



Parádní kousek - liberecký RAF ročníku 1909 se čtyřválcovým motorem 5,3 litru.

lou", říká a ukazuje, jak málo prostoru je vpředu za volantem a jakou práci dás ním jen pootočit.

Na humornější notu se naladíme hned vedle: na zelené tříkolce Walter C2 ročníku 1908 s vidlicovým dvouválcem litrového objemu se vedle sebe tisní Gottwald s papachou na hlavě a Erich Honecker s nezbytnými brýlemi na nose. Nelekejte se, jsou to jen figurínky, stejně jako sovětský voják, který jím dělá společnost. Třetím vozem v historickém koutku je původně stříbrný roadster Jawa Minor ročníku 1938 s dvouválcem 615 cm³ a předním pohonem, který zde mimo jiné dělá reklamu firmě Vetrén, jež v Lomnici nad Popelkou na zakázkou (a na vysoké úrovni) renovuje historická vozidla.

Za dalšími exponáty zajímavé sbírky však už musíme do improvizovaného (a veřejnosti zatím nepřístupného) muzea na okraji Prahy. Ing. Peterka jen tak na okraj poznamená, že základním tématem sbírky jsou „automobily české, nebo s českou minulostí“ a pak už se spíš díváme, než povídáme. Vítá nás mohutný dvojitý fa-

Sbírka STK Bohdalec

Sušákoué české minulosti

Do stanice technické kontroly člověk obvykle nejezdí zrovna pro radost. My jsme se do pražské STK Bohdalec vydali plní zvědavosti na ojedinělou sbírku stále vyhledávaných veteránů.

Moderním areálem umístěným v kopci jen pár stovek metrů od fotbalového stadionu pražské Slavie projde ročně přes dvacet tisíc vozidel a jejich majitelů. Většinou mají jiné starosti, než se rozhlížet okolo, mnohým z nich však určitě neujde nevelký řetízek obehnávaný kout, v němž

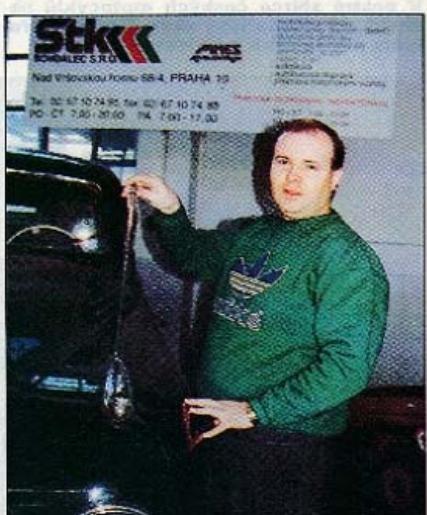


Koutek pražské značky: vlevo je kompaktní dvouválec Praga V. Charon z roku 1907, v pozadí stojí Praga Mignon ročníku 1924 se čtyřválcovým motorem 2,3 l.



Přímo v hale STK Bohdalec si můžeme prohlédnout mohutný reprezentační vůz VOS z počátku padesátých let - nechybí ani Gottwaldův portrét.

ton RAF ročníku 1909, údajně jeden ze dvou vyrobených exemplářů typu H 10 vybavených velkým čtyřválcovým motorem o objemu 5,3 l a výkonu 33 kW. Baron Theodor von Liebig by měl nejspíš radost, kdyby viděl pečlivě zrenovovaný automobil značky, kterou v Liberci (tedy Reichenbergu) založil. Méně už by ho možná potěšilo, že si bezmála devadesáti let kmet na sebe musí vydělávat při filmování, ale třeba i při vyjížďkách zámožných turistů. Půldenní výlet na Karlštejn nebo Konopiště se dá pořídit za 7600 Kč,



trůní mohutná černá limuzína Škoda VOS. Tabulka s portrétem Klementa Gottwalda připomíná, že počátkem padesátých let právě v takovém voze jezdil milovaný i nenáviděný dělnický prezident. Limuzína poháněná řadovým šestiválcem 5,2 l, který dodala vysokánská Praga, a karoserii zhotovenou ve Vysokém Mýtě je jedním z asi stovky vozů vyrobených tehdy pro nejvyšší prominenty. Ing. Petr Peterka, ředitel STK Bohdalec a náš průvodce sbírkou, spíš než o činovníkovi na zadním sedadle dumá o řidiči, který ho vozil. „Musel to být stržízlík, ale s úžasnou si-

Ojedinělou sbírku veteránů nám představil ředitel STK Bohdalec, ing. Petr Peterka.

celodenní vyjíždka do Mariánských Lázní a Karlových Varů stojí 13 400 Kč. Mimo chodem - stejně platí i pro černý ZIL-115, v němž od poloviny osmdesátých let jezdil prezident Husák. Černá limuzína moskevské provenience, ale amerického vzezření s motorem V8 o objemu 7,7 l se ovšem dokáže rozhoupat až na 190 km/h, zatímco důstojný RAF po silnici pluje decentní padesátkou (i když „umí“ až 90 kilometrů za hodinu).

Nás ovšem spíš než obchody láká technika a té je zde k vidění požehnané. Značku Praga reprezentuje kompaktní červený vůz Praga V. Charon s dvouválcovým motorem z roku 1907, ale také o sedmnáct let mladší čtyřválec Mignon a elegantní kabriolet Alfa ročníku 1927 se šestiválcovým motorem. Velký osmiválec Grand je teprve ve stádiu renovace, ale už brzy se zařadí mezi lahůdky. To ostatně platí i pro jeho mladšího sourozence, velký vůz Praga Golden ročníku 1936, jehož dokončení si však vyžádá více času a prostředků.

Unikátem je modrá limuzína Walter Royal, jež se teprve před nedávnem po letech vrátila ze zahraničí - byť zatím bez legendárního dvanáctiválcového motoru. V roce 1931 vznikly, zřejmě jen tři exempláře tohoto výjimečného automobilu s bezmála šestilitrovým motorem V12, z toho jeden coby čtyřdveřový kabriolet karosovaný vrchlabskou firmou Petera, dva další s uzavřenými karoseriemi. Modrá limuzína, jejíž lak už dávno není původní, nás překvapila svým kompletním a autenticky působícím interiérem s řadou zájmavých detailů. A dokonce je prý na



Po dlouhých letech v cizině se vrátil do Prahy unikátní Walter Royal z roku 1931, zatím mu však schází legendární dvanáctiválcové srdce.



Interiér limuzíny Walter Royal sice poznamenal zub času, je však kompletní a prakticky v původním stavu.

Jedním z bonbónků sbírky je v koutě zastrčená aerodynamická Tatra 77, kterou v prosinci 1935 koupil pražský podnikatel Miloš Havel.



dobré cestě i snaha o získání dvanáctiválcového motoru, bez něhož by tento unikát zůstal jen torzem - byl drahocenný.

Napravo s vozem Royal sousedí dnes už málem zapomenutá Škoda 860 s řadovým osmiválcem 3,9 l, jež byla na přelom-

Na dokončení renovace se teprve těší mohutná limuzína Praga Golden ročníku 1936 se šestiválcovým motorem 3,9 l.

mu dvacátých a třicátých let největším automobilem mladoboleslavské provenience, jejíž výroba se však za tři roky nepřerušila přes hranici padesáti kusů. Velká černá limuzína se „slepí“ ve znaku se prý brzy dočká důkladné omlazovací kůry. Po ní by měla vyhlížet stejně, jako perfektně zrenovovaný dvoudveřový vůz Mercedes-Benz 540 K ročníku 1937 s přeplňovaným řadovým osmiválcem 5,4 l a důkladně stavěnou luxusní karoserii

bez středních sloupků z továrních dílen v Sindelfingenu. I tenhle na první pohled cizácký vůz má svoji českou historii - objednal jej pražský zástupce značky a jezdil s ním populární automobilový závodník Zdeněk Pohl.

Zajímavé srovnání nabízí trojice vzácných exponátů, u níž jsme se zastavili na rozloženou. Dva podvozky a jeden (témař) kompletní vůz tu ilustrují proměny automobilových proporcí. Největší z trojice - a nejblíže k dokončení - je mohutný sportovní automobil Tatra 10 ročníku 1925. Je to poválečný pokračovatel tradice velkého kopřivnického šestiválce s rozvodem OHV a kromě motoru o objemu 5,3 l se může pochlubit modernějším plochým chladicím a bubnovými brzdami na všechny čtyřech kolech. V roce 1920 byla právě „desítka“ prvním osobním automobilem nesoucím značku Tatru, jež se předtím objevila zřejmě jen na nákladním typu Tl 4. Uprostřed trojice, přesně podle velikosti, má své místo podvozek vozu Škoda Hispano-Suiza se šestiválcovým motorem 6,6 l, který se už brzy vrátil do původní podoby luxusního čtyřdveřového kabrioletu karosovaného pražskou firmou J.O. Jech. Pečlivě vyroběnou dřevěnou kostru karoserie jsme si už také mohli prohlédnout. Třetím v impozantní řadě je z Německa získaný podvozek Tatra 80 se šestilitrovým motorem V12. Kopřivnický skvost měl původně tovární dvoudveřovou karoserii kabriolet, ale i podvozek „v negližé“ stojí za to.

JAN TUČEK

V pestré sbírce českých motocyklů nechybí ani sympatický skútr Cezeta z přelomu padesátých a šedesátých let.

