VETERÁN

LISTOPAD
2012

Veterán je každé staré auto, které máme rádi

Reportáže

Historie nárazových testů

a další zajímavosti ze světa historických vozidel

ÚVODNÍ SLOVO

Milí čtenáři a čtenářky, ctitelé vůně dávno zašlých časů,

nastal čas, abych k vám opět promluvil já, protože v mé duši staromilce uzrála myšlenka, o kterou se s vámi chci podělit. Zda s ní budete souhlasit či nikoli, je zcela na vás samých. Tedy:
Přijdete na náměstí, zaplněné krásnými historickými auty a motocykly. Zajásáte a jdete si je prohlédnout. Zcela správně – od toho tu jsou, a majitelé se jimi rádi pochlubí. Abyste si uchovali něco víc, než jen prchavou a blednoucí vzpomínku, vytáhnete foťák (v horším případě mobil ☹) a chcete si několik strojů (případně všechny zúčastněné stroje) vyfotit. Ale ouha! Ono to jaksi nejde … Ať koukáte, jak koukáte, ať pobíháte z jedné strany na druhou, ať lezete po lavičkách či betonových květináčích, pořád vidíte v nejlepším případě třetinu vozidla. Předmět vašeho zájmu na vás vystrkuje tu blatník, tu růžek střechy, tu zrcátko či dobovou zahrádku. A proč? Protože je obklopený diváky … Pokud si prohlížejí, nic proti nim … Ale pokaždé na srazu jsem si všiml, že se diváci u stroje sejdou, udělají si shromáždění, a vítají se u něj jak členové rodiny Hujerů ze známé komedie o Marečkovu péru. Jistý pán pokročilého věku, vedle nějž jsem v Pelhřimově na náměstí už asi pět minut s nachystaným aparátem marně čekal, než se mi podaří vyfotit Tatru 57b, to výstižně glosoval: „Sakra, podívejte se, voni si stoupnou zády k autu a žvaní o nemocech!!!“ Je to tak, i tací jsou diváci – tak prosím, kochejte se do sytosti, prohlédněte si detaily, vryjte si do paměti to nejkrásnější, čím historie obdařila automobil, ale pak si své dojmy sdělte opodál. Umožněte nám, kteří plníme svými fotografiemi veřejně přístupná alba, fóra a časopisy, abychom mohli pořídit nějaký ten snímeček … Jinak se může stát, že namísto aut v reportáži uvidíte pestrobarevné obrázky hlav, břich, rukou, nohou a zadků … A to by byla škoda!

Srdečně vás zdravím Pavel Kopáček

Obsah:

Reportáž: 9.Sraz značkových klubů
Reportáž: Táborská jízda
Reportáž: Automédon
Představení vozů: Daf
Zajímavosti
Svezli jsme se: GAZ 21 - Volha
Známé neznámé: Crash testy
Inzerce
Pozvánky
Reklamní plakát

Do druhé desítky: Táborská jízda 2012

Druhou nejvýznamnější každoroční říjnovou událostí bývá mimo výročí vzniku československého státu pravidelné Setkání historických vozidel v Táboře ☺. Letos se tento podnik, pořádaný táborskou strojní průmyslovkou, odehrál již po jedenácté.

Meteorologové slíbili a dodrželi celodenní sluneční svit, takže již před osmou se Tábor utápěl ve světle podzimního rána, kdy Lužnice cudně zahalovala své zákruty bílým baldachýnem, barvy korun stromů si nezadaly s odstínem střech a snivá krása pohledu na probouzející se středověké město nutila aspoň na vteřinku odtrhnout pozornost od řízení a zasnít se …

Na tradičním shromaždišti u průmyslovky krátce po osmé začal maraton příjezdů. Není možné ani pokusit se vyjmenovat všechny značky či typy – od 30. let až do 80. tu byly zastoupeny všechny automobilové školy. V úzkých uličkách chvílemi nebylo k hnutí a účastníci se přesouvali na druhý konec Tábora, odkud startovali do samotné soutěže. Trasa tentokrát vedla přes Chýnov a Mladou Vožici zpět do Tábora; poslední stovky metrů pak jezdce zavedly na náměstí, kde se historické štíty domů naposledy zhlédly v odrazu naleštěných střech ... Obvyklá porce fotek pro ty, kteří nejeli ☺ !

Text a foto: Pavel Kopáček

Lancia Thema upoutala zvukem motoru. Původně poháněl Dino …

Trabíkovi to moc slušelo …

Zatímco škodovek 440 jezdí stovky, 445 je vzácností. Jedna přijela i k nám.

Bugginka klasického vzhledu i pohonu: VW

REPORTÁŽ

Suzuki: malá, sympatická a mrštná terenní bleška …

Stříbrná metalisa umocnila majestát Mercedesu 280 SE.

Červený lak Felicie doplňuje barvu proměn přírody …

Někteří majitelé spoléhají na alarm, jiní na neúplatného strážce!

Prosím o klid: přijíždí Její veličenstvo Královna silnic ….

MGA odstartovalo z křižovatky jako v dobách svého mládí …

REPORTÁŽ

Mezi hrůzou současné produkce vznosně projížděla Škoda 1202 STW …

Krásné „Erko" nejen nadchne, ale ve srovnání s autem za sebou vyjadřuje bohatost minula proti nudě dneška ☹ …

Dopolední slunce si pohrálo s lakem Felicie i Fiatu 600

VW Karmann Ghia potěšil, jen škoda, že nebyl ve veteránském stavu …

Dvoubarevná 603 připlula důstojně a neslyšně, ….

…. ale při odjezdu bylo vidět, že je kdesi „zakopaný psík" …

REPORTÁŽ

Letní říjnový den

První říjnový víkend se konal již tradiční Sraz značkových klubů. Původní nápad z hlav Podještědského klubu realizoval Simca klub poprvé již před devíti lety. Zúčastnilo se ho několik klubů, které využily této možnosti ke své prezentaci a setkání s lidmi z jiných klubů. Postupem času se z akce stalo pohodové setkání všemožných mladších veteránů, spojené se spanilou jízdou.

Tentokráte se v malebném koutě Sázavy setkaly čtyři desítky veteránů, zejména značek Simca a Škoda, které doplnily Citroëny, GAZ, VAZ, Ford, Porsche a Peugeot. Nikdo nad žádným autem neohrnoval nos, neřešil věk ani značku. Nechyběly samozřejmě dobové doplňky.

Soutěž elegance doplnila spanilá jízda po okolí řeky Sázavy. Počasí pořadatel objednal fantastické a pro většinu zúčastněných byl sraz o říjnové sobotě důstojným rozloučením se sezonou.

Text a foto: Michal Primák

Blízkost Sázavy lákala i „Kachny"

Jeden z vítězů Soutěže elegance – Škoda 440 „Spartak"

Fordy zastupovala Cortina MkIII

Na této Ladě spočinulo se zalíbením oko každého bez rozdílu klubové příslušnosti

REPORTÁŽ

Peugeot 405 je sice běžný vůz, ale verze Mi16 už moc běžná není

Těžká pohoda mezi „Spartaky"

Simek byla spousta a to všech možných typů

Stylové dobové doplňky u Škody 120 GLS, která se čím dál víc stává středem zájmu mladších sběratelů

No comment.....

Pěkný Ami 6.....dávaly se na Citroën metalízy??

REPORTÁŽ

Viva la France

Pařížský autosalon zná každý motorista. Rétromobile většina veteránistů. Automédon málokdo. A přitom je velkou chybou tuto přehlídku historických vozidel vynechat. Nahlédněte s námi do haly pařížského letiště Le Bourget na výstavu i na venkovní plochu na sraz veteránů.

Od roku 2004 jsem nepravidelným účastníkem této skvělé přehlídky a srazu historických vozidel, spojených s prodejem náhradních dílů, suvenýrů a modelů. Téměř vždy se mi podařilo zúčastnit se některým ze svých vozů. I letos byly české posádky dvou vozů – Ferrari 400 a Talbot Tagora jedinými zahraničními účastníky. Poprvé nám ale nepřálo počasí, déšť není vítaným hostem na podobné akci. I tak ale bylo k vidění několik set zajímavých vozů všech věkových kategorií, od nejstarších předválečných, až po výjimečné vozy let devadesátých.

Na akci vystavují tradičně ruku v ruce prodejci veteránů i kluby. Škoda, že u nás zatím taková akce chybí.

Text a foto: Michal Primák

Klasické Alfy Romeo na stánku Alfa Classic clubu

To není auto Jamese Bonda, to je Bond 875

Dřívější vzhled běžných aut nejen že nebyl agresivní, dokázal být i roztomilý, jako Panhard Dyna Z1

Jedna z méně známých verzí Lancií Beta

REPORTÁŽ

Dodge Charger 1968. Ale kdo by toto auto neznal, že?

Rambler-Renault pro francouzského prezidenta neuspěl

Ojedinělá karosářská varianta Fordu Taunus

Jeden z nejkrásnějších automobilů nechyběl ani zde Talbot – Lago 126 z roku 1950

Některé exponáty byly pěkně stylizované. Zde třeba v roli plážového vozítka Citroën Ami6

REPORTÁŽ

To nikdy neviděli Ferrari 400? ☺

Chcete vidět Alpine A310? Vyrazte do Paříže

Už jen Andre chybí

Anglické zákoutí. RR Corniche, Ford Cortina Lotus a Mini

TVR Taimar. Neznáte? Já také ne ☺

Anglický elegán – Rover 3500

REPORTÁŽ

V americkém koutku nebyla nouze o Muscle cars.
Na obrázku Plymouth Barracuda

Škoda že se neobjevil ten, který zkurvil takhle Simku Elysée.Grr

Hojnou účast Ramblerů zajistil Renault-Rambler club

Dokonalý Oper Rekord P2

Ať se třeba někteří můžou vzteky rozskočit….ale kdy jste viděli naposledy Renault 25, Mercedes-Benz W123 Coupé, Citroën BX GTI, Peugeot 205 GTI, Opel Calibra nebo Mazda MX5??
Snad kromě posledně jmenovaného tyto vozy téměř vymizely z našich silnic. Co pasuje auta mezi veterány? Rok nebo počty dochovaných kusů? Jejich zastoupení v provozu nebo způsob používání majitelem? Nestálo by za úvahu mít další kategorii pro auta, jejichž rok je mladší, ale jejich provoz veskrze veteránský? To je pouze na srazy či letní výlet??

www.automedon.fr

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Drobek ze země tulipánů

Je to automat? Není to automat? Malá páčka, která má jen tři polohy, žádný hydraulický ráz při přeřazování, žádný kardan, tím méně řetězový pohon – a přesto jezdí … Tohle kouzlo se jmenuje Variomatic a v době ještě nedávné se s ním chlubila nizozemská automobilka Daf, dnešní generaci známá už jen jako výrobce nákladních automobilů, chassis pro nástavby a autobusů. Ale bývaly doby, kdy se mezi pestrobarevnými květinovými lány, v hustém amsterdamském provozu i kolem noordwijských dun proháněly mrštné malé vozíky, z nichž ani jeden neřadil.

Holandsko patří k zemím, minimálně spojovaných s osobní automobilovou produkcí, podobně jako Belgie, Maďarsko či Řecko. A přece během více než stoletého rozvoje automobilismu dalo světu bezmála tři desítky značek, v dnešní době však prakticky zapomenutých. Dnes existuje povědomí o znovuvzkříšené staroslavné značce Spyker, i u nás je známý Donkervoort, méně již třeba Burton. Začátky motorismu v Holandsku, spojené třeba se jmény Van den Gink, Eysink nebo Burgers jsou bez výjimky zapomenuté, stejně jako pokusy z poválečných let – Ruska, A.R.M. nebo karosářsky opravdu hodně svérázný Gatso. Takže zanechme úvah nad tím, co bylo, a věnujme se oněm motorovým skřítkům, které byly tak sympaticky jednoduché …

Druhá dekáda 20. století se chýlila ke konci, když v hlavě nizozemského technika Huberta van Doorna z Eindhovenu dozrálo rozhodnutí postavit se na vlastní nohy založením rodinné firmy. V roce 1928 se v obchodním rejstříku poprvé objevuje dlouhý název „Commanditaire Vennotschap Hub van Doorne´s Maschinefabriek.“ Navzdory honosnému názvu se jednalo pouze o nevelkou opravnu jízdních kol, později jednoduchých strojů a nakonec i motocyklů a automobilů, zpočátku sídlící v jediné dílně na pozemku místního pivovaru. Výrobce piva nejen poskytl útočiště, ale půjčil i část potřebného kapitálu, takže se stal spoluvlastníkem budoucí mamutí firmy. Za pouhé čtyři roky firma dostává nové jméno („Van Doorne´s Aanhangwagen Fabriek.“) Z názvu není těžké rozluštit, že těžiště výroby se přesunulo k nákladním přívěsům. Závažnější změnou ovšem bylo převedení veškerých vlastnických a disposičních práv výhradně na van Doorna. Výroba pokračovala beze změny do války, v omezené míře i během ní, samozřejmě ve prospěch německé branné moci.

Když spojenecká vojska zatavila německým tankům hlavně, rozjel úspěšný továrník opět výrobu přívěsů, ovšem již v roce 1949 rozšířil produkci o nákladní automobily, později i chassis k busům a autobusy jako celek. Mimoto spatřilo světlo světa několik skurilních vozítek, z nichž některé lze spatřit v továrním museu. Třebaže doba byla podobným „prdítkům“ nakloněná, van Doorne pojal jejich design natolik excentricky, že prostě neměla šanci překonat stadium prototypu. Až přišel konec první poloviny 50. let …

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Říká se, že se van Doorne čím dál častěji zahleděl na svištící řemenice a transmise v továrních provozech, které jej svou rychlostí a technickou jednoduchostí fascinovaly. Tady je pravděpodobně prvopočátek nápadu, který jeho vozy proslavil po celém světě. Již v roce 1954 se po továrním dvoře rozjelo první krabicovité autíčko, které mělo namísto složitého a těžkého přenosu výkonu pouhé řemeny. Musíme ale spravedlivě dodat, že inovátor občas neušel posměchu, neboť zkušební prototyp často ujel jen několik desítek metrů, namáhaný agregát kvílel a nesladěný pohon nezřídka učinil konec jízdním zkouškám ☺. Na tomto místě se zastavme, abychom alespoň několika slovy nastínili princip pohonu. Točivý moment se od motoru ke hnací zadní nápravě přenáší soustavou kónických kol (pro každé kolo jedna sada), poháněných od odstředivé spojky speciálními klínovými řemeny. Řemenice se rozvírají nebo svírají v závislosti na odstředivé síle a mění svůj průměr. Řemeny jsou přímo spojeny se zadní nápravou. Řazení tedy není „stupňovité“ jako u klasického hydrodynamického automatu, ale plynulé.

Dětské nemoci prototypu skončily a nastala doba chlubení. Již v roce 1958 je s velkou slávou na amsterdamském autosalonu vystavený malý čtyřmístný Daf. Sklízí ovace a bouřlivý úspěch, ještě během trvání výstavy si jej závazně objednalo přes 4000 zájemců. Úspěch se dostavil: Daf 600, později 33, 44, 55 a 66, včetně méně známých mezitypů, znamenalo desítky tisíc úspěšných, tvarově až na výjimky nenápadných vozítek a malých automobilů, všechny samozřejmě s patentovaným systemem Variomatic, jenž se stal symbolem této holandské výrobny.

Produkce byla natolik úspěšná, že v roce 1967 přijíždí slavnostní delegace otevřít zcela novou továrnu, vyčleněnou pro bestseller s nenápadným označením 44. Ovšem – jak známo – stromy nerostou do nebe, a přišla doba velkých žraloků. Daf, přestože pořád úspěšný, nemohl konkurovat evropským gigantům, ani počítat s vládními subvencemi. Rok 1972 přinesl kulminaci finančních obtíží, vláda ve snaze alespoň udržet kontrolní balík v nizozemských rukou odkupuje 25% akcií, rodina van Doorne vlastní 42%, ovšem po zbylých 33% sáhl velký americký koncern International Harvester, známý výrobce

PŘEDSTAVENÍ VOZU

nákladních a terenních automobilů, traktorů a zemědělských strojů. To byl začátek konce. Finanční zdroje na vývoj se zmenšily na minimum, vozy morálně i technicky zastarávaly, a továrna nebyla s to, přinést radikální novinku. V roce 1975 předává produkci osobních modelů do rukou švédského Volva, ale to již byla labutí píseň značky. Volvo nechalo „dárek od sousedů“ chvíli ve výrobě, přineslo i dílčí změny, ale po nedlouhé době jej ze seznamu produktů vyškrtlo. Daf se od té doby orientuje výhradně na užitkovou techniku, chassis a motory pro jiné automobilky.

Připomeňme si ve stručnosti některé stěžejní i méně známé typy v celkovém přehledu:
- jak již bylo řečeno, rok 1958 přinesl debut typu 600 s dvouválcem shodného objemu a výkonem 21 koní. Dodával se ve versích De Luxe a Standaard, výhradně s karoserií tudor, a to až do roku 1961.
- Novinkou roku 1961 byl Daf Daffodil (pro některé trhy nazván Daf Variomatic). Setrval ve výrobě šest let. Objem motoru byl zvýšen na 750 ccm, výkon vzrostl na 30 koní. V posledním období byl k mání i ve versi o výkonu 36 koní – pod názvem Daffodil De Luxe S. Výhradně na americký trh se dodával Daf American De Luxe a Daf American De Luxe Extra, technika zůstávala evropská, pouze několik ozdob navíc prozrazovalo, že nejde o evropské provedení.
- V roce 1967 se „narodil“ první zástupce číselné řady – Daf 33. Technicky vycházel z předchozího modelu, jeho vzduchem chlazený dvouválcový boxer o objemu 750 ccm dával stále 32 koní. Předcházely mu dnes již prakticky neznámé mezitypy 31 a 32. Populární „třicettrojka“ zůstala ve výrobě do roku 1974, ve standardním a luxusnějším provedením, s karoseriemi tudor, STW, ale i panelová dodávka.

- „Nelogicky“ o rok dříve se zrodil o něco větší model 44, jeden z nejpopulárnějších Dafů v historii. Základem byl opět osvědčený dvouválcový boxer, ovšem již o objemu 850 ccm a výkonu 40 koní. I jeho výroba trvala do roku 1974, prakticky bez technických i karosářských změn. V nabídce karoserií byl obvyklý tudor, STW, dodávka,

PŘEDSTAVENÍ VOZU

ale i pohledný pick-up. V letech 1974 až 1976 se proměnil (pouze číselně) na Daf 46, vše ostatní zůstalo.
- Větší a „dospělejší“ Daf přišel na trh v roce 1967 pod označením 55. Jeho řadový čtyřválec 1100 ccm s výkonem 50 koní vzešel ze spolupráce s automobilkou Renault. O rok později se představil Daf 55 coupé, s elegantní splývavou karoserií, ovšem s běžnou motorisací. Zároveň se na trhu objevil i 55 Combi. Další výkonností stupeň „kupátka“ na sebe nechal čekat do poloviny roku 1971 – pod názvem Coupé Marathon měl motor o výkonu 63 koní a maximální rychlost se přiblížila hodnotě 150 km/h.
- Posledním Dafem se stal typ 66, debutující v září 1972 typem 66 Coupé. Přímo vycházel z „pětapadesátky,“ jeho čtyřválec dosahoval výkonu 53 koní. Téměř vzápětí se objevuje verse Marathon s desítkou koní navíc, dále tudor a Combi s obvyklou mechanikou. Novinkou, ovšem spíše symbolickou, se v roce 1973 stává Daf 66 Marathon 1300, jeho technické parametry doznaly jen minimální změny. V posledních dvou letech existence výrobce představil již jen lépe vybavené provedení GL, tím se však historie završila.

Zmiňme se ještě o elegantním coupé od italské karosárny Michelotti. Seriová výroba byla sice plánovaná, ovšem již zmíněné obtíže se postaraly o opak. I tento exponát můžete vidět v továrním museu. Zajímavý a málo známý je pokus Dafu proniknout do seriálu Formule 3: monopost, osazený litrovým speciálem Holbay-Ford a Variomatikem bodoval v několika okruhových podnicích, ovšem byl to jen jediný pokus bez následovníka. Naproti tomu Dafy 55 a 66 si úspěšně vedly v obtížných rallye přelomu 60. a 70. let; zmiňme např. African Rallye nebo Rallye tisíce jezer …

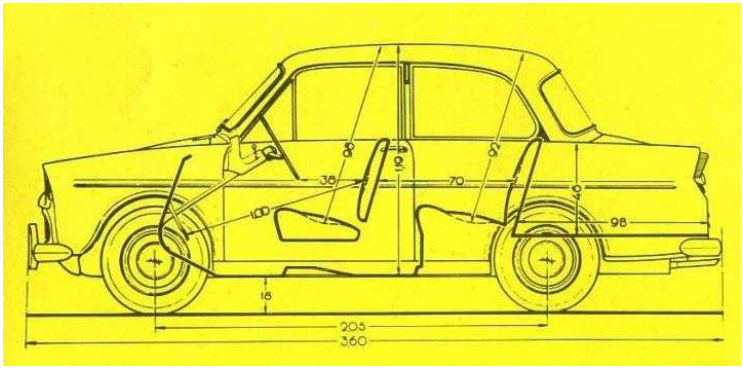
PŘEDSTAVENÍ VOZU

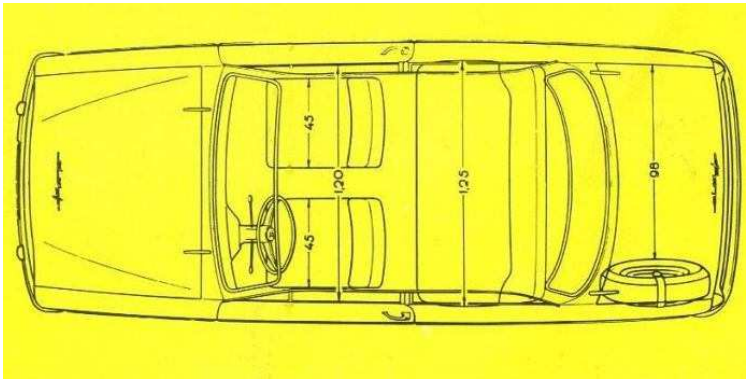
Takže jsme nahlédli do historie, do typologie – no a nyní zbývá už jen ohlédnutí za provozem Dafů v bývalém Československu. Mnoho pamětníků už není – Dafy měly poměrně nedostatečnou antikorosní úpravu, takže jejich konec je nabíledni. Přesto firma několikrát vystavovala na brněnských veletrzích v rámci užitkové techniky i osobní automobily, které se zde bez výjimky prodaly. Na naše silnice našly cestu i ojetiny, třebaže jen v malém počtu. Osobně si vzpomínám na Daf 44, jezdící v mém rodišti ještě v polovině 80. let. Byl bílý a poměrně zachovalý. Pak jsem ke svému velkému překvapení ještě v roce 2001 míjel zaparkovaného Dafa v jedné vesnici mezi Kolínem a Sázavou – bohužel, film jsem měl vyfocený, a už jsem tam nikdy více malého Holanďana nespatřil. Na přelomu 80. a 90. let při mých fototoulkách Prahou jsem na několik Dafů narazil, snad až na jednoho to však už byly trosky … Tím více a mile mne překvapil vojenský otevřený Daf, s kterým jsem se setkal na jednom srazu nákladních historických vozidel. Byl v naprosto recesním stavu a překvapil mne mrštností a zátahem nevelkého čtyřválce.

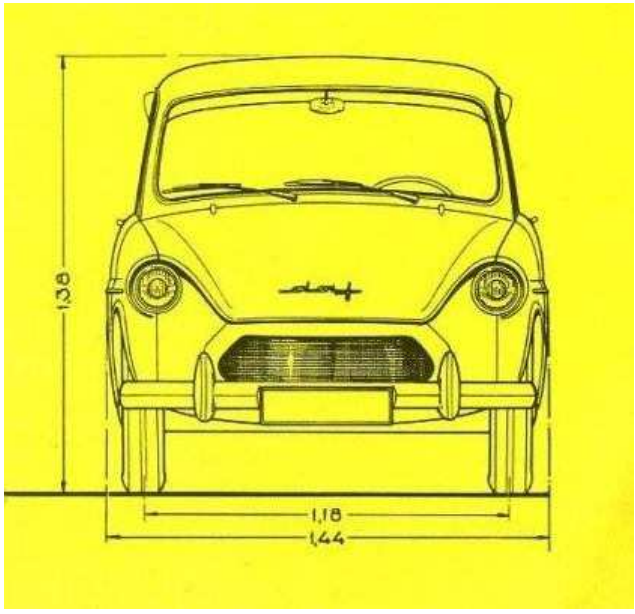
Na samý závěr si neodpustím ještě jedno ohlédnutí za Dafy, tentokráte většími. Koncem 60. let jezdil u jednoho pražského ČSAD červený dálkový autokar Daf, hasiči v hlavním městě měli v 50. a 60. letech k disposici několik Dafů s různými nástavbami (nic se nedochovalo) a z výběrového řízení, konaného na sklonku 60. let, kterého se účastnily firmy Volvo, Berliet a Daf (rozhodovalo se o kontraktu na několik desítek moderních návěsových tahačů) zde zůstal Daf s trambusovou kabinou, který (jak jinak v našich končinách ☹) skončil rovněž rozřezáním.

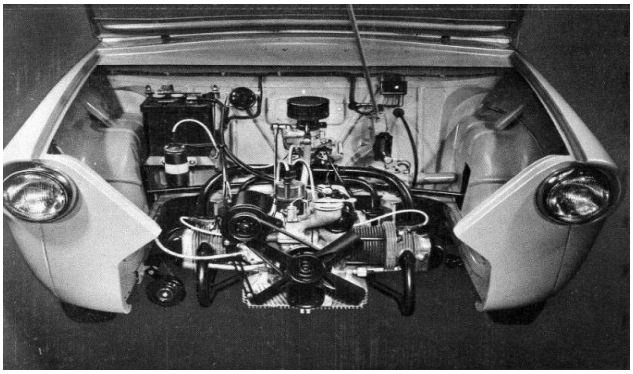
Tolik tedy o značce, jejíž výrobkům nebyla souzena první místa v soutěžích elegance, ani se nestaly postrachem dopravní policie, zato však přinesly desítkám tisíc uživatelů jednak radost z vlastního vozu, ale i hrdost na zemi, která mimo geniálních malířů, tulipánů, sýrů a dřeváků proslula i výrobou světoznámé dopravní techniky.

Text a foto: Pavel Kopáček









PŘEDSTAVENÍ VOZU

Osobní Dafy se samozřejmě rozvážely přepravníkem stejné značky.

Celý výrobní sortiment konce 60. let

Nejen u nás, ale i v tehdejší DDR byly Dafy středem pozornosti. Snímek je z lipského veletrhu.

Někdy se to nepovedlo zezadu …

…jindy zase zepředu

Zdecimované coupé vypovídá o tehdejších bezpečnostních standardech …

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Novým Dafem se svezl i nizozemský král. V pozadí dlouhá kolona vojenských speciálů, připravená k expedici.

Renovovaný Daf 66 z výprodeje nizozemské armády – … u nás velmi raritní vozidlo

Daf na trase nejmenované rallye …

Před zahájením každoročního brněnského veletrhu se všechny vystavované vozy shromáždily na volné ploše a odtud byly rozváženy do jednotlivých exposic. Dvojice Dafů nedlouho poté našla i své kupce

Kupátko patrně před koncem – špína, ukradené zrcátko, oloupaná bižuterie – i takhle je pražské ulice pamatovaly …

Tento exemplář se bývalý majitel snažil vyspravit, ovšem dnes už ani tohoto Dafa nepotkáte ☹ …

ZAJÍMAVOSTI

Dobovka

Simca 1000 Rallye 2 v sedmdesátých letech na trati závodu

Čtenářské foto

Fotku Fordu Granada Coupé Ghia 2,6 nám zaslal pan M. Klíčník

Mrtvolka

Co to bude, až to bude??

Hádanka

Minule jste moc úspěšní opět nebyli……
Opel Diplomat A

Tak něco lehčího ;-)

Odpovědi opět na email

Renovace

Matra Simca Rancho ze sedmdesátých let měla velký problém s korozí. V tomto případě se již renovace karoserie blíží do finále. Už aby vypadala tak, jak na druhém obrázku. V plánu je svezení již v roce 2013.

ZAJÍMAVOSTI

Z „běžného“ provozu

Citroen GSA je k vidění ojediněle, zde GSA v denním provozu na pražském Bohdalci.

Hrálo ve filmu

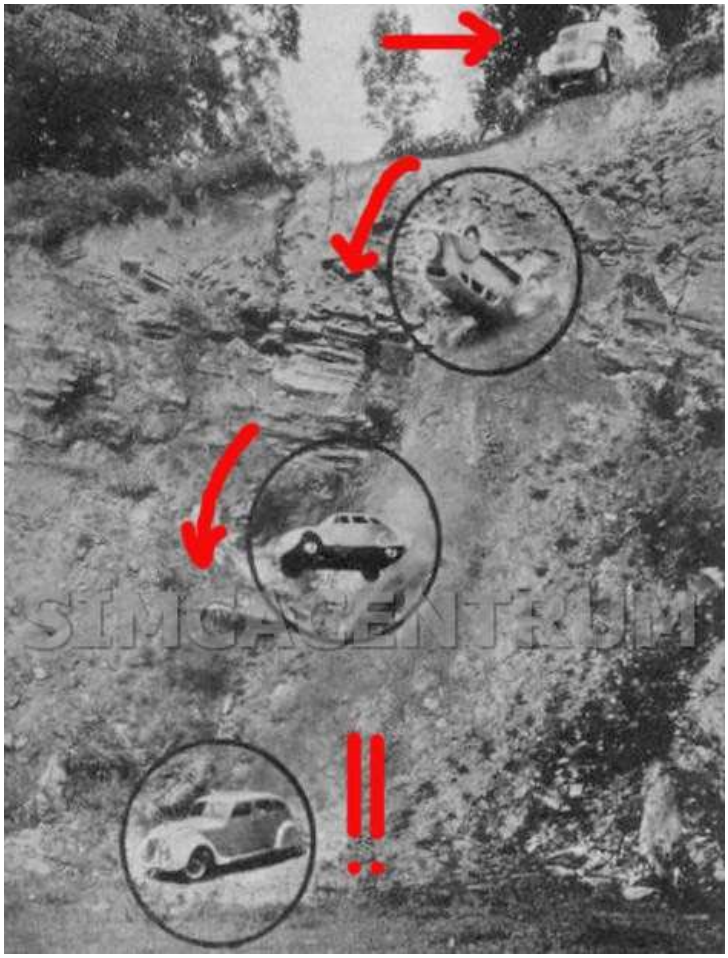
Mr.Bean a BMC Mini – nerozlučná dvojice

Reklamní snímek

Text a foto: Michal Primák a jeho archiv

RÁNA PRO ŽIVOT

Znáte to všichni: ostré bodové reflektory namířené na dráhu a místo „velkého třesku," rychloběžné kamery v plné pohotovosti, spousta pobíhajících mechaniků a v dálce vozidlo, připravené stanout na obětním oltáři ve jménu bezpečnosti … Siréna, nařizující vyklizení místa dopadu, prudký rozjezd … a rána pro život!!!



V 30. letech stačil skalnatý převis. Pokrokový Chrysler Airflow přežil pád jen s malými šrámy díky pevnosti skeletu a tuhému rámu.

Nárazové testy a destruktivní zkoušky všeobecně (všimněte si, že se cíleně vyhýbám a budu vyhýbat anglickému označení, protože čeština stanovila už kdysi adekvátní termín) nejsou záležitostí tří nebo čtyř posledních desetiletí, jak se leckdo mylně domnívá. Jejich rozmach začal již ve dvacátých letech minulého století, především za oceánem, a zkoušky měly dokázat, jak bezpečné tehdejší vozy byly. Nebo spíše nebyly … Samozřejmě z dnešního pohledu … Průkopníkem se staly automobilky GM a Ford, technika vycházela z tehdejších možností: dnes ceněné veterány se shazovaly ze skal, kutálely po travnatých svazích, pouštěly proti dřevěným plotům – občas samovolně, občas v jakýchsi dřevěných korytech pro kola, aby nárazový test neskončil v kotrmelcích, případně hnány proti autům téže značky či konkurenční. V ojedinělých případech se již tehdy za volant posadil ostřílený chlapík, nezřídka bývalý automobilový závodník, aby po nárazu (v mírné rychlosti) do zdi elegantním obloukem vylétl zpoza volantu a při dopadu vedle auta si narazil místo, kde končí záda ☺ (v lepším případě). Ovšem praktické poznatky zůstaly víceméně bez odezvy.

V 30. letech dosáhla vlna testovacích zkoušek i Evropy, průkopníkem byl Citroën, Renault, malé DKW či německý Opel. Občas došlo k pozoruhodným výsledkům: například Opel Regent či Citroën C4 (nepleťte si s dnešním „krasavcem"), několikrát převrácený ze svahu, byl schopný okamžitě odjet – ovšem otázkou je, co by se stalo s posádkou vozu – nejspíš by se při takové čtverylce zapletla do tvaru hlavonožce. Známý je skok Citroënu BL 7 ze skalnatého srázu, po němž vůz bez závad odjel. Klasické nárazové testy se začaly pravidelně pořádat i v USA a zcela vyvrátily dodnes panující názor o neměnnosti tvarů velkého vozu po čelním střetu. Třebaže rám se ohnul mnohdy jen neznatelně, uvolněné plechy kapoty pronikaly do interieru, dekapitovaly cestující na předních sedadlech, volant na dlouhé pevné tyči se nárazem vzepnul proti střeše, čímž řidiči nabídl další možnosti, jak skoncovat se životem … Pokusů byly stovky, tvůrčí myšlení slavilo při destrukcích triumf …

Ale přejděme do doby, o které obvykle píšeme: v poválečném období se do čela průkopníků „bezpečného" automobilu (ono vlastně žádné auto nikdy nebylo a nebude bezpečné, sedí-li za volantem pablb) dostal Mercedes-Benz, který neváhal skupovat vozy po haváriích, analysovat je a poučit se z výsledků. Pozoruhodné je, že tato firma měla již před válkou své centrum vývoje bezpečnostních prvků – podle dnešních měřítek primitivní, ale již samotná existence dřevěné boudy s velkým nápisem dokladovala velké změny do budoucna. Proto překážkám byly posílány celé vozy i chassis, občas při testech z mírné rychlosti seděli za volantem i pracovníci střediska ☹. Postupně se přikročilo k dalším druhům zkoušek, neboť

rychlost vozů vzrůstala a čelní nárazy nebyly jedinou příčinou černých statistik. Takže výzkumná centra zařadila do zkoušek i boční nárazy, převracení, výkruty, nárazy zezadu, apod. Velký kus práce na tomto poli udělal i švédský koncern Volvo, ale třeba i americký Studebaker, o němž se v této souvislosti ví pramálo. Pozoruhodný je fakt, že již jeho modely z konce 1. poloviny 50. let měly čalouněný střed volantu, čalouněnou přístrojovou desku a minimální množství hran před cestujícími na předních sedadlech.

Nárazovým testům se samozřejmě nevyhnuli ani čeští výrobci. V rámci schvalování k provozu v tehdejších tzv. „nesocialistických zemích“ bylo nutno provést změny na karoseriích tak, aby výsledky byly v toleranci norem Evropské hospodářské komise. Ovšem – pohled na zdeformovanou příď škodovky (s motorem vzadu) je tristní a vyvolává mnohé pochybnosti. Ale nebuďme nespravedliví: VW brouk, NSU, malé Fiaty či třeba Renault 8 na tom byly podobně. Testům se nevyhnuly ani luxusní a drahé vozy: proti betonovým blokům byly posílány RR, italské supersporty, ale i třeba velevzácný Mercedes-Benz C 111 s Wankelovým motorem, v jehož seriovou výrobu tehdy ještě doufali všichni.

Naše krátké ohlédnutí za zmuchlaným plechem zakončíme pohledem na možnosti, jak neobsazené auto uvést do pohybu. Zpočátku, jak již bylo řečeno, se využívalo přírodních útvarů a kinetická energie vozidla vykonala své. V některých případech (často v USA) se testovaný vůz roztlačoval jiným a sám pak pokračoval v cestě do nenávratna. Posléze přišel ke slovu naviják a na konci 50. let vše ostatní zastínil „vynález“ parní rakety. Raketa na dvoukolovém podvozku se umístila za záď testovaného vozu a po otevření ventilu prudce i s autem akcelerovala. V určitém, přesně propočítaném místě, zbrzdila (pomocí zúžení vodící kolejničky) a automobil pokračoval sám … Někdy !!! Ono se také stalo (a nejednou), že kolejničky raketu nezastavily a tak nárazový test proběhl současně zepředu i zezadu, přičemž parní raketa se nezřídka podívala až na zadní sedadla – tak dopadla zkouška u Mercedesu 250 S ☺. Později se přešlo k testům v krytých halách, kde proces nebyl závislý na počasí, a zkoušenému vozu udělil hybnost opět speciální naviják či zařízení, známé z katapultáže letadel z paluby mateřského plavidla.

Toť zhruba vše, i když o tomto thematu by bylo možné napsat knihu – a také jich několik napsáno bylo. Namísto dalšího vyprávění vám předkládáme fotografie, které o dějinách nárazových testů řeknou vše podstatné.

Byly to „rány,“ jimž padly za oběť desítky tisíc dnes vzácných a pečlivě schraňovaných veteránů. Ale nelitujme jich. Posloužily, aby pomohly udržet na živu nás, kteří je řídíme.

Text a foto: Pavel Kopáček

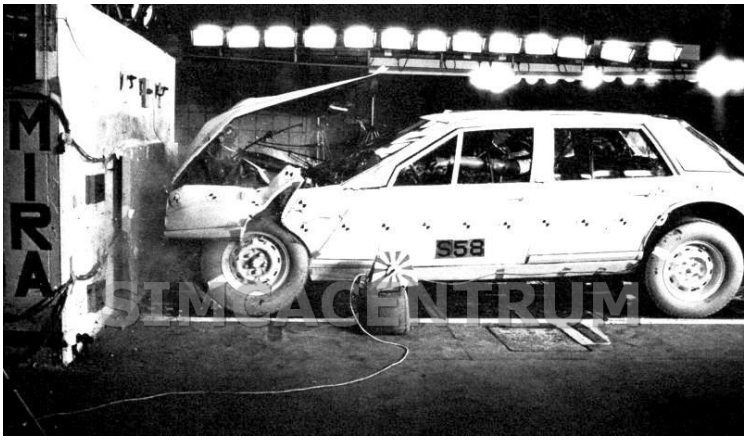
Mercedes-Benz W 126 při „offset“ nárazu, kdy se příď střetne s překážkou necelou polovinou šířky. Poškození je sice fatální, ale prostor pro osádku je neporušený včetně mechanismu dveří. Ukázkový příklad bezpečného vozu již před více než 30 roky!

Volvo je dalším evropským průkopníkem a snímek hovoří za vše. Bylo to v době, kdy většina evropských automobilek ještě vyráběla „smrtící pasti.“

ZNÁMÉ - NEZNÁMÉ

Talbot Tagora obstál na výbornou. Přístup do vozu je neporušený, deformace střechy v místě horního okraje předního okna je téměř neznatelná. Škoda, že ani takový úspěch nepomohl Tagoře stát se evropským šlágrem. Měla na to …

Některé automobilky spolupracovaly s výrobci zabezpečovacích zařízení pro silnice a dávaly své vozy k testovacím účelům. Na snímku britský Standard Vanguard najíždějící pod ostrým úhlem do svodidel …



Destrukci se nevyhnuly ani nejluxusnější modely – např. úchvatný Aston Martin Lagonda. Třebaže je prostor pro posádku neporušený, trochu překvapí totální zkáza celé přední části. Leckdo by možná předpokládal větší pevnost …

Lamborghini Countach na konci cesty. Rychlost v okamžiku nárazu nárazu byla dle údajů výrobce nižší, možná proto není poškození přídě tak rozsáhlé. Otázkou zůstává možnost otevření výklopných dveří při nárazu „offsetů či zvýšenou rychlostí.

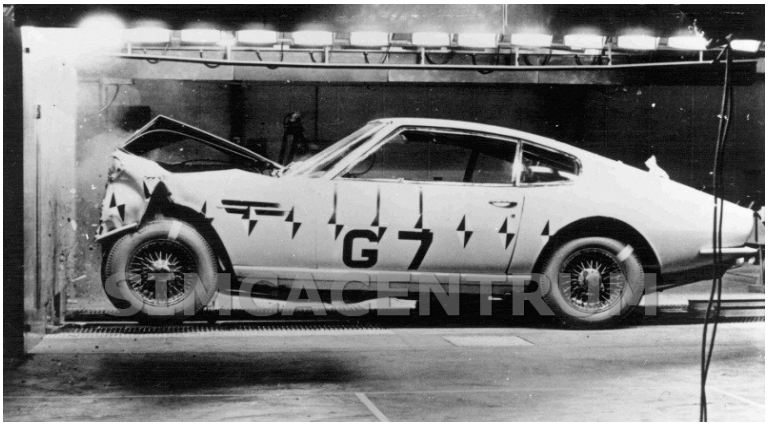
Poslední okamžiky před kotrmelcem: Mercedes-Benz W 113 na překlápěcí plošině. Tímto testem musela projít všechna vozidla včetně cabrioletů.

VW 1300 stojí bokem a technik umisťuje čidla na místo předpokládaného poškození. Vlevo je připravený „beran," těžká konstrukce, deformující celou boční část. V pozadí desítky „spotřebovaných" Volkswagenů.

ZNÁMÉ - NEZNÁMÉ

V roce 1969 už stuttgartská automobilka naplno pracovala na vývoji spolehlivého airbagu. Snímek ukazuje nárazový test modelu W 108. Airbag se osvědčil a objevil se v nabídce nejdražšího příslušenství další generace S-Klasse (W 116). Za pozornost opět stojí naprosto neporušený přístup k cestujícím vpředu, třebaže přední dveře chyběly …

Oldsmobile 98 z roku 1974 při barierovém testu s airbagem. Všimněte si ohnutí nosného rámu, ale bohužel i několika deformací karoserie. Ovšem vzhledem k velkým deformačním zonám a všestranně čalouněnému interieru by posádka s největší pravděpodobností pravděpodobnostní přežila bez úhony. Možná by i Oldsmobile – i na českých silnicích došlo k podobným příhodám!



Osmiválcový Aston Martin DBS v prvních desetinách vteřiny po nárazu! Zkouška v roce 1969 musela být vykonána z důvodu požadavků zahraničních trhů (např. USA). Náraz musel být citelný, Aston je předními koly ve vzduchu, ovšem poškození přední části bychom čekali větší. Jo, tehdy ještě Británie uměla vyrábět auta …

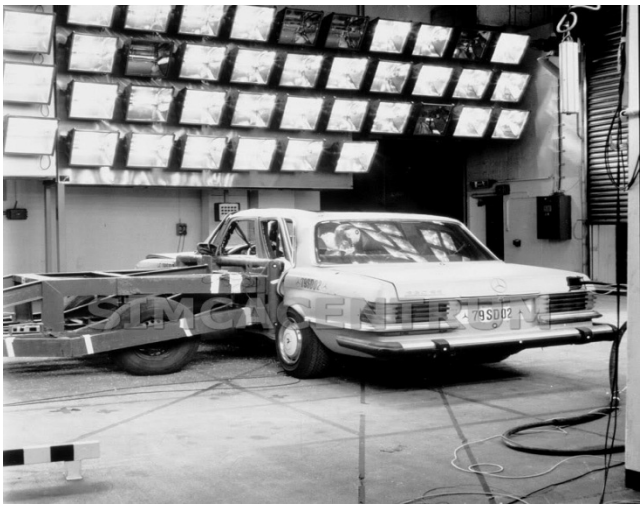
Malý Talbot Samba cabrio velmi mile překvapil. Třebaže jeho předek vyvolává asociaci jistého psího plemene, klec pro cestující je neporušená (při absenci pevné střechy jako nosného dílu!), což svědčí o péči, kterou francouzský koncern věnoval bezpečnosti cestujících.

Osádka vystoupí bez problémů a patrně nezraněna.

Americké výrobky přelomu 40. a 50. let dávaly cestujícím velmi malou šanci na přežití. Třebaže byly velmi robustní a v běžném provozu naprosto spolehlivé, pasivní bezpečnost rovnala se nule. Na poloze zkušebních figurin „dummies" si jistě uděláte představu o následcích čelního nárazu. Zatímco deformační zony mohutné přídě absorbují kinetickou energii nárazu, tělo řidiče letí nezmenšenou rychlostí proti volantu a v okamžiku, kdy jej hrudníkem ohýbá směrem ke stropu, je řidičova životní pout' u konce. Další fatální poranění mu již nevadí, neboť je utrpěl „post mortem." Spolujezdec absolvuje krátký let ze zadního sedadla a skončí patrně bezvládně zkroucený dílem na kapotě, dílem zlámaný o přístrojovou desku. To není moje fantasie, to je poznatek z fotografií nehod v USA ☹.

ZNÁMÉ - NEZNÁMÉ

V roce 1973 zkoumal koncern VW samonavíjecí pásy. Ke zkoušce používal pouhý skelet brouku – jakési saně, které do překážky narazily přední částí, takže karoserie zůstala bez poškození.



Těžké beranidlo udeřilo plnou silou do boku Mercedesu Ač se podle velkých nárazníků může „obět'" jevit jako americký model, jedná se o zkušební „Safety car," který který počátkem 70. let stavěla každá významnější automobilka Některé bezpečnostní prvky se pak použily při konstrukci „velkého piána" W 116.

„Houstone, máme problem!!!" Ani ne tak v Houstonu, jako ve Stuttgartu, ale o raketu se jedná … ☺ Při nárazovém testu řady W 108 selhal brzdící mechanismus pojezdu s parní raketou, ta udělila zkoušenému vozu první kosmickou rychlost, a neovladatelný stroj se roztříštil o dvěstětunový železobetonový blok. Tentokrát by asi nikdo nepřežil, ale nutno dodat, že málokdo z nás se vydává na cesty a aktivovanou parní raketou doslova za zadkem … ☺

Překvapivě dobře dopadla barierová zkouška pro malý malý VW Golf I. generace. Všechny dveře fungují, skelet nezaznamenal větší deformace. Mimochodem….víte od koho koupil VW návrhy Golfu??

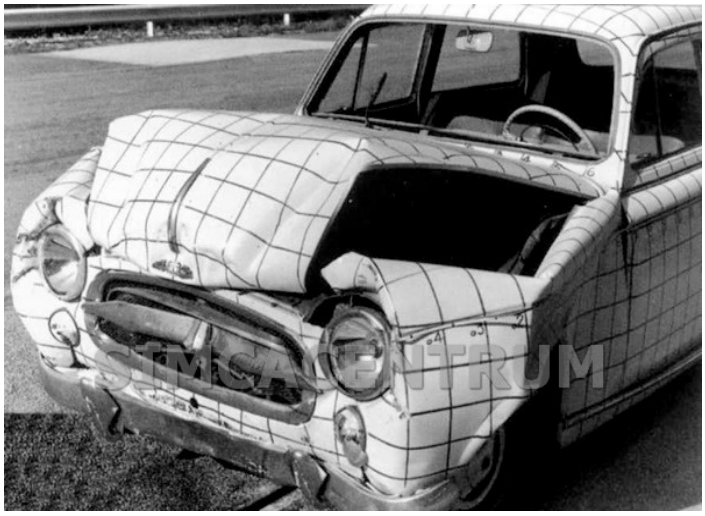
……

Soudruzi v NDR se usnesli na valutovému přínosu a výsledky výzkumu automobilky Trabant prodali VW

Příprava na první „raketový" test u Mercedesů. Elektřina mění vodní náplň v páru, posléze bude vůz přemístěn na nárazovou dráhu a „odpálen" … Jak se ovšem při nárazu zachovala raketa v kufru, zpráva neuvádí …

ZNÁMÉ - NEZNÁMÉ

Ford V8 ročníku 1949 po jiném druhu testu. Jak vidno, karoserie je chráněná mohutným ocelovým nárazníkem, vůz se ale v době střetu s překážkou pohyboval rychlostí necelých 20 mil. Poškození je minimální, ovšem osádka opět nechráněná. Takže tudy cesta nevede …



Třebaže Peugeot 403 přišel na trh v polovině 50. let, kdy pro většinu automobilek byla bezpečnost podružným nebo neznámým thematem, dopadl velmi dobře. Příď zcela pohltila energii nárazu, z neporušených prvků klece pro osádku lze usuzovat na úspěšnost testu. Nakonec, Peugeot 403 se stal šlágrem trhu, a to nejen francouzského …

Namísto budování nákladného zkušebního zařízení volily jisté automobilky občas i nekonvenční způsoby. Tak např. firma Porsche vyzkoušela pevnost svého soutěžního modelu 904 pomocí jeřábu a pečlivě propočtené výšky.

„Volá Země, Porsche přistálo!" ☺ Sice poškození se nezdá až tak tragické, ale pochybuji, že by po dopadu ještě někdo někam volal …

ZNÁMÉ - NEZNÁMÉ

První zkušební náraz do nové bariery v září 1959. Mercedes nemá dveře, pruhovaná kovová lišta slouží k měření úhlu a délky deformací skeletu.

Renault 16 – vůz roku. Nevím nevím, ale cestující by asi moc jásavě nehovořili, pokud tedy vůbec … Řidič je evidentně ohrožený zlomenou karoserií, dítě na zadním sedadle odlétá smrti vstříc. Pásy by jistě mnohému odpomohly, ale nejsou samospasitelné.

Vanden Plas Princess v odstrašujícím momentu nárazu. Měl sice v seriové výbavě samonavíjecí pásy, ale patrně celá osádka by utrpěla těžká, možná i smrtelná zranění.
A přitom je to takové sympatické auto …

Takhle tedy bezpečnost nevypadá …
Počátkem 80. let bylo v USA módou pořádat odstrašující kampaně za bezpečnost aut (rovná se pokynu: zbav se starého pěkného a kup si nový hnus ☹). Ovšem srážka dvou křižníků z druhé pol. 60. let je dost přesvědčivá. Na druhou stranu ale buď'me fair: cokoli menšího takový Olds smete, i když utrpí šrámy. Mimoto je dnes známým faktem, že na takovéto obětní beránky si pořadatelé vybírali obzvláště prohnilé exempláře, které odstrašující moment splnily na výbornou … Ale na to není třeba jezdit za Atlantik, mnozí z vás si jistě vzpomenou na potupný a opovržlivý komentář jistého německého profesora, spolupracujícího s klubem ADAC. . Tenkrát, v r. 1991, „otestovali" bezpečnost Trabantu. Až po mnoha letech profesor promluvil o tom, kolik jim dalo práce, aby sehnali co nejstarší typ v maximálně hanebném stavu, aby zjištěná „fakta" mluvila jasnou řečí … ☹

Raketa připravená ke startu, naleštěný Mercedes a zamračený technik, uvažující, jak to dneska zase dopadne … Zajímavostí je zcela vpředu vykukující Opel Olympia Rekord – že by ke srovnání???

SVEZLI JSME SE

Bolšaja mašina

„O GAZu jsi ještě nepsal!“ napůl vyčítavě, napůl ze srandy povídají kluci z GAZ klubu. Sedíme na srazu, kde v řadě aut vyčnívá Rudova Volha, přesněji GAZ M21 Volga. To je pravda, pomyslím si, a od slov a úvah je za volant carevny jen kousek.

Do starých Rolls-Royce se nenastupuje, tam se vchází. Do Volhy je to podobné. Vejdete dovnitř, usednete na baldachýn a uchopíte ten obrovský volant. Trčí tam z palubní desky, trochu překáží. Ale já jsem štíhlý kluk, takže mě nepřekáží ☺. Koukám se kolem sebe a vstřebávám první pocity. Vnitřek nenavozuje pocit kdovíjak velkého prostoru, ale mohou za to ty baldachýny místo sedaček. Na jejich výrobu jistě padlo dvakrát více materiálu, jenž na ty, které máte jistě ve svém voze, ať už jezdíte čímkoliv. „Proč je tu to akvárko?“ ptám se majitele a ukazuji na rychloměr. Je totiž z průhledného „skla“, na němž jsou zevnitř napsané číslice. To je v pořádku, chybí ale jakýkoliv podklad, takže vidím kromě číslic i „strojek“, z nějž trčí ukazatel. Výsledek je trochu nečitelný. Ve zkoušeném voze mělo „sklo“ tmavší modrou barvu! To je dle odstínu karoserie, vysvětluje mi majitel. Ani po tomto vysvětlení ale na rychloměr není lépe vidět. No nevadí, pomyslím se a chci zavřít dveře velikosti vrat od stodoly. Moc se jim nechce, ale může za to chytrá aretace dveří, která tak chrání pasažéry, aby jim třeba ruský vítr nefoukl do otevřených dveří a nepřerazil jim tím nohy.

Teď již nic nebrání otočení klíčkem a probuzení 2,4litrového motoru. Rychlý pohled na pedály, původem zřejmě z lokomotivy. Napínám ze všech sil svaly na levé noze a sešlapuji spojkový pedál. Řadící páka u volantu řadí k sobě a dolů první rychlostní stupeň. Vůz musí být zcela v klidu, protože jednička není synchronizovaná. Pak se již majestátní kolos dává do pohybu. Přeřazení na dvojku Volze znatelně prospěje. Houpavým pohybem vyjíždíme přes děravou cestu z kempu.

V klidu projíždíme městečkem k jeho okraji. „Těch kolejí si nevšímej“ říká mi Ruda před železničním přejezdem. Podvozek utlumí český železniční přejezd a my stoupáme kopcem vzhůru. Chvilku mi trvá, než

SVEZLI JSME SE

rychlost sladím s dvojkou a trojkou v převodovce. Jednička je jen na rozjezd a čtyřku to nemá. Celou jízdu tedy obstarávají pouhé dva rychlostní stupně. Stoupání je v pohodě, nějak mi nevadí, že se suneme pomalu, bez ohledu na to, jak zašlapávám plynový pedál do podlahy.

Rovinka za městečkem umožňuje motor více rozvášnit. S tím ale nesouhlasí podvozek a my vesele plaveme po okresní cestě. Říkám si, že příslušníci Veřejné Bezpečnosti, jezdící s carevnou s majákem k případu, museli být asi sebevrazi. Mně bohatě stačí rychlost kolem šedesátky, aby stav mého adrenalinu dosahoval hladiny, hraničící s infarktem. Což ale neznamená, že by snad Volha

nejela nebo byla nějak zvlášť nestabilní. Jen nejezdím každý den s autem s počátku šedesátých let, vyvinutý ještě o nějaký ten pátek dříve.

V malé vesničce, kam jsme dorazili, se otáčíme. Nějaká paní nechápavě třeští oči přes plaňkový plat. Škoda, že jsme nevystoupili a nezačali na ní mluvit rusky ☺. Cesta zpět ubíhá vždy rychleji. Ale když se blížily serpentýny, ubíhala cesta až příliš rychle. Ze všech sil šlapu na brdový pedál. Sakra, zlatý posilovač. Rozhodně se nedá říci, že by brzdy byly chloubou tohoto stroje.

Řidiči okolo dávají najevo carevně svůj respekt. Možná i proto, že hrana kapoty carevny je o notný kus výše, než z novějších aut. A srazit se se sovětskou Volhou se jim zřejmě nechtělo.

Jako celek funguje GAZ 21 - Volha velmi dobře. Porovnávat Volhu s auty ze stejných let moc nejde. Je prostě svoje. A proto má stále své příznivce.

Děkujeme Rudovi Reithalerovi za zapůjčení vozu.

Text a foto: Michal Primák

VETERANSERVIS

- **ÚDRŽBA, SERVIS, RENOVACE POVÁLEČNÝCH HISTORICKÝCH VOZŮ A YOUNGTIMERŮ**
- **GENERÁLNÍ OPRAVY MOTORŮ A DALŠÍCH CELKŮ**
- **VEŠKERÝ SERVIS VOZŮ SIMCA, MATRA, TALBOT**
- **DOVOZ DÍLŮ NA VOZY SIMCA, MATRA, TALBOT**
- **SKLADOVÝ PRODEJ DÍLŮ NA VOZY SIMCA, MATRA, TALBOT**
- **ZAJIŠTĚNÍ PRODEJE VAŠEHO VOZU**
- **VYŘÍZENÍ STK PRO HV**
- **PŘIHLÁŠENÍ HV**

Nezávislý časopis VETERÁN vydává Simcacentrum.

Zdarma ke stažení z našich webových stránek.
Zakázán přetisk a využití textů a fotografií bez našeho písemného souhlasu!

Simcacentrum provozuje společnost FINTALK Invest s.r.o.
Redakce: Pavel Kopáček, Michal Primák

Kontakty na redakci:
Email: michal@simcacentrum.cz, pavel@simcacentrum.cz
Tel: 603 710 537

www.simcacentrum.cz

VETERANBAZAR

Máte zájem o prodej Vašeho veteránu?
Jak probíhá prodej v našem VETERANBAZARU?

- převezení vozů do našeho veteran bazaru
- prohlídka vozu a sepsání protokolu o stavu vozu
- sepsání dohody o zajištění prodeje

- pořízení kvalitní fotodokumentace a videodokumentace
- zajištění článků o vybraných vozech do našeho časopisu Veterán
- inzerce na inzertních serverech a značkových fórech
- vlastní prodej
- zajištění převodu vlastnictví včetně vyřízení veteránských testací

Vůz je možné přistavit kdykoliv po předchozí dohodě. Možné i o víkendu.
Případně jsme schopni zajistit dopravu naším odtahovým vozem

Nezávislý časopis VETERÁN vydává Simcacentrum.

Zdarma ke stažení z našich webových stránek.
Zakázán přetisk a využití textů a fotografií bez našeho písemného souhlasu!

Simcacentrum provozuje společnost FINTALK Invest s.r.o.
Redakce: Pavel Kopáček, Michal Primák

Kontakty na redakci:
Email: michal@simcacentrum.cz, pavel@simcacentrum.cz
Tel: 603 710 537

www.simcacentrum.cz

VETERANBAZAR

Talbot Samba Cabrio — Cena: 29 900,- Kč

Manželka se rozhodla prodat svůj Talbot Samba Cabrio. Auto máme od roku 2000. Průběžně dostalo nový lak a komplet novou střechu (inv.50tis). Karoserie je ve velmi dobrém stavu, motor je dobrý, převodovka hlučná (příp. mám tři jiné). Drobné nedodělky (kovářova kobyla...znáte to :-)) Auto je provozováno jednou za rok na sraz. Má platné CZ doklady. Samozřejmě pravidelný servis a garáž.

VETERANBAZAR

Ferrari 400i **790 000,-Kč**

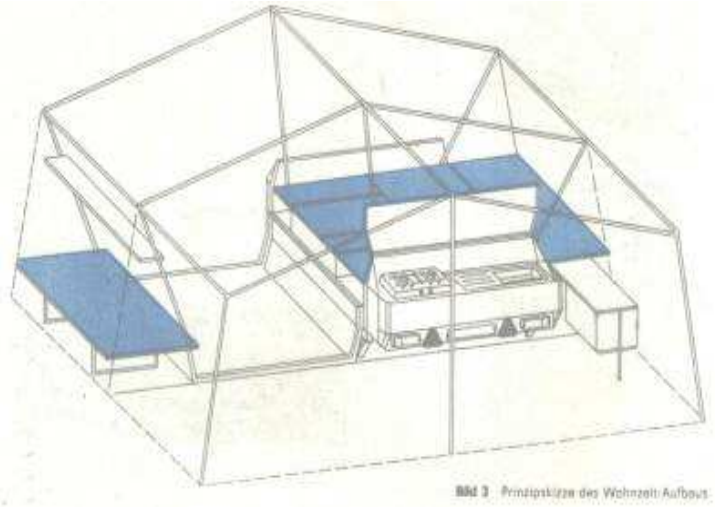
Nádherné dvanáctiválcové Ferrari ve výjimečném stavu a malým proběhem kilometrů. Jedno z nejvíce perspektivních aut pro investici s garancí skvělého svezení. Přímý potomek legendárního Ferrari 365. Veteránské doklady. Velmi stylový vůz.

VETERANBAZAR

Simca Aronde Messagere 59 000,-Kč

Ojedinělá Simca dovezená z Francie. Dochovaných 5 kusů (dle informací z fr.Simca klubu). Motor po repasi, velmi dobrá karoserie. Pojízdný, K nenáročné renovaci.

VETERANBAZAR



Camptourist CT5 **7000,-Kč**

Východoněmecký obytný „stanopřívěs“. Dvě místnosti + kuchyně. K výbavě patří tři lůžka, stůl, vařič. Ideální k veteránu. Rok výroby 1973. S doklady po TP. Dobrý stav.
www.unser-camptourist.de

VETERANBAZAR

Talbot Tagora GLS

Cena: 150 000,-Kč

Nádherný Talbot z roku 1981. Kompletně doložená historie, veškeré servisní zásahy. Najeto celkem 65 000km. Posledních 45tis.km pouze po srazech a dlouhých cestách. Odborný servis. Verze s automatickou převodovkou, tempomatem, klimatizací!, servem, centrálním zamykáním a další výbavou. Vše originál. Následný servis a náhradní díly zajištěny.

VETERANBAZAR

Simca 1301 28 000,-Kč

Velmi zachovalá Simca 1501. Pěkná karoserie a interiér, plně funkční, platná TK. Vše originál. Horší lak. Tyto Simky ubývají z našich silnic, tato stojí za trochu péče. Servis a díly zajištěn

---

Simca 1301 – 1968, vůz po kompletní karosářské opravě s využitím nových dílů. Před opravou plně funkční. Nyní zbývá lak a zprovoznění. S doklady a historií. Pouze za cenu karosářských oprav. Výhodná nabídka. Cena 33 000,-Kč

S.O.S cleans white-wall tires really white

S. O. S. is rugged: Just twist the pad and see. Compact, tightly-interwoven, S.O.S. holds up while cleaning off the toughest curb-marks, grease and ground-in dirt.

S. O. S. has grease-removing soap right in it. Just dampen the pad and squeeze up the suds; that's all you do. An S.O.S. pad is ready to go to work—instantly!