

Nestránný a nezávislý časopis všech automobilistů a motocyklistů orientovaný na historii motorismu

Motor Journal

3

březen
2015

Ročník XV.
číslo 155

120 • Kč



Škodu Popular
Monte Carlo
uvidíte také na



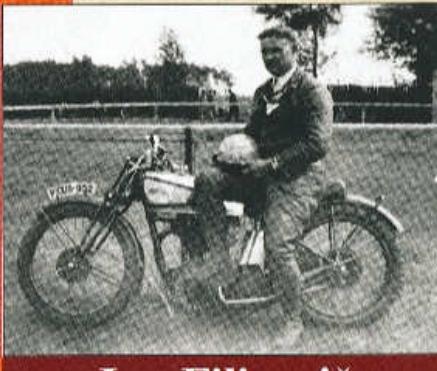
v Brně

od 20. do 22. 3. 2015

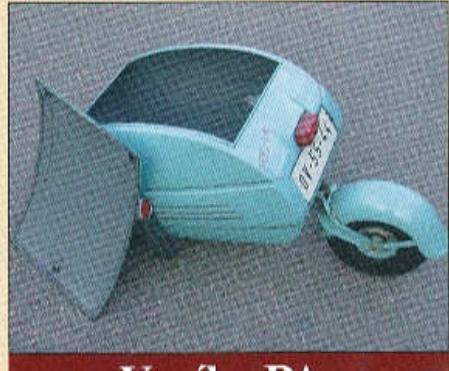
Škoda na Rétromobile



Jawa v NTM



Jan Filipovič



Vozíky PAV



03



Klasika ze Sochaux: pětimístný kabriolet Peugeot 402 ročníku 1936



Jedna z prvních limuzín Peugeot 402 vyrobená na podzim roku 1935



Peugeot 204 slaví letos padesátiny – zde se prezentuje kabriolet a sedan



Kompaktní kupé Peugeot 204 s třetími dveřmi v šíkmé zadí (1970)

Rétromobile 2015 Pařížské předjaří

Jubilejní čtyřicátý ročník pařížské výstavy Rétromobile byl velikolepou předehrou nové veteránské sezóny. Prim hrály francouzské automobilky, jejichž expozice se točily kolem kulatých výročí.

Lev a šípy

Značka se lvem slavila nadcházející osmdesátiny typu 402, klasického vozu ze Sochaux s typickou zaoblenou přidí a světlomety skrytými za mřížkou masky. Rodinku „čtyřstadvojek“ reprezentovala vínová limuzína ročníku 1935, jedna z prvních vyrobených, a o rok mladší elegantní kabriolet.

Druhým hlavním jubilantem byl letos padesátiletý Peugeot 204, první vůz své značky s pohonem předních kol, navíc s napříč uloženým motorem. Sedan čtyřmetrové délky debutoval na jaře 1965, o půl roku později následovalo kombi a na podzim 1966 dvoudveřový kabriolet,

kupé s třetími dveřmi ve splývavé zadí a dodávka. Do roku 1976 vyjelo do světa 1,6 milionu „dvěstěčtyřek“, včetně 18 tisíc kabrioletů a téměř 43 tisíc kupé.

Lákadlem pro diváky byl dvoumístný roadster Peugeot 401 D ročníku 1935, který na standardním šasi se čtyřválelem 1,7 l postavil karosář Henri Crouzier z Moulins ve střední Francii. Vůz s dlouhou zaoblenou zadí a červeným interiérem si tehdy ke svým šedesátinám pořídila slečna Jeanne Bourgeoisová, zpěvačka a herečka známá pod uměleckým jménem Mistinguett.

Citroën využil blížeji se šedesátiny legendární „déšsky“ k propagaci nové prémiové značky DS – vedle modelu DS 19 ročníku

1959 se objevil luxusní DS 20 Pallas z roku 1973. Fanoušci lidových dvouválců nemohli přehlédnout červený Citroën 2 CV AZAM Export ročníku 1967 s nejvyšší výbavou, milovníky exotiky potěšil oranžový vůz Baby Brousse smontovaný v květnu 1972



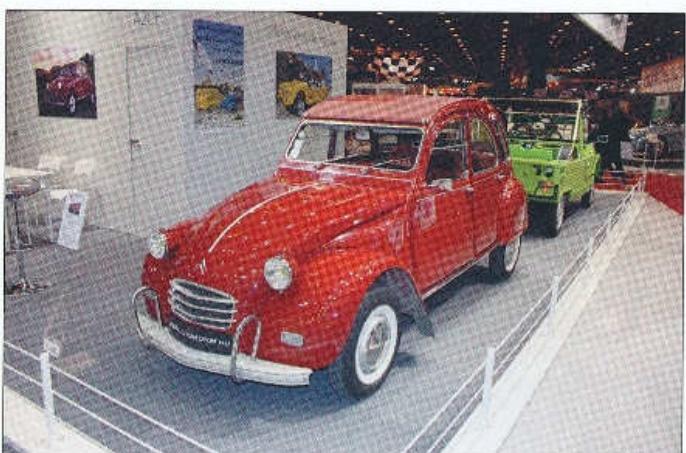
Unikátní roadster Peugeot 401 D Crouzier pro zpěvačku Mistinguett



Karosář Henri Crouzier z Moulins obdaril roadster oblým pozadím



Šedesátiny „déesky“ připomínal mimo jiné model DS 19 z roku 1959



Nejlépe vybavená „kachna“ Citroën 2 CV AZAM Export ročníku 1967



Citroën Baby Brousse smontovaný na jaře 1972 na Pobřeží slonoviny



Tímto kupé Citroën SM ročníku 1971 jezdil marocký král Hassan II.

v Abidžanu na Pobřeží slonoviny. Vozy Baby Brousse s podvozkem z „kachny“ 2 CV a lokálně stavěnou plechovou karoserií jednoduchých tvarů se tam rodily od roku 1968 a postupně se montovaly i ve Středoafričké republice, v Senegalu, Guinei-Bissau, Řecku, Indonésii, Chile a Íránu. Celkem jich do roku 1987 vzniklo téměř 29 tisíc.

Exotickou poznávací značkou se chlubilo zlatavé kupé Citroën SM s motorem V6, které si v roce 1971 pořídil marocký král Hassan II. Samozřejmostí byla klimatizace a výkonná hi-fi souprava.

Alpine a Renault

Před šedesáti lety debutovala značka sportovních vozů z Dieppe, jejímž otcem byl Jean Rédélé (1922–2007). Na výstavě tedy nechyběla skromná Alpine A 106 stavěná od roku 1955 na upraveném podvozku Renaultu 4 CV, hvězdou se však stalo žluté kupé A 108 se zeleným podélným pruhem. Vpředu s nápisem Interlagos, vzadu Willys. Ano, jeden z osmi stovek vozů Alpine zhotovených v letech 1961 až 1967 v Brazílii v továrně Willys-Overland do Brasil. Mezi těmi, kdo s „kupátky“ tohoto typu začínali svoji závodnickou

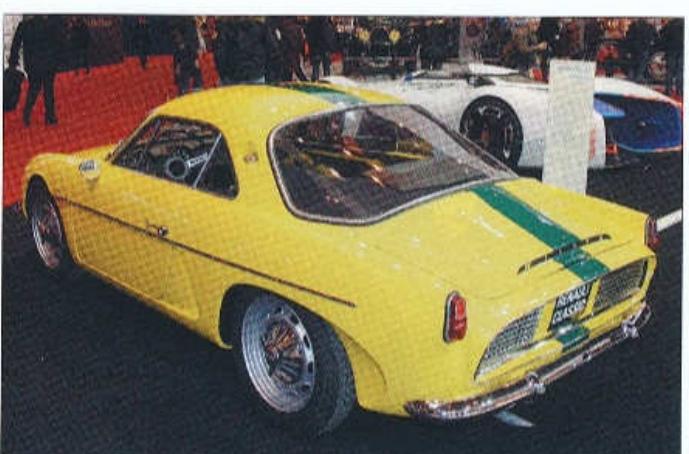


První ročníky „šestnáctek“ zastupoval model R 16 Super z roku 1966

kariéru, byli i Carlos Pace a Emerson a Wilson Fittipaldiové.



Milovníky značky Alpine potěšila brazilská verze Willys Interlagos



V letech 1961 až 1967 vzniklo v Brazílii osm stovek vozů Interlagos



Prototyp dvoudveřového kabrioletu Renault 16 s odnímatelnou střechou

Renault 16 TL s kruhovými světlomety pro americký trh z roku 1972



Dvoudveřové provedení „šestnáctky“ se do výroby nakonec nedostalo



Čiperný jednoválec De Dion-Bouton ročníku 1903 dodnes jezdí

Hlavním jubilantem stánku Renault byla komfortní 4,2 metru dlouhá „šestnáctka“ s předním pohonem a pátnámi dveřmi v šikmém zadí, která v anketě o evropský titul Vůz roku 1965 (ano, takové bylo původní vročení před pozdější úpravou) porazila britský Rolls-Royce Silver Shadow i americký Oldsmobile Toronado.

Renault 16 se proslavil jízdním komfortem a variabilním vnitřním prostorem, ve své době představoval ideál rodinného automobilu. Dočkal se řady variant pohánciho ústrojí, včetně výkonnějších motorů a elektronicky řízené automatické převodovky, musel se však spokojit jen s jedinou pětidveřovou karoserií. V letech 1965 až

1980 dosáhla produkce „šestnáctky“ 1,85 milionu vozů, z nichž pouhé dva tisíce byly dovezeny do Československa.

Kromě půltuctu sériových modelů v provedení pro Evropu i zámoří si návštěvníci mohli prohlédnout také prototyp dvoudveřového kabrioletu Renault 16 s pevnou odnímatelnou střechou. Pohledný vůz by měl nepochyběně šanci na úspěch, do výroby se však nedostal.

Francouzská směs

Při toulkách mezi stánky nebyla nouze o milá překvapení. Jedním z nich bylo setkání se skromným a autenticky působícím vozem De Dion-Bouton ročníku 1903 s vpředu uloženým vodou chlazeným jednoválcem 942 cm³ o výkonu 8 k (6 kW) doplněným dvoustupňovou převodovkou se zpátečkou. Dokáže vyvinout rychlosť až 40 km/h, uvezne čtyři osoby a dodnes je plně funkční.



Průkopník – sportovní Tracta typ E ročníku 1930 s předním pohonem



Malý elektromobil CGE Tudor z roku 1941 dokázal ujet až 250 km



Poválečná verze kabrioletu Simca 8 se čtyřválcem 1,2 l z roku 1950



Turbinová Socema-Grégoire karosovaná firmou Hotchkiss (1952)

Symbolickým hostem expozice francouzské federace historických vozidel (FFVE) byl letos inženýr Jean-Albert Grégoire (1899–1992), průkopník předního pohonu, využití hliníku v konstrukci automobilů a neúnavný experimentátor. Jeho dílo reprezentoval mimo jiné roadster Tracta typ E ročníku 1930 s karoserií Chapron, jehož přední kola poháněl americký šestiválec Continental 2,7 l. Navazoval na modely Tracta s předním pohonem, s nimiž se inženýr Grégoire už od roku 1927 úspěšně zúčastňoval čtyřiadvacetihodinovky v Le Mans.

Válečná léta připomínal malý elektromobil CCE-Tudor ročníku 1941, z jehož hmotnosti 970 kg plných 460 kg připadalo na akumulátory. Jean-Albert Grégoire s ním v září 1942 absolvoval 250 km dlouhou trať z Paříže do Tours průměrem přes 42 km/h.

Vskutku futuristickým dojmem působí aerodynamické kupé Socema-Grégoire z roku 1952 poháněné turbínou Cematurbo o výkonu 100 k (74 kW) doplněnou reduktorem a elektromagneticky ovládanou převodovkou Cotal. Karosovala je firma Hotchkiss, vůz údajně vykazuje součinitel čelního odporu ex pouhých 0,19. Zůstal unikátem, na výstavu jej zapůjčilo muzeum v Le Mans.



Popular Monte Carlo z roku 1937 se opět těší zájmu pařížského publiku

České stopy

Už popáté v řadě se výstavy Rétromobile zúčastnila značka Škoda a francouzské publikum to velmi pozitivně kvitovalo. V hlavní roli tentokrát vystupoval nedávno zrestaurovaný závodní vůz Škoda Supersport (typ 966) s doutníkovitou hliníkovou karoserií a odnímatelnými blatníky motocyklového typu. Dochoval se jako jediný ze tří zhotovených exemplářů, oficiálně byl vyroben v roce 1950.

Ve skutečnosti je však ve stavu ze sezóny 1953.

Zelený tandem tvořilo „kupátko“ Škoda 110 R z poloviny sedmdesátých let a moderní koncept Škoda VisionC. Milovníci klasiky znovu obdivovali aerodynamické kupé Popular Monte Carlo ročníku 1937, jež se do metropole nad Seinou vrátilo po třech letech. Lákadlem pro malé i velké byla věrná replika vojturnetty Laurin & Klement ročníku 1905.



Lákadlem stánku Škoda byl nově zrestaurovaný Supersport z roku 1950



Škoda Supersport typ 966 se v metropoli nad Seinou objevila poprvé



Zelené zákoutí stánku Škoda: „kupátka“ 110 R a koncept Vision C



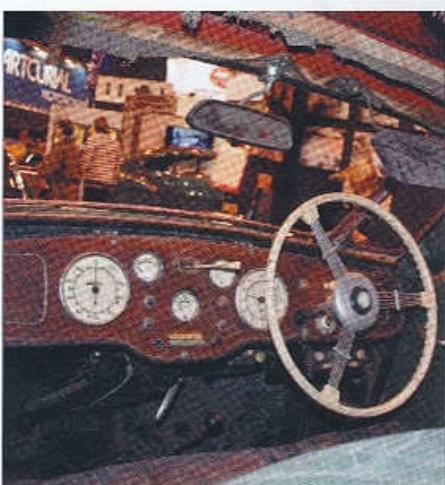
Pohled pod kapotu na vzduchem chlazený motor V8 o objemu 3,4 l



Téměř 14 milionů korun za T 77 A v tomto stavu se nám zdálo moc



Düsseldorská firma Movendi nabízela vůz Tatra 77 A ročníku 1935



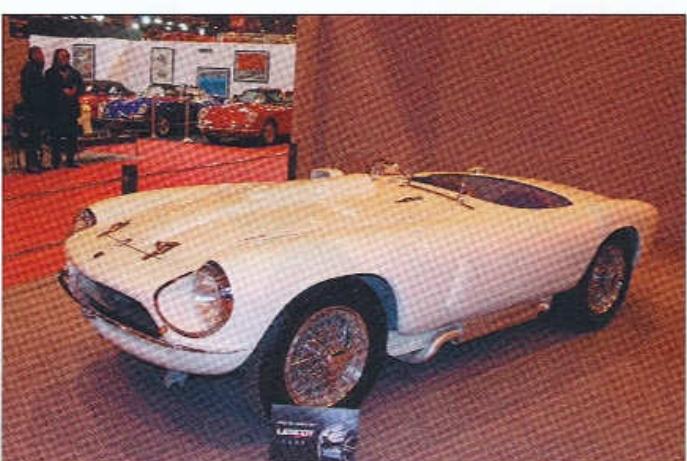
Palubní deska vypadá kompletně, čelní okno s rámem však chybí

Našince ovšem potěšil i pohled na stánek düsseldorské firmy Movendi, kde mezi naleštěnými skvosty značek Aston Martin, Ferrari, Lamborghini a Maserati stála vzácná Tatra 77 A se vzduchem chlazeným motorem V8 3,4 l v zádi prezentovaná jako vůz ročníku 1935.

Chybělo jí sice třídílné čelní okno s chromovaným rámem a kapsy na výplních zadních dveří, jinak ale působila

kompletním a věrohodným dojmem, což potvrzoval i pohled pod kapotu a na palubní desku.

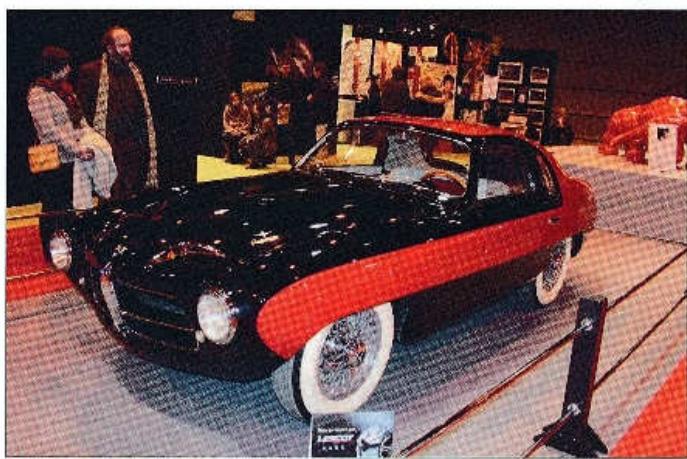
Tatra 77 A byla údajně dovezena do Německa v roce 1999, firma Movendi ji nabízela k prodeji za půl milionu eur, tedy bratrů za 14 milionů korun. To se nám zdálo moc, nekoupili jsme. Ale určitě budeme další osudy téhle kopřivnické krásy se zájmem sledovat.



Spider Pegaso Z-102 Touring Superleggera pro závod v Le Mans 1953



Kabriolet Pegaso Z-102 s karoserií Saoutchik (1954)



Také aerodynamické Pegaso Z-102 Thrill karosoval Touring (1953)



Thrill se může pochlubit osobitě tvarovanou bohatě prosklenou zádí

Španělé a Italové

Součástí letošní výstavy Rétromobile byly dvě expozice španělských a italských automobilových skvostů. Každá čítala tucet pozoruhodných kousků.

Španělské sportovní vozy Pegaso Z-102, jejichž otcem byl konstruktér Wifredo P. Ricart (1897–1977), jsou lákadlem pro opravdové labužníky. Měly výkonné motory DOHC V8 o objemu 2,5 až 3,2 l, převodovku vzadu u rozvodovky a odpružení zkrutnými tyčemi. V letech 1951 až 1957 jich v barcelonské továrně zhotovili jen osm desítek, přičemž většinu z nich karosovaly specializované firmy – zejména italský Touring, francouzský Saoutchik a španělský Serra.

K nejvýraznějším exemplářům pařížské expozice se řadil závodní roadster Pegaso Z-102 Touring Superleggera, jeden ze tří připravených na jaře 1953 pro závod v Le Mans. Po vážné havárii jednoho z vozů při tréninku však nakonec tým Pegaso v závodě nestartoval.

Ze soukromé sbírky v Belgii přicestovalo na výstavu červeno-černé aerodynamické kupé Pegaso Z-102 Touring Thrill, jež se může pochlubit velmi osobitě tvarovanou zádí s rozměrným panoramatickým oknem. V sezóně 1953 působilo v roli magnetu



Lancia Aurelia Vignale (1953) a Lancia Flaminia Speciale Pininfarina (1963)

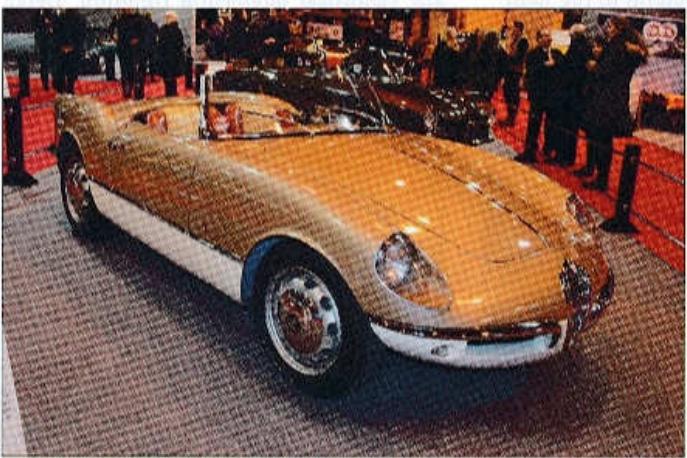
na autosalonech v Turíně, Paříži i Londýně a následně sbíralo ceny na tehdy módních soutěžích elegance.

Krásným a vzácným automobilovým kreacím italských mistrů se už roky věnuje architekt Corrado Lopresto. Z jeho nabídky nás zaujal vůz Alfa Romeo Giulietta Spider Bertone ročníku 1955, jehož decentně zaoblené tvary navrhl v Bertoneho studiu Franco Scaglione.

Zvláštní zmínku si zaslouží i čtyřmístné kupé Lancia Aurelia Vignale z roku 1953, jeden ze čtyř exemplářů kupé tohoto typu podle návrhu Giovanniego Michelottiho.

Společnost mu dělalo o deset let mladší dvoumístné kupé Lancia Flaminia Speciale Pininfarina, pod jehož půvabné linie se podepsal Tom Tjaarda.

Text a foto: Jan Tuček



Alfa Romeo Giulietta Spider Bertone ročníku 1955 z Loprestovy sbírky



Franco Scaglione dal spideru do vínu decentní šarm