Summary

The Bachelor Paper deals with the history of the car competition Barum Czech Rally Zlín. The outline of the development of the competition from its beginning to the present was created from the information available, acquired data and facts.

Brief history and characteristics of the town of Zlín as the venue of the car competition is processed in the thesis. The introduction deals with the history of motor sport and significant competitions that took place in the Zlín region are mentioned.

The main purpose of the thesis was to map over the history of Barum Czech Rally Zlín and to analyse the development of its racetracks, that was compared from the point of its total length, the length of speed tests and their numbers and the rate of the total length of the track to the speed tests.

The years were divided into particular time phases according to the participation in the serials. The emphasis is put on significant turning points that influenced the development of the competition.

The characteristics of prestigious Zlín competition teams – Barum Team and JZD Agroteam Slušovice is also a part of the thesis.

The study dealing with the numbers of participants of the competition and the rate of foreign participants is carried out in the conclusion of the Bachelor Paper. From the study it is possible to understand the important influence of the inclusion of the competition in various championships and also the influence of the assigned difficulty coefficient.

The last partial aim is the analysis of the average speeds of the winners of particular years, that was carried out from the tenth year of the competition. It is not possible to define the average speed with the previous years because the final result was expressed in points and not by the means of time value.

The attachments contain the outline of absolute winners of the competition, the outline of the basic statistic data of particular years.

## 10 Referenční seznam

- Anonymous, (1933). I. Okruh Zlínem. *Zlín*, 3 (30), 1.
- Anonymous, (1935). Úspěch II. ročníku zlínské osmy automobilů a motocyklů. *Zlín*, 5 (19), 3.
- Anonymous, (1976). Valašská zima. *Naše pravda*, 32 (8), 6.
- Anonymous, (2004). *Tisková informace č. 1 – Nová tvář evropského šampionátu*.  
Retrieved 19. 1. 2013 from World Wide Web:  
[http://www.barum.rally.cz/2004/start\\_cz.htm](http://www.barum.rally.cz/2004/start_cz.htm)
- Anonymous, (2011). Od „kravka týmu“ k Audi. Rozhovor s posledním šéfem Agroteamu Slušovice. *Sport motor news*. Retrieved. 12. 1. 2013 from the World Wide Web:  
<http://sportmn.com/cs/magazines/year/2011>
- Autoklub, (2007). *Mezinárodní sportovní řády 2007 [překlad]*. Praha: Author.
- Autoklub, (2013). *Národní sportovní řády 2013 Federace automobilového sportu AČR*. Praha: Author.
- Autoklub, (2013). *Standardní propozice rally 2013 Federace automobilového sportu AČR*. Praha: Author.
- Černohous, R. (1981). VI. Ročník Rallye Valašská zima v Otrokovicích. Pavlík a Agroteam. *Naše pravda*, 37 (7), 4.
- Dolejš, V. (2004). *Rally & rallysprint 2003 – 2004*. Praha: Computer Press, a. s.
- Florian, J. (2005). *Rallye o rally 2005*. Brno: ARTAX, a.s.
- Florian, J., Lusk, P. (2004). *Rallye o rally 2004*. Brno: ARTAX, a.s.
- Forst, M. (2005). Pětatřicetiletá historie Barumky. *Oficiální program Barum rally 19. - 21. 8. 2005*, 82-87.
- Forst, M., Hofbauer, J. & Ordelt, R. (2010). *40 let historie Barum Czech Rally Zlín (1971 – 2010)*. Zlín: Rallye Zlín, spol. s r.o.

- Forst, M., Ordelt, R. (2004). Pohled do historie předchozích třiatřiceti ročníků Barumky. *Oficiální program Barum rally 26. – 29. 8. 2004*, 82-84.
- Ivanon, M. (2000). *Sága o životě a smrti Jana Bati a jeho bratra Tomáše*. Vizovice: Lípa.
- Janek, D. (1977). *Horký volant*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Jelínek, P. (2003). *Rally & rallysprint 2002*. Brno: Computer Press, a. s.
- Králík, J. (2004). *100 let klubového života 1904 – 2004*. Brno: Atelier Kupka, s.r.o.
- Kuba, A. (1975). *Ďábelskou rychlostí*. Praha: Albatros.
- Lamper, J. (2008). Ta naše kronika zlínská. *Magazín Zlín*, 14 (1), 9.
- Novák, R. (1980). Gottwaldovsko mekkou motoristů Blíží se tour d' Europe. *Naše pravda.*, 36 (74), 4.
- Novotný, P., Ebr, M. (1986). *Zlato z bahna a kamení*. Praha: Olympia.
- Novotný, P. F., Dufek, P. & Rybenský, V. (2003). *Století rychlosti encyklopedie motoristického sportu*. Praha: Sport-Press.
- Ordelt, R. (2002). *Tisková informace č. 1*. Retrieved 12. 2. 2012 from the World Wide Web: <http://www.barum.rally.cz/2002/>
- Ordelt, R. (2002). Zlínská rally postoupila poprvé mezi smetánku – vysněný koeficient 20 se stal skutečností! *Oficiální program Barum rally 13. – 15. 9. 2002*, 9.
- Ordelt, R. (2005). Barum Rally Zlín nabídne poprvé městskou erzetu. *Oficiální program Barum Rally Zlín 19. – 21. 8. 2005*, 87.
- Ordelt, R. (2006). Cesta od amatérské rally až mezi evropskou elitu aneb pětatřicetiletá historie Barumky. *Oficiální program Barum Rally Zlín 25. – 27. 8. 2006*, 70-72.
- Ordelt, R. (2011). Jubilejní ročník ozdobil trojnásobný triumf vozů Škoda. *Oficiální program Barum Czech Rally Zlín 26. – 28. 8. 2011*, 92-94.
- Pokluda, Z. (2006). *Sedm století zlínských dějin*. Zlín: Nadace Tomáše Bati.

Přikryl, J. (1975). Začalo to úplně nevinně a už příští rok to byla opravdová rallye.

*Program V. Barum rallye 1975*, 15-18.

Swierczeková, L. (2013). *Motorismus*. Retrieved 16. 1. 2013 from the World Wide Web:

<http://www.nm.cz/Katalogy-a-databaze/Inventare-Archivu-telesne-vychovy/>

Vydra, P. (2005). *Barum rally od roku 1971 po současnost*. Praha: Computer Press, a. s.

Weiser, Z., Hlinský, M. & Florian, J. (2001). *Rally 2000*. Brno: Tiskdruck Velímský.



**Další prameny:**

Archív Autoklubu Zlín

Osobní rozhovor s ředitelem soutěže, Miloslavem Regnerem

**Internetové prezentace:**

[www.autoklub.cz](http://www.autoklub.cz)

[www.barum.czechrallyweb.net](http://www.barum.czechrallyweb.net)

[www.barum.rally.cz](http://www.barum.rally.cz)

[www.czechrally.com](http://www.czechrally.com)

[www.kr-zlinsky.cz](http://www.kr-zlinsky.cz)

[www.rallyzlin.cz](http://www.rallyzlin.cz)

[www.zlin.cz](http://www.zlin.cz)

## 11 Přílohy

### 11.1 Přehled absolutních vítězů jednotlivých ročníků Barum Czech Rally Zlín

<i>ROK</i>	<i>POSÁDKA</i>	<i>VOZIDLO</i>
2012	Hänninen - Markkula	Škoda Fabia S2000
2011	Kopecký - Starý	Škoda Fabia S2000
2010	Loix - Miclotte	Škoda Fabia S2000
2009	Kopecký - Starý	Škoda Fabia S2000
2008	Loix - Buysmans	Peugeot 207 S2000
2007	Vouilloz - Klinger	Peugeot 207 S2000
2006	Kresta - Gross	Mitsubishi Lancer Evo IX
2005	Travaglia - Zanella	Renault Clio S1600
2004	Jean-Joseph - Boyere	Renault Clio S1600
2003	Pech - Uhel	Ford Focus WRC
2002	Travaglia - Zanella	Peugeot 206 WRC
2001	Kresta - Tománek	Škoda Octavia WRC
2000	Kresta - Tománek	Škoda Octavia WRC
1999	Kulig - Horniaček	Toyota Celica GT-Four
1998	Bertone - Koči	Toyota Celica GT-Four
1997	Bertone - Koči	Toyota Celica Turbo 4WD
1996	Chovanec - Kurus	Ford Escort RS Cosworth
1995	Bertone - Chiapponi	Toyota Celica Turbo 4WD
1994	Snijers - Colebunders	Ford Escort RS Cosworth
1993	Baumschlager - Wicha	Ford Escort RS Cosworth
1992	Weber - Hiemer	Mitsubishi Galant VR-4
1991	Snijers - Colebunders	Ford Sierra RS Cosworth
1990	Sundström - Repo	Mazda 323 4WD
1989	Wittmann - Pattermann	Lancia Delta HF Integrale
1988	Wittmann - Pattermann	Lancia Delta HF 4WD
1987	Ferjancz - Tandari	Audi Coupe Quattro
1986	Pavlík - Jirátko	Audi Quattro A2
1985	Demuth - Radaelli	Audi Quattro A2
1984	Demuth - Lux	Audi 80 Quattro
1983	Křeček - Motl	Škoda 130 RS
1982	Kalnay - Hinterleitner	Opel Ascona 400
1981	Zanussi - Fachin	Porsche 911 SC
1980	Haugland - Bohlin	Škoda 130 RS
1979	Haugland - Bohlin	Škoda 130 RS
1978	Šedivý - Janeček	Škoda 130 RS
1977	Blahna - Hlávka	Škoda 130 RS
1976	Haugland - Antonsen	Škoda 130 RS
1975	Hubáček - Minářík	Renault Alpine A110
1974	Hauck - Pitz	Porsche 911 Carrera
1973	Hubáček - Minářík	Renault Alpine A110
1972	Hubáček - Rieger	Renault Alpine A110
1971	Halmazña - Kostruh	Škoda 1100 MB

## 11.2 Základní statistické údaje jednotlivých ročníků Barum Czech Rally Zlín

	<i>Datum</i>	<i>Celková délka trati</i>	<i>Počet RZ</i>	<i>Délka RZ</i>	<i>Počet startujících</i>	<i>Mezinárodní účast</i>	<i>Počet posádek v cíli</i>
1.	4. 4. 1971	45	-	-	86	0	86
2.	2. - 4. 6. 1972	609,6	8	57	120	0	96
3.	8. - 10. 6. 1973	1050	14	100,5	82	5	48
4.	30. 5. - 1. 6. 1974	1200	15	108	136	53	45
5.	29. - 30. 8. 1975	995	16	116	153	58	87
6.	27. - 28. 8. 1976	992	18	285	121	88	57
7.	12. - 13. 8. 1977	970	21	380	141	110	53
8.	18. - 19. 8. 1978	1079	22	410	104	72	34
9.	31. 8. - 1. 9. 1979	1184	27	479	121	78	44
10.	8. - 9. 8. 1980	1020	29	424	125	80	58
11.	7. - 8. 8. 1981	1023	29	424	129	77	47
12.	14. - 15. 8. 1982	820	25	402	124	74	46
13.	19. - 20. 8. 1983	758	25	368	109	70	39
14.	29. - 30. 6. 1984	833	33	402	71	42	29
15.	20. - 23. 6. 1985	1082	37	458	90	54	31
16.	26. - 29. 6. 1986	1039	21	307	122	84	34
17.	4. - 7. 6. 1987	900	27	298	73	76	31
18.	19. - 20. 6. 1988	715	30	295	119	74	58
19.	15. - 18. 6. 1989	815	34	295	105	69	55
20.	15. - 16. 6. 1990	859	36	349	110	60	44
21.	14. - 16. 6. 1991	780	38	350	79	48	39
22.	14. - 16. 6. 1992	531	36	343	63	22	34
23.	4. - 6. 6. 1993	679	33	312	62	13	33
24.	19. - 21. 8. 1994	677	27	295	86	24	51
25.	18. - 20. 8. 1995	576	22	225	99	23	63
26.	9. - 10. 8. 1996	574	25	214	90	14	55
27.	8. - 10. 8. 1997	672	18	254	98	14	49
28.	7. - 9. 8. 1998	710	20	248	125	27	69
29.	5. - 7. 8. 1999	598	18	231	112	17	53
30.	24. - 26. 8. 2000	694,91	20	258,64	110	16	52
31.	17. - 19. 8. 2001	680,32	18	235,88	130	15	67
32.	13. - 15. 9. 2002	816,26	18	295,77	131	20	61
33.	28. - 31. 8. 2003	850,12	20	311,81	128	25	47
34.	26. - 29. 8. 2004	693,8	15	283,56	125	31	57
35.	19. - 21. 8. 2005	654,13	15	264,82	111	23	68
36.	25. - 27. 8. 2006	602,52	15	259,23	103	19	62
37.	24. - 26. 8. 2007	748,77	15	262,34	104	29	59
38.	22. - 24. 8. 2008	540,72	15	263,06	97	33	50
39.	21. - 23. 8. 2009	652,1	15	254,96	106	39	55
40.	27. - 29. 8. 2010	625,26	17	265,26	112	48	58
41.	26. - 28. 8. 2011	619,73	15	248,48	112	47	77
42.	31.8. - 2. 9. 2012	587,46	15	251,62	99	32	64

### **11.2.1 Historická nej.... Barum Czech Rally Zlín**

**Nejkratší závodní trať:** XXII. ročník (1992) -531 km (nepočítaje první ročník)

**Nejdelší závodní trať:** IV. ročník (1974) – 1200 km

**Nejnižší počet RZ:** II. ročník (1972) – 8 (nepočítaje první ročník)

**Nejvyšší počet RZ:** XXI. ročník (1991) – 38

**Nejméně kilometrů RZ:** II. ročník (1972) – 56,8 km

**Nejvíce km RZ:** IX. ročník (1979) – 479 km

**Nejnižší počet startujících:** XXIII. ročník (1993) -62

**Nejvyšší počet startujících:** V. ročník (1975) – 153

**Nejnižší počet posádek v cíli:** XIV. ročník (1984) – 29

**Nejvyšší počet posádek v cíli:** II. ročník (1972) – 96

**Nejvyšší účast zahraničních posádek:** VII. ročník (1977) - 110