VETERÁN

LISTOPAD 2013

Veterán je každé staré auto, které máme rádi

Známé - neznámé

Reportáž

a další zajímavosti ze světa historických vozidel

At the seashore, in the mountains, at the country club,
on the boulevards, wherever you meet people
of wealth and discrimination—there, in
increasing numbers, you find THE
LOZIER
1912
6-CYLINDER 51 H.P. $5,000
4-CYLINDER 46 H.P. $4,700
Catalog and name of nearest dealer on request
LOZIER
2408 Mack Avenue, Detroit

ÚVODNÍ SLOVO

Vážení a milí čtenáři a čtenářky,

tak jsme se trvale usídlili na trhu veteránských časopisů. Téměř dva roky práce, zatím 23 vydaných čísel a přibližně 1000 stránek veteránského čtení a prohlížení pro Vás. Podle Google Analytics si náš časopis stahuje každý měsíc přibližně 1000-1500 čtenářů a toto číslo měsíc od měsíce vzrůstá. Z toho máme obrovskou radost. Větší radost nám dělají Vaše příspěvky. Ať již se jedná o Vaše články do rubriky „Z pera čtenářů“, kam píšete své zkušenosti s veteránkem, příhody z cest, koupě vozu či renovace, nebo fotky do rubriky „Čtenářské foto“ v Zajímavostech. Ještě větší radost nám dělají Vaše emaily se zpětnou vazbou na naše psaní. Vaše pochvalné emaily mají zázračný vliv na naši energii do psaní ☺. A největší radost nám dělají Vaše vyznání, že čtete jenom nás, že máte zájem o tištěnou verzi nebo si vyžádáte naše číslo účtu pro zaslání příspěvku na naše náklady. Svým životem si žije náš facebookový profil na www.facebook.cz/simcacentrum, kde umísťujeme obsah, který není v časopisu. Aktuálně třeba fotoseriál z renovace Simky 1301 spécial, která probíhá v našem servisu.

Když v redakci plánujeme další a další vydání, říkáme si, že bylo fajn zajet tam a tam na sraz, navštívit to či to muzeum nebo se stavit u toho a toho člověka. Pak sečteme náklady na naši dopravu za těmito reportážemi. Jsme ochotni tomu věnovat čas, energii, vytvořit článek či reportáž…na druhou stranu by se v těchto případech hodilo něco v redakční kase ☺. Nemáme však v úmyslu krátit naše rodinné rozpočty a ani nechceme zpoplatňovat časopis, který nás všechny tak baví. Vybrali jsme variantu, nazývanou „princip dobrovolnosti“. Uvádíme zde proto naše číslo účtu pro Váš dobrovolný příspěvek (396 769 1001/5500 – do zprávy pro příjemce uveďte prosím heslo „časopis“) a věříme, že každý čtenář pravidelně sám ocení přínos naší práce pro Vás. Věříme totiž na lidskou ušlechtilost a to, že každý člověk je v zásadě dobrý.

Čas ukáže, zda to bude fungovat tak, jako například v Lesním baru v Jeseníkách www.lesnibar.cz), který jsem před pár lety navštívil. Srub v lese je otevřen a bohatě zásoben jídlem a pitím. Na zdi srubu je velká cedule s cenami. Každý si může natočit pivo, občerstvit se, odpočinout a pak do pokladny na zdi hodit příslušný obolus. Bar byl plný lidí a vše funguje. Kdo nevěří, ať se jede podívat.

A pokud to bude fungovat i nám, můžete se i Vy těšit na rozšířené reportáže a rubriky „Lidé a auta“ v dalších číslech našeho i vašeho časopisu VETERÁN.

Příjemný podzim přeje Vás

Michal Primák

Obsah:

Reportáž: Krásná auta, ale děsná zima
Představení vozu: Česká legenda
Dvojité Zajímavosti
Známé neznámé: Se zvířetem v techničáku
Známé neznámé: Nad hlavou nebe, pod koly ocel
Recenze: Oldřich Uhlík – Karosář
Obchodník se sny
Vyrobeno v ČSR: Božský závoďák
Simca a my: Moje milovaná Simca aneb jak to všechno začalo
Z pera čtenářů: Podzimní „Citroënování“
Investice: Veterán víc než zlato?
Výročí: Oslavujeme nebo vzpomínáme
Výročí: Dotlouklo srdce, umlkly struny
Reklamní plakát

REPORTÁŽ

Krásná auta, ale děsná zima!

Tak touhle stručnou větičkou by se dal charakterisovat dvanáctý ročník „Čelkovické jízdy“, tradičně pořádané táborskou strojní průmyslovkou. Duší každoročního setkání je ředitel p. Marcel Gause, který sice na startovní listině nefiguruje, ale obětuje tomuto, dnes již tradičnímu, podniku celoroční úsilí, čas a vše ostatní, co takový závod potřebuje.

Letošní jízda připadla na první říjnovou sobotu, kdy už okna parkujících aut zastřela námraza, a ruce řidičů si opět zvykaly na škrabky. Jestliže na místě registrace před průmyslovkou byla mrazivá zima, tak na našem „fotofleku“ se k ní přidal ještě i prudký vítr, takže mně a synovi drkotaly zuby jak dvoutakt bez tlumiče. Sluníčko tvořilo jen dekoraci a oteplovat se začalo v okamžiku, kdy po soutěžní trase na Bechyni projel poslední stroj ☹. Ovšem tváří v tvář technickým zázrakům a pokladům dob minulých si člověk nepřipustí výkyvy počasí.

Takže slavnostně prohlašujeme 12. ročník Čelkovické jízdy za zdařilý a těšíme se na příští rok!

Text: Pavel Kopáček Foto: Pavel Kopáček

Ford Capri Mk.II je doslova na výsluní !

Tato Felicia byla nádherná. Proč? Protože byla naprosto PŮVODNÍ!

Zajímavý Fiat X 1/9 v provedení bez nehezkých amerických nárazníků.

Brouci stáli frontu …

REPORTÁŽ

„Jsem Kachýnka a mám kšiltík, abych Tě neoslnila!" ☺

Very British!

„Bohyně" v černém šatu přivezla důstojnost a šarm.

„Občané, rozejděte se! Tady není nic k vidění!"
(Až na nádherný hasičský Henschel ☺)

Pravořízené 110 R vzbudilo hodně pozornosti a zvědavých pohledů.

Tatra 603 se kolem nás jen mihla …

PŘEDSTAVENÍ VOZU

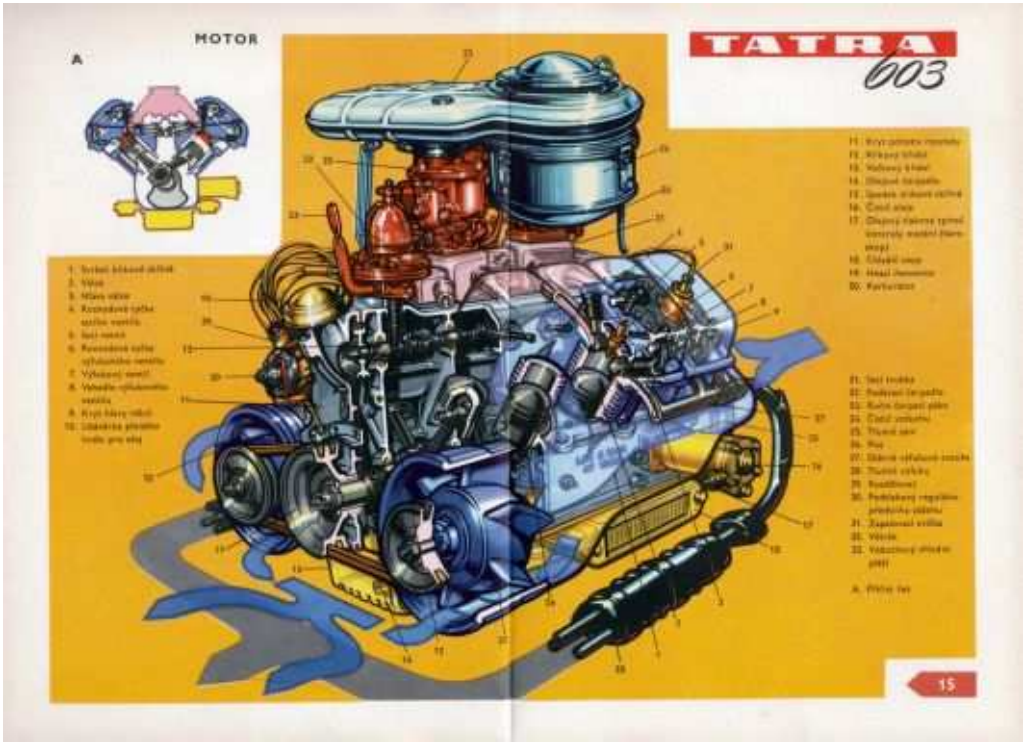
Česká legenda

Černé „přízraky“ na silnicích komunistického Československa si zajisté pamatujeme všichni. Dnes jsou Tatry 603 předmětem sběratelského zájmu, splnění snu a také spekulace. V době svého vzniku, i dnes je populární „šestsettrojka“ autem, které nenechá nikoho chladným. Ale vznik tohoto krásného vozu nebyl zase až tak jednoduchý…

Psal se rok 1951, když představitelé socialistického Československa rozhodli o ukončení výroby osobních automobilů Tatra v Kopřivnici a převedení výroby Tater 600 do Mladé Boleslavi. To samozřejmě nepřijali s nadšením ani na severu Moravy, ani ve středočeském AZNP. Co s rozpracovaným projektem nástupce proudnicových tatrovek vyřešili ti, co se s nesmyslným ukončením výroby nechtěli smířit, šalamounsky. V pražské konstrukční kanceláři Tatry byl relativně klid a na vývoji se dalo pokračovat tak, jako se tehdy pokračovalo ve východním bloku na více zajímavých nápadech, kterým nebylo dovoleno spatřit světlo světa běžným způsobem. Pokračovalo se tedy utajeně. Projekt sice vycházel původně z Tatraplanu, resp. Tatry 87, ale postupně se vzhledu předchůdce vzdaloval.

Vývoj motoru pro nástupce ale pokračoval nadále. Předpokládalo se využití pro lehký terénní vůz pro armádu. Agregát se testoval i v závodním monopostu T 607 a T 607-2. Prototyp Tatra 803 ale jako terénní vůz nevyhovoval a motor našel uplatnění až v lehkém terénním nákladním automobilu Tatra 805.

Když si soudruzi vzpomněli, že nemají čím jezdit, nařídili Tatře do jednoho roku připravit reprezentativní automobil pro jejich potřeby. Po měsíci dostali odpověď v podobě „Technické zprávy o konstrukci velkého



šestisedadlového vozu Tatra“. Motor byl již vyvinut a v pražské kanceláři rovněž pokročili. Pro urychlení vývoje a testování po československých silnicích byl motor vestavěn do Tatry 87. Několik dalších návrhů designu nové Tatry, jako např. ideový návrh s názvem Valuta, bylo zamítnuto a pokračovalo se v tom, co tehdejší šéfkonstruktér a jeho tým připravili v pražském azylu.

V červenci 1955 vyjíždí první prototyp s názvem Tatra 603 a ještě téhož

PŘEDSTAVENÍ VOZU

roku je představen veřejnosti na strojírenské výstavě v Brně. Hned v následujícím roce je vyrobena devítikusová ověřovací série a pokračuje testování. Nedostatky se odstraňují za pochodu a nutno říci, že jich není málo. Podzimní II.výstava československého strojírenství není o prezentaci „šestsettrojky“ ochuzena. Vystavovaný vůz z ověřovací série ve dvojbarevném lakování budí zaslouženou pozornost. Tatra má ještě dělené čelní sklo, neboť není nikdo, kdo by uměl vyrobit takové, které by v Kopřivnici potřebovali. Částečné zakrytí zadních kol se do následné výroby nedostalo. Ač byla veřejnost novou Tatrou okouzlena a množily se dotazy na možnost dodání vozů do zahraničí, Národní podnik Tatra bojoval s jinými problémy. Velké těžkosti při konstrukčních přípravách vozu, vzájemné neshody mezi zúčastněnými, stoupající tlak z vyšších míst na dodání vozů, nedostatečné zásobování materiálu, nedostatek kvalifikovaných pracovníků a i další problémy způsobovali pochybnost, zda se Tatra 603 nakonec bude vyrábět. Špatných zkušeností s projekty, které nakonec nenašli uplatnění, bylo všude okolo dost a dost. Výroba nových tatrovek ale pomalu začínala. V roce 1957 převzala politická a podniková reprezentace klíčky od prvních 354 kusů aerodynamických automobilů Tatra 603. Mezitím došlo nejen na vylepšení pod kapotou a na podvozku, ale i na karoserii. Přední blatníky zdobilo chromované logo „603“ a lišta na zadních blatnících se posunula o něco výše.

Na bruselskou světovou výstavu se čeští výrobci chystali nejen s neméně legendárním autobusem Škoda 706RTO, ale i s pěticí kopřivnických vozů. Zaznamenaly velký úspěch a zájem zahraničních dealerů, ale o vývozu si v tuto chvíli mohla automobilka jen nechat zdát. A tak jediným výsledkem výstavy byly návrhy, vedoucí ke zlepšení kvality a následně konkurenceschopnosti na zahraničních trzích. Ve stejném duchu hovořil i ÚVMV, který vývoz nedoporučil, dokud nebude zásadně zvýšena kvalita kopřivnických vozů.

I když vyrobené Tatry 603 měli své nové řidiče, nadále pokračovalo testování vozů, zejména srovnávání s konkurenčními modely, mimo jiné např. s Mercedesem či Jaguarem. Zajímavostí je jeden z pořízených vozů za účelem srovnání. Ve Spojených státech amerických vyráběný Chevrolet Corvair se stále nedařilo dostat do republiky. Až zjištění, že vládce Kuby Fidel Castro by jeden vůz měl mít, vedlo k návrhu na výměnu. Corvair se stěhoval do Československa, nová Tatra do sbírky kubánského diktátora. Na našem území je tento Corvair dodnes.

Neklidné období v automobilce se pomalu uklidnilo až po ujištění zájmu „vyšších míst“ o další dodávky vozů. Počty vyrobených kusů pomalu rostou. V roce 1958 je to ještě jen 576 vozů, následující rok rovných 800 a začátek dalšího desetiletí si v Tatře připisují 1220, resp. 1332 vyrobených „šestsettrojek“.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Oddělení vývoje pracuje na možných nástupcích. Tatře 608, menšího kompaktnějšího vozu a přímého nástupce T603 s označením Tatra 603A se sníženou stavební výškou motoru. Navrženo je provedení sedanu a STW. V Bratislavském závodě Tatra vzniká prototyp mikrobusu pro 13 osob s označením Tatra 603MB. Je použit motor Tatra 603, upravená kabina z Tatry 805 a některé další vlastní díly. Zbytek je ale vyroben pouze pro 603MB. O mikrobus nebyl zájem a využitím podvozku pro lehký rozvážkový automobil, který na trhu chyběl, se nikdo nezabýval. Plány končí v koši. Do dnešních dnů se ale prototyp mikrobusu dochoval ve sbírce bratislavského Muzea dopravy. Nízkoplošinový valník toto štěstí neměl. Ač byl vyroben prototyp, ve druhé polovině 70tých let byl sešrotován. Studie Tatra 608 potichu mizí v propadlišti dějin, nadále ale pokračují práce na typu 603A. Nakonec jsou vyrobeny makety a později i prototypy. Do výroby se ale nedostávají a oba prototypy jsou později prodány do soukromých rukou. STW, později předělané na sanitu, se po čase vrací do kopřivnického muzea Tatra, kde ji lze vidět dodnes. Druhý prototyp jezdí po československých silnicích a čím dál víc se vzdaluje svým vzhledem originálu. Díly vozů jiných značek řeší nemožnost nákupu dílů v síti prodejce. Až v posledních letech byl vzácný prototyp Tatry 603A pečlivě restaurován známým specialistou na kopřivnické vozy, firmou Eccora. Dnes je již dokončen a v plné kráse.

Ale vraťme se do roku 1962, kdy světlo světa spatřuje další modernizace. Tentokrát se jedná o model, označený jako Tatra 2-603. Přední masku s třemi světlomety nahrazuje novější provedení, kde místo nachází místo světlomety čtyři, „hrabičky“ vstupu vzduchu na kapotě se zjednodušují, zadní světla mají větší plochu. Další změny lze najít v interiéru, kde původní kapličku s rychloměrem nahradil obdélníkový sdružený přístroj a na podvozku. Tento rok je vyrobeno kulatých 1300 vozů. Výrobní počty jsou ale stále nízké. V porovnání s předchůdcem – Tatrou 600 Tatraplan, které bylo v rekordním roce 1950 vyrobeno 2055 vozů, kopřivnická novinka stále pokulhává. Ani v roce 1963 se situace nelepší, spíše naopak. Vyrobených 520 vozů je velmi málo.

A po modernizaci přichází návrh další modernizace. V dubnu 1964 se objevuje označení Tatra 3-603. Opět změna přední masky, nárazníků, olištování…ale nakonec zůstává vše při starém a podivné typové označení mizí ze scény. Výrobní čísla hovoří v roce 1964 o 527 vozech a následný rok o 705 vozech.

Ač byla poslední modernizace zamítnuta, myšlenka modernizovat „šestsettrojku“ zůstává. V Bratislavě vzniká ideový návrh nástupce pod názvem tatra 603X. Karoserie je pohledově konvenčnější. Počítá se rovněž s nižším motorem. Ke konci roku 1966 je připraven funkční prototyp a po přelomu roku začínají funkční zkoušky. Vzápětí je ale projekt ukončen a bratislavský závod vyčleněn z n.p.Tatra.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Kopřivnická automobilka se spojuje s italskou firmou Stile Italia s požadavkem na návrh možného nástupce Tatry 603. Italové dodávají několik návrhů, z nichž ten, který byl vyhodnocen jako nejlepší je velmi, velmi podobný bratislavské 603X. Žádný z návrhů nedošel ani k realizaci makety. Rovněž plány na zvýšení výkonu motorů ve spolupráci s jinou italskou firmou (pracující i na Alfách) nebyly naplněny a spolupráce byla ukončena.

Protože se neužívalo sériově označení 3-603, tak další modernizace 2-603 byla označována jako „model 66“. Týkala se např. úpravy přední kapoty, zadních vstupů vzduchu, boční lišty opět změnily své místo. Úpravám se nevyhnul ani interiér, ani některé technické díly. „Modelu 66“ se vyrobilo 738 kusů.

V březnu 1967 dochází k setkání „podvýboru technického vývoje“, což jsou zástupci několika čs závodů, jejichž program se týká automobilů. Mimo jiné vyhodnocují již vyrobený funkční vzorek Tatry 603X a navrhují některá zlepšení. 603X byl srovnáván i s 603A, ale „áčko“ bylo až příliš vázané na zastarávající Tatru 603, proto byl tento prototyp označen jako nevhodný. Ve vývoji 603X se ale pokračovalo a vznikl ideový návrh Tatry 603X2.

Opět se „tatrováci“ rozhodli oslovit italské karosáře s žádostí o návrh nástupce T603. Tentokrát byla zvolena firma Vignale.

Mezi osmy sty vyrobenými vozy v roce 1967 byly i ty, které nesly označení Tatra 2-603 „model 67“. Chlubily se větším předním sklem, v přední části kapoty zmizel vstup vzduchu a objevil se v podobě konvenčních mřížek na konci kapoty, Tatra dostala nové poklice kol. Další změny očím byly očím skryté, jako třeba umístění nádrže.

Zásadnější vzhledovou změnu přinesl následující rok. Tatra se pyšnila rozšířenou přední maskou. Důvodem byla nová vyhláška o provozu na pozemních komunikacích, které světlomety uprostřed přední masky nevyhovovaly. Z téhož důvodu bylo změněno osvětlení zadní SPZ. Nárazníky dostaly podélné pryžové dorazy, několik drobností bylo možné najít i v interiéru. Brzdy dostaly potřebný posilovač. Počet vyrobených kusů v nešťastném roce 1968 dosáhl číslice 1217.

Plánované uvedení zásadní modernizace Tatry 603 pod opětovným označením T3-603 spolu se zcela novou Tatrou 613, na které se podílela zmíněná firma Vignale, a která byla ve fázi prototypu, nebylo z kapacitních důvodů reálné. Proto bylo rozhodnuto pokračovat v přípravě T613 a T3-603 zrušit a pokračovat pouze v dílčích modernizacích menšího rozsahu na modelu 2-603.

T2-603 „model 69“ dostal konečně kotoučové brzdy na všechna čtyři kola. Vzhled zůstal beze změn. Ani následující roky nepřinesly nějaké velké změny ve vzhledu Tatry. Za zmínku stojí zrušení „kotvy“ na přední kapotě v roce 1971. Jedna z posledních navrhovaných úprav, kde byly např. přední světlomety oválné, již realizována nebyla. Výrobní čísla v letech 1969 až 1974 oscilovala kolem 1550 kusů. Poslední rok výroby „šestsettrojky“ vyjelo z kopřivnického závodu 874 kusů. Nakonec se v roce 1975 stala krásná, aerodynamická Tatra 603 historií. Celkem spatřilo světlo světa 20 422ks.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

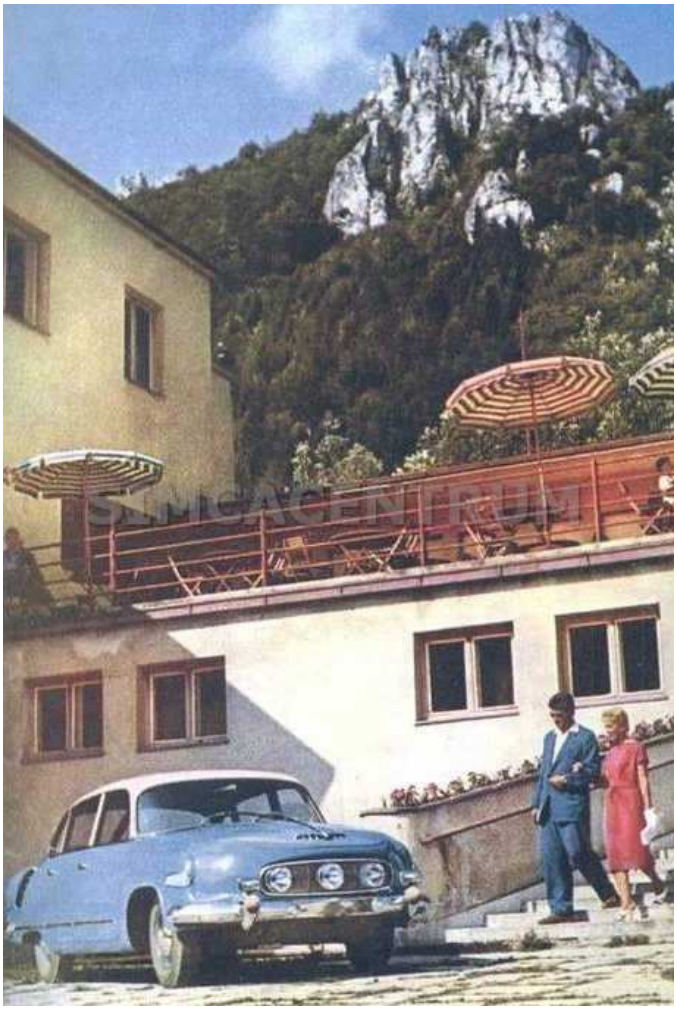
Ač byla Tatra reprezentativní vůz, neztratila se ani v automobilových závodech. Možná je to dnes těžko pochopitelné, ale bylo tomu tak. Pro zlatou plaketu si „šestsettrojky“ dojely už na svém prvním závodě. A pokračovaly nejen v závodech na našem území, ale i v zahraničí. Nezapomenutelným úspěchem je například vítězství v rakouské Alpské rallye nebo úspěšná účast na Nürburgringu při závodě „Marathon de la Route“. Celkem Tatra 603 startovala na 79 československých i zahraničních soutěžích a přivezla více jak sto padesát medailí!

Dnes je Tatra 603 sběratelskou modlou, ikonou československého automobilového průmyslu, pamětníkem starých časů i předmětem spekulací a kšeftů. Současné ceny jsou docela vysoké a ne vždy odpovídají realitě. Hlavní roli hraje ale patriotismus. Vždyť za milion korun lze jinak pořídit mnohdy vzácnější, rychlejší, pohodlnější nebo starší vůz. Skutečností bylo, že prakticky nikdo, kdo získal novou Tatru 603, ji nepoužíval k nedělním výletům. Naopak kopřivnické vozy musely snášet mnohdy každodenní provoz bez ohledu na podmínky. Takže se nevyhnuly ani prosoleným silnicím, což se projevilo po letech na karoserii. Koroze si vybíraly nemilosrdně svoji daň, a kdo chce dnes renovovat „šestsettrojku“, ten si s karoserií užije své ☺. Ale obdiv všude, kde svoji Tatru předvede, stojí za všechnu tu práci.

Tatra 603 je prostě Tatra 603.

Text: Michal Primák

Foto: Michal Primák a jeho archiv



Tatra 603 v prvním provedení. Dvoubarevné lakování bylo provedeno při příležitosti bruselské výstavy Expo 1958. Většina vozů byla v obyčejné černé barvě.

Mariánské Lázně s množstvím hotelů a lázeňských domů viděly hodně prominentních tatrovek. Zde je zachycen, patrně západní, devizový turista se svým BMW 501.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Makety vozů Tatra 603. Na levém obrázku dělá maketě společnost předchozí model Tatra 600 Tatraplan.

Prototyp při zkouškách. Všimněte si ještě děleného předního okna.

O Tatry 603 byl velký zájem i v zahraničí. Dodávány byly ale téměř výhradně v rámci RVHP.

Zadní partie prvního prototypu se zakrytovanými zadními koly.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Prototyp Tatry 803 s motorem ze „šestsettrojky" neuspěl.

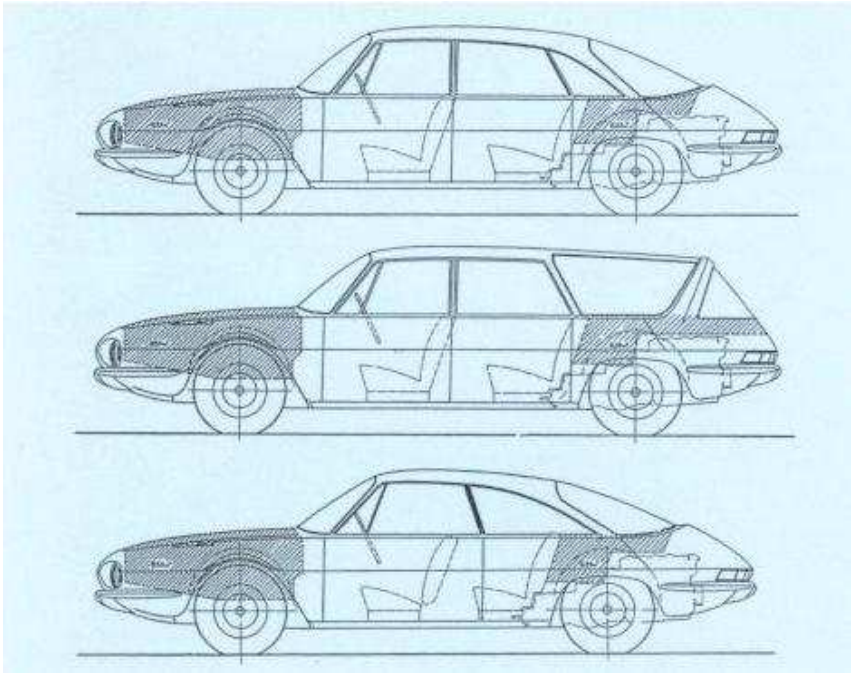
Tatra 805 měla víc štěstí. I ji poháněl stejný motor.

Malosériová výroba kopřivnických tatrovek. Všimli jste si, že naprosto chybí „roboti"?

Tatra 603A vyniká čistými liniemi. Sanitní verzi dnes můžete obdivovat v kopřivnickém muzeu. Pro využití ve zdravotnictví se ukázalo nevhodné řešení s vysokým motorem vzadu. Prostor pro pacienta byl tak nízký, že neumožňoval žádné ošetření.

Sedan při jízdních zkouškách. Jediný vyrobený kus je dnes po kompletní renovaci v soukromých rukách.

PŘEDSTAVENÍ VOZU



Návrhy Tatry 603X z pera bratislavských „tatrováků".

Československá historie…

„Šestsettrojky byly v hodně filmech, zahráli si například ve filmu „Jak se krade milion"

Modernizace, která se do výroby nedostala. Dochovala se?

Brněnský strojírenský veletrh a jeho hvězda.

Tatra 603 udělala radost i filatelistům.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Některé „šestsettrojky" již září na srazech, některé jsou v rukou spekulantů či obchodníků a čekají, až za ně někdo „vysolí balík". Věříme, že těchto krásných strojů bude na srazech a výstavách přibývat a že spekulanti svoji pozornost zaměří na jiné komodity.

ZAJÍMAVOSTI

Dobovka

Běžné dopravní prostředky osmdesátých let….až na toho Velorexe ☺.

Z hluboké historie

Hanomag Rekord není běžně k vidění…

Potkali jsme

Dárek pro novomanžele…přejme jim hodně společných spokojených kilometrů.

Soutěž

Kdo nepoznal střechu Škody 120? ☺

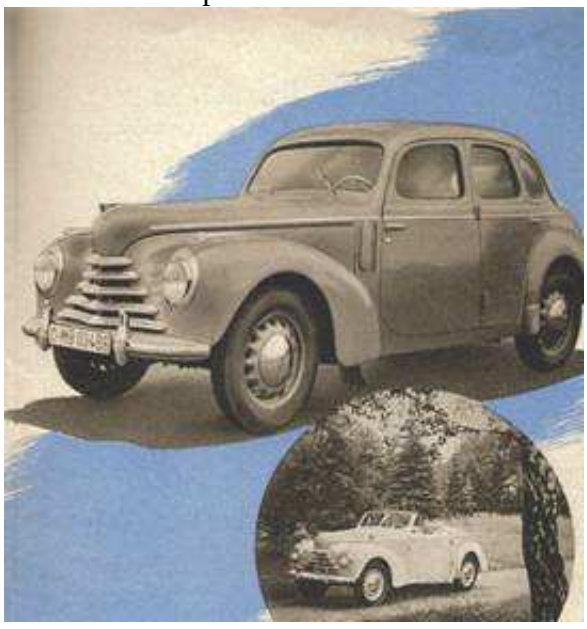
Tentokrát pro Vás mám znak?
Ke kterému autu patří?

Odpovědi pište na email:
michal@simcacentrum.cz

Zatím v renovaci

Jaké cesty asi čekají tuto Škodu 1202, až ji její renovátor dokončí?

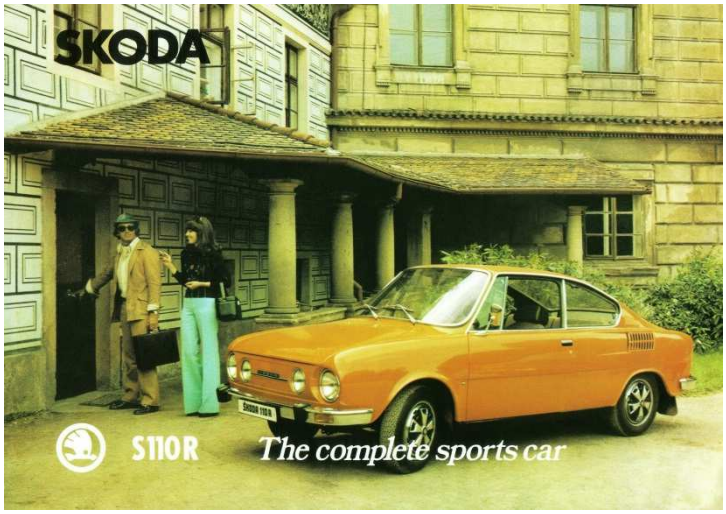
Takhle po renovaci



ZAJÍMAVOSTI

Česká mrtvolka

… a tak vypadala jako nová



Bylo jsem eRko, a třeba…třeba ještě někdy…jednou….budu…….a takhle mi to bude slušet….jako za mlada…

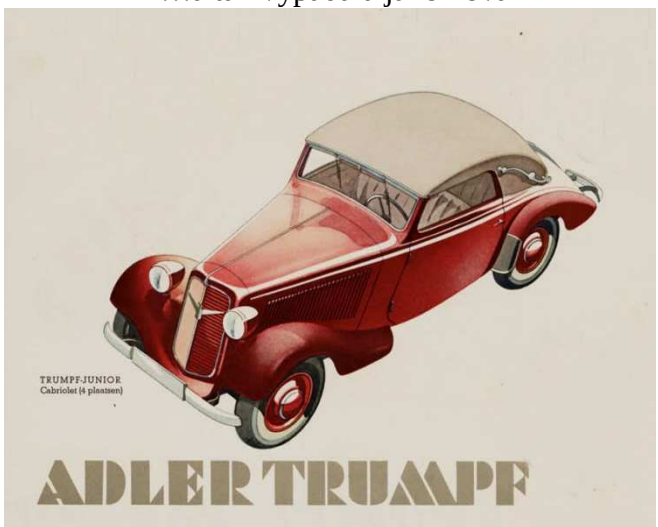
Zahraniční mrtvolka

… a tak vypadala jako nová

Buick Special ročníku 1958 je zatím ve stavu vraku, ale i on má naději na znovuvzkříšení.

Předválečná mrtvolka

…a tak vypadala jako nová



Tak tento Adler Trumpf to má již patrně za sebou. Čas a síla na jeho renovaci není. Tak stojí na dešti v „muzeu".

ZAJÍMAVOSTI

Hrálo ve filmu

Ve filmu Copak je to za vojáka jezdila spousta Volh 24, když honili příslušníci VB Jiřího Langmajera, alias vojína Koubu. Anebo je fotka z Akce Slavičín 2013? ☺

Z archivu čtenářů

Krásným Talbotem Lago T120 se nám pochlubil ing.Jiří Lukeš. Děkujeme za fotku a přejeme krásné zážitky v této francouzské klasice.

Z prospektů a reklam

Text: Michal Primák Foto: Michal Primák a jeho archiv

ZAJÍMAVOSTI

Dobovka

V Mladé Boleslavi se neprohánělly jen škodovky, ale i Moskvič, Wartburg či předválečný Mercedes.

Z hluboké historie

Dokonale renovovaná Škoda 430 při odjezdu na vyjížďku …

Potkali jsme

Tuhle krásnou Simku 1301jsem vyfotil asi před deseti roky, ale potkávám ji dodnes! Díky za takové majitele!!

Soutěž

Kdo minule poznal interiér „Brouka" ?

Dneska se zeptám, jaképak auto ukazuje „neonová" fotka?
Odpovědi pište na email: pavel@simcacentrum.cz

Zatím v renovaci

Takhle po renovaci

Dvě oddělené poloviny Pontiaku Grand Prix. Snímek je ale značně letitý, takže už ani nevím, zda „Pont'as" vypadá jako na vedlejším záběru…

ZAJÍMAVOSTI

Česká mrtvolka

A tak vypadala jako nová

Bez šance na oživení zůstala škodovka 110 LS. I když se již pravidelně objevují na veteranských srazech, tahle to štěstí mít nebude :-(

Zahraniční mrtvolka

Táborská „Zemědělka" si zvolila netradiční ztvárnění tabla. Chudák Wartburg – tohle si snad nezasloužil …

A tak vypadala jako nová

Předválečná mrtvolka

Vše, co zbylo z representačního Superbu. Nedá se očekávat, že by se někdy navrátil do stavu z reklamní fotky …

A tak vypadala jako nová

ZAJÍMAVOSTI

Hrálo ve filmu

Dramatické vyvrcholení filmu „Holka na zabití" - ARO M 461 v akci!

Z archivu čtenářů

Snímek slavné Alpine A 110 nám zaslal pan Oto Kadlec. Děkujeme!

Z prospektů a reklam

Text: Pavel Kopáček Foto: Pavel Kopáček a jeho archiv

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Se zvířetem v techničáku ….

Milí čtenáři, předešle jsme vám představili typy aut z historie, pojmenované podle známých i méně známých letovisek a měst. Podobných příkladů bychom našli bezpočtu – dnes jsme sáhli do říše fauny. Sám jsem byl překvapený, na kolik „autozvířat“ se mi povedlo vzpomenout během jednoho nudného večera, kdy pršelo, v TV programová klasika :-(a všechny knížky dočteny … Do seznamu jsme opět zahrnuli výhradně typy, nikoliv značky, i když by se i takové příklady našly.

Takže: máte-li nějaké „autozvíře“ v garáži, buďte pyšní. Pojmenování po dravcích se dostávalo jen těm výjimečným, což je ostatně praxe dodnes přetrvávající.

Hezké počtení o zvířatech, u nichž nenajdete ceduličku „Nekrmte nás!“

Text Pavel Kopáček Foto: archiv Pavla Kopáčka

Nekompromisně se tvářící Francouz dostal příjmení podle štíhlé, dlouhé a hadovité ryby: Talbot Matra **MURENA**. Určitě si vzpomenete na nějaký film, kdy tenhle podmořský dravec čeká v přítmí potopené lodi, aby neopatrnému potápěči amputoval končetinu. Talbot vám nic amputovat nebude, ale jízdu „naostro“ si s ním užijete dosyta.

Jistě není třeba připomínat, proč má AC **COBRA** ve znaku smrtícího a záludného plaze. Geniální Caroll Shelby stvořil jedno z nejdivočejších aut všech dob a nezastavila jej ani instalace Fordova V8 427 cui. Vytvořil navíc dvě kompresorové bestie, zvané Paxton Cobra Supercharger, do nichž se prý obával kdokoli jiný nasednout. Vlastnosti kobry vtiskl i speciálním edicím Mustangů, samozřejmě stejně jedovatých …

Štíhlá a elegantní antilopa dala jméno Chevroletu **IMPALA**, který se v serii poprvé objevil s nástupem modelového ročníku 1958. Na dlouhou dobu se Impala stala nejvýkonnější řadou modelů Full-Size. I na našich silnicích jezdilo od počátku 60. let několik takových krasavců, ale dodnes z nich přežil pouhý zlomek.

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Nevelký, ale bystrý a rafinovaný masožravý hlodavec dal jméno vojenskému DkW **MUNGA**. Ten se vyráběl od konce 50. do konce 60. let zejména pro potřebu západoněmeckého Bundeswehru. Zatímco opravdové mungy žijí v malých koloniích na poušti, jejich automobilového jmenovce můžeme dnes najít u mnoha fandů vojenské techniky po celém světě. Dvoutaktní motor Mungy vynikal zátahem, takže se hbité vozítko vyrovnalo mnohem silnějším konkurentům.

Orel se stal jedním ze symbolů Ameriky, která jej částečně převzala z indiánské mythologie. Proto anglický název orla najdeme nejen u AMC **EAGLE**, ale i u dalších vozů – např. Limitovaná edice Jeepu Golden Eagle. Orel zdobí i kapoty nejvýkonnějších Pontiaků Firebird a možná si vzpomenete, že jméno Eagle nesl i výsadkový modul Apolla, s nímž přistála první lidská posádka na Měsíci. AMC Eagle byl ve své době poměrně oblíbený, velká světlá výška a pohon 4x4 umožnily využít terenní schopnosti, aniž by se majitel musel zříkat pohodlí rodinného vozu.

Divoké koně, prohánějící se po rozlehlých preriích netřeba připomínat. Asi není nikdo, kdo neviděl nějaký western či nečetl v mládí Mayovky :-). Od ušlechtilého a nezkrotného zvířete si jeho název vypůjčil koncern Ford pro svůj bestseller **MUSTANG.** Nevelký dvoudveřový model, původně zamýšlený pro mladé řidiče, se stal celosvětovým hitem a legendou. Milionové serie zajistily dostatečný počet zachovalých exemplářů, a mnoho jich jezdilo před rokem 1990 i u nás

Zajímavě designově řešený Studebaker **LARK** dostal název podle ptáčka, který i u nás ohlašuje příchod jara – Lark je totiž anglický překlad jména skřivan. Lark prošel mnoha karosářskými versemi Studebakeru v 50. a 60. letech, aby jej nakonec doprovodil do seznamu zaniklých výrobců. Ostatně, do ptačí říše sáhli marketingoví specialisté častěji …

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

V jednom z loňských čísel jsme se věnovali švýcarské automobilové manufaktuře, stavějící exklusivní vozy. Až na několik výjimek se každý její model stal legendou. To platí samozřejmě i o Monteverdi **HAI**, postaveném údajně ve dvou kusech. Název Hai pochází z němčiny a znamená Žralok. Podíváte-li se na siluetu švýcarského supersportu, který již koncem 60. let atakoval hranici 300 km/h, musíte uznat, že označení podmořského dravce dokonale sedí.

Klasický britský sedan a STW vyšší třídy nese tradiční název Humber **HAWK.** Ovšem s překladem jsou možná trochu problemy, neboť Hawk znamená současně Sokol i Jestřáb, byť pro oba dva dravé opeřence existují v angličtině i jiné názvy. Ale přidržme se sokola, i když vlastnosti ptačího lovce jsou poněkud v rozporu s klidným projevem kultivovaného šestiválce. I uvnitř vozu si budete připadat jako v londýnském klubu …

Hillman **HUSKY** má v rodokmenu jméno obětavého, silného a statečného psího plemene, který se dostane přes sebevětší závěj a ještě táhne náklad. To jsou vlastnosti, které chtěl zdůraznit u modelu Husky jeho britský výrobce z Rootesova koncernu. Tyto Hillmany se mimo Anglii a tehdejší kolonie vyvážely jen omezeně, takže jsou nejen u nás, ale i ve většině evropských zemí prakticky zapomenuté.

Populární Francouz, známý nejen z četnické serie o komisaři Cruchotovi, se jmenuje Citroën **MÉHARI.** Vychází z modelu Dyane a představuje geniální dopravní prostředek na cesty i mimo ně a do každého počasí (myšleno francouzského a ještě raději jižnějšího). Někdy bývá srovnávaný s britským Mini Moke, kterého ale překonává prostupností. Označení Méhari se používá v severní Africe pro specifický druh dvouhrbého velblouda světlé až skoro bílé barvy.

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Jeden z největších rejnoků, známý svým plavným pohybem, poskytl jméno kultovnímu německému coupé Opel **MANTA.** Podíváte-li se blíže, najdete na předním blatníku malou chromovanou „mantičku“, podle dobového tisku bohužel častá trofej zlodějů. Manta se stala poč. 70. let doslova šlágrem a vynesla značku Opel na výsluní. Dochované exempláře, zejména ve versi 1900 ccm, jsou ceněným a patřičně drahým zbožím. Manty A byly u nás zastoupeny jen zcela výjimečně.

Manta A

Název dlouhonohého, rychlého a vznešeného běžce dostal Triumph **STAG** (česky Jelen). Britský výrobek legendární firmy se měl stát skutečným plnokrevníkem a možná i konkurentem Jaguarů, ale nepříliš spolehlivý motor a časté závady rozhodly jinak. Coupé či cabrio z italské karosárny Michelotti pohání třílitrový osmiválec vlastní výroby. Z celkem vyrobených 25.000 kusů se dochovalo zanedbatelné množství.

Rambler **MARLIN**, coupé ojedinělých tvarů od pozdějšího amerického koncernu AMC. Název Marlin označuje mečouna, známou oceánskou rybu, vybavenou nebezpečným bodcem. Rambler Marlin je jedním z posledních výrobků této velmi staré značky, další již vznikly pod taktovkou koncernu American Motors Corporation. Úhledné coupé nese v zadní partii karosářské dědictví po ikonickém a nenahraditelném Chrysleru Norseman, potopeném při katastrofě lodi Andrea Doria. Nejsilnější provedení Marlinu mělo výkon 274 koní.

Rambler

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Přátelský a oblíbený „Poník“ dal jméno modelu dnešního korejského gigantu. Hyundai **PONY**, jehož karoserii fastback navrhl Georgetto Giugiaro, debutoval v roce 1974, a tato jeho první generace byla poháněna motorem Mitsubishi a osazena i některými díly z produkce britského Fordu. Zanedlouho se objevil i sedan, STW a pick-up. Pohledný vůz měl k disposici trojici motorů – 1200, 1400 a 1600 ccm. Největší slabinou se ukázala prakticky nulová antikorosní úprava.

Mercury **BOBCAT,** nesoucí americké označení rysa, je typickým příkladem příjemně vypadajícího, ale nepříliš úspěšného modelu. Bobcat je vlastně dražší a luxusněji vybavený Ford Pinto, a přišel na trh v reakci na ropné schválnosti pozlacených šejků. Jeho kvality však zaostávaly za srovnatelnou evropskou produkcí, takže se prodejní statistiky ocitly hluboko pod úrovní velkého Marquise, Cougaru a Montega. Dnes je Bobcat poměrně vzácný, ale pořád stojící na okraji zájmu – bohužel.

Mercury **COUGAR** je Puma nejen podle názvu, ale i výkonu. Začínal v roce 1967 s osmiválcem 289 cui (používaném i v Mustangu) a dotáhl to až na obří V8 427 cui. Nejbrutálnější provedení neslo označení Cougar Eliminator a bylo přímým konkurentem nadupaným V8 od GM i Chrysleru. Postupem času ztratil Cougar velkou část své dravčí potence a v polovině 70. let se změnil v cruiser, velikostí se podobající Fordu Thunderbird. To už veškerá původní „pumí“ mrštnost byla tatam … U nás před rokem 1989 jezdily dva Cougary první generace – oba v garážích jednoho majitele … :-)

Plymouth **BARRACUDA** – slyšíte, jak to zní? Nenajdete asi lepší jméno pro zvuk jeho gigantického osmiválce, v němž se výkon počítal nikoliv na koně, ale na koňská stáda … :-). Mimo mne asi není nikoho, komu by se tenhle jmenovec dravé ryby, útočící kdykoli, kdekoli a na kohokoli, nelíbil – osobně by mi stačila Barracuda třeba s šestiválcem, ale v kombíku, nebo ještě raději v dodávce … :-). I Barracudy u nás kdysi jezdívaly, tu poslední jsem viděl oškubanou, orvanou, vybavenou nějakým zvěrským manuálem a spojkovým pedálem z Lady …

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Singer **GAZELLE** – tady snad vysvětlení původu názvu není zapotřebí – a štíhlému krasavci a dražšímu bráchovi populárního Minxe to sluší náramně! Dvoubarevný lak v zajímavé figuře, chladičová maska ve tvaru erbu a luxusní vybavení včetně koženého čalounění … Název Gazelle doprovázel Singer poměrně dlouhou dobu, od poloviny 50. let až do roku 1970, kdy značka Singer definitivně zanikla a s ní odešla i velká část ostrovních automobilových dějin.

Malý, ale nesmírně houževnatý a v terenu urputný Steyr-Puch **HAFLINGER** dostal jméno podle šlechtěného plemene koní z rakouského Haflingenu, kde jejich chov probíhá už několik století. Steyr-Puch zdědil po svém jmenovci právě onu proslavenou obratnost a houževnatost. Není to žádný superstroj, ale jednoduché (malé „prdítko“, poháněné vzduchem chlazeným ležatým dvouválcem, s pohonem všech kol a uzávěrkami. Podle návrhu Ericha Ledwinky (syn býv. konstruktera Tatry) se vyrábělo od roku 1959 do půli 70. let – pro civilní, ale i vojenské nasazení (Rakousko, Švýcarsko). Haflinger byl později doplněn větším Pinzgauerem, pokřtěným rovněž podle domácího koňského plemene.

Vlk (nebo Tygr) v rouše beránčím – to je britský nadupaný Sunbeam **TIGER** V8. Odkud se vzalo jméno, je jasné po přečtení základních dat: V8, 4261 ccm, 141 koní, 197 km/h – to vše v karoserii, velikostí srovnatelné s MGB, Renault Caravelle či Škoda Felicia. Tiger se vyráběl pouhé dva roky (1964 – 66) a světlo světa nespatřilo víc než 6500 kusů. Mnohem rozšířenější je jeho krotká varianta, podobně vypadající Sunbeam Alpine, který se však musel spokojit se čtyřválcem.

Plemena či názvy koní daly jména spoustě automobilům. Mezi ně patří i jedna z terenních legend: Ford **BRONCO**, přičemž Bronco znamená spíše jedno označení pracovního či tažného kopytníka. První Ford toho jména spadá do poloviny 60. let, měl velikost příliš nepřesahující konkurenční Jeep, jednoduchou výbavu, šestiválcové či osmiválcové motory, ale v genech velkou obratnost a výborné terenní schopnosti. Změna přišla až v druhé pol. 70. let, kdy se Bronco stalo Full-Size vozem, srovnatelným s Chevy Blazer, Plymouthem Trailduster nebo Dodge Ramcharger.

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Už jsme si řekli, že není pták jako pták, aspoň dle jména. Ford **FALCON** totiž znamená Sokol, kterýžto vzdušný dravec nese u Humberu pojmenování Hawk (a nejen u Humberu, Hawky vyráběl i Studebaker). Sokola se ale přidržíme, a navíc dodáme, že to byla americká třída Compact-Car, vyráběná nejen v závodech v USA, ale do konce 80. let i v Argentině a dodnes v Australii – to už ale s původním malým Falconem nemá nic společného. Jeho verse pick-up se v USA prodávala jako Ford Ranchero, kanadské montovny jej vyráběly pod jménem Frontenac, aby daly najevo nezávislost na Dearbornu … Nádherný modrobílý exemplář jezdíval kdysi na Slovensku, v Praze pak byl Falcon STW.

Malý Fiátek, dodnes vyvolávající emoce a praotec pozdějších kulatých 500, se italsky jmenoval „Myšička“, čili Fiat **TOPOLINO.** Ovšem, jak už to tak bývá, Myšičky u nás jezdily v hojném počtu a tak dlouho, až z nich zbylo naprosté minimum. První Topolinko spatřilo svět v roce 1936 a stalo se vzorem pro neméně populární Simku Cinq. Dodával se i cabriolet, faux cabriolet a STW. Po válce jej vyráběl i německý koncern NSU jako NSU-Fiat. Do roku 1955, kdy jej vystřídala ikonická pětistovka, se jich vyrobilo půl milionu, což v té době nebylo zanedbatelné číslo.

Volkswagen **ILTIS** nese pojmenování, jehož česká podoba je nepříliš známá a také nepříliš gustovní – alespoň co do čichu. Iltis znamená Tchoř, a můžeme se zamyslet nad tím, proč tohle docela zdatné vojenské terenní vozidlo poněkud neobvyklého vzhledu a motorem z VW Passat dostalo pojmenování po zvířeti, vypouštějícím oblaka hutného smradu. Že by podle tchoří hbitosti a nesmiřitelnosti s kořistí? Pak ano, to by souhlasilo. Viděl jsem Iltis v terenu a počínal si zdatně. A hezky voněl … Víte proč? Protože jezdil na benzin … proto! :-)

Ještě jeden zástupce říše ptačích dravců, skrytá pod názvem vozu britské nižší střední třídy Riley **KESTREL**, což znamená v překladu Poštolka. Luxusnější verse populárního Austinu 1100 a 1300, Morrisu, Wolseleye a Innocenti, se vyráběla od roku 1965 s motorem 1300 ccm, aby o čtyři roky později odešla na věčnost se svou legendární anglickou značkou. Nicméně pod názvem Riley si většina veteranistů představí spíše rychlý Nine, Brooklands či poválečnou řadu RM.

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Nad hlavou nebe, pod koly ocel!

Ano, za jistých, přesně definovaných podmínek tomu tak skutečně je – tou ocelí není myšleno nic menšího, než dvojice ocelových pásů, ztrácející se v dáli – kolejnice. V minulosti totiž existovaly a jezdily tisíce aut, částečně či zcela konvertované na drážní provoz. A na ně se dnes zaměříme.

V podstatě lze tato dvoucestná vozidla rozdělit do několika kategorií. V první z nich jsou automobily, určené převážně pro silniční provoz, ale se schopností zdolávat železniční úseky. To se děje dvěma způsoby: buď jsou na koncích vozu instalovány speciální nápravy s malými železničními koly, hydraulicky zvedací, jenž nemají vlastní pohon. Vůz najede na uzpůsobeném místě na koleje, podvozky se spustí, ale kola se dotýkají povrchu kolejnice a fungují jako běžná hnací. Řízení se aretuje a dovolí je minimální vychýlení předních kol. Nevýhodou tohoto řešení je nutnost zpevnění nosné části vozidla a velmi rychlé opotřebování pneumatik; ty totiž musejí být několikanásobně přehuštěné. Tento druh dvojcestného vozidla našel velké opodstatnění již před desetiletími v USA, samozřejmě díky nedostatku sjízdných cest. Ke kontrole kolejového svršku, jako traťmistrovské vozidlo i jako menší přepravník nákladu se používá dodnes. Dalším typem je vozidlo s výměnnými koly, používané prakticky již celé století na celém světě. Základem je opět normální vůz vhodné velikosti (i když uzpůsobit lze i Fiat 500 ☺), jemuž ve stanici vymění běžné silniční nebo terenní pneumatiky za speciální gumové obruče s ocelovými nákolky, připomínající železniční kola. Takto obutý vůz jede po kolejnicích na gumových pneumatikách, a nákolky se starají o udržení se. Samozřejmě, po běžné komunikaci může takto upravený vůz ujet pouze několik metrů, jinak by došlo k nenávratnému poškození drážních kol. Volant je opět aretován a vzhledem ke konstrukci je zásadně omezená přípustná rychlost. Takové traťové vozidlo se pak může v kterékoliv stanici proměnit opět na běžné silniční, někdy si i původní kola veze s sebou, na často pojížděných úsecích mají sady kol k výměně v každé větší stanici.

„Vyšším stupněm“ konverse je pak trvalé nahrazení běžných kol železničními, či celými pojezdy. Takové stroje se v minulosti většinou upravovaly v železničních dílnách, jen výjimečně byly dodávány továrně. Sloužily (a někde dosud slouží) nejen k potřebám železničního personálu, ale i jako posunovací, nákladní i osobní (tuto roli ale často převzaly náklaďáky či vyřazené autobusy, opatřené železničním pojezdem). U takového druhu vozidla se již nepočítá s návratem na silnice, proto mívá i ostatní drážní zařízení: nárazníky, spřáhla, signalisaci, specifické osvětlení, apod.). Volant často chybí, zato je vůz doplněn spodní vysouvací točnou, která se zapře do železničního svršku a vůz je možno otočit kdekoli na trati. Posádka samozřejmě musí vystoupit, podmínkou takového manevru je absolutní vyváženost celého stroje. Po našich tratích se prohánělo celá řada zajímavých vozidel. Do dnešních dnů se dochovala Warszawa 223, která se robustností a výkonem velmi dobře hodila, zajímavá je i konverse škodovky 1202 STW, ale viděl jsem na obrázku i Škodu 1200 – zřejmě v zahraničí. U nás jezdil i Wartburg 311 a údajně také Moskvič 408, ovšem o něm jsem pouze slyšel. Na rumunských železnicích jezdila dokonce i obří Škoda VOS a dochovala se jako pomník, byť v nepříliš nadějném stavu. V bývalých sovětských republikách se uplatnily nejen Volgy, ale silné ZIMy a Čajky, schopné manipulace s běžnými železničními vozy. Evropské tratě byly pojížděné domácími výrobky, např. VW bus, Opel, Ford, Austin, aj. V ostatních světadílech se dočkal velké obliby válečný Willys MB nebo Landrover. Je možné, že si železniční fandové mezi našimi čtenáři vzpomenou i na jiné typy, budu rád, pokud nám o nich napíšete.

Poslední kategorií jsou opravdová železniční vozidla, která mají pouze podobu s běžným autem, jako příklad mohu uvést kopřivnickou Tatru, která bývalým ČSD dodávala dresiny Tatra ještě dlouho po válce.

Ústup podobných konstrukcí začal s rozvojem silniční sítě, ale i terenních automobilů, schopných překonat velkou většinu terenních nástrah, na nichž by dřívější salonní berlina 20. let ztroskotala. V širším měřítku přežily v severních oblastech Ameriky a v Kanadě, v dálněvýchodním Rusku, v Číně nebo v Indii. V rozvojových zemích občas slouží i k přepravě pasažerů.

S těmito druhy dopravních prostředků se můžete setkat v železničních skansenech, ale zejména v muzeích, kde se těší velké oblibě, třebaže byly ještě relativně nedávno na okraji zájmu provozovatelů i veřejnosti. A to si určitě nezaslouží.

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Chevrolet Capitol ve službách novozelandských drah. Vůz je v trvalé železniční úpravě, přední část je prodloužená v představek, nesoucí malý dvouosý železniční pojezd. Zajímavé je, že si vůz ponechal volant. Sloužil ke kontrole drážního svršku.

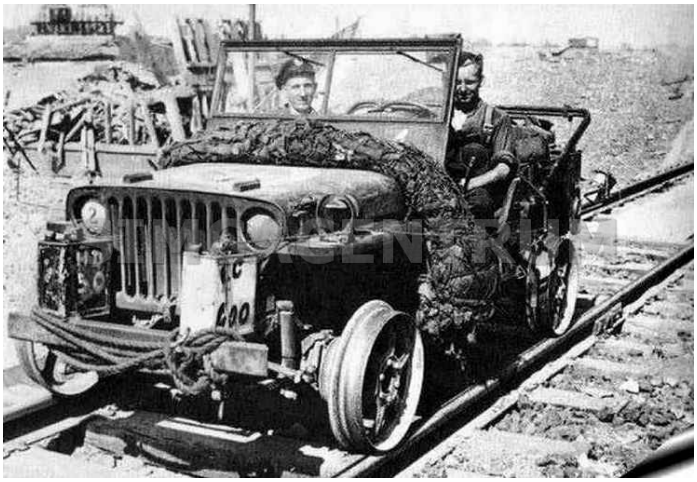
Názorný pohled na detaily pomocného pojezdu Kaiseru Jeepster, sloužícího k opravám železniční signalisace. Povšimněte si i běžné reg. značky – Kaiser se tedy opět přezbrojí na asfalt …

Typický představitel dvoucestného vozidla, Pontiac ročníku ´57. povšimněte si hydraulicky ovládaných železničních kol, potřebné zařízení se ukrývá pod masivním nástavcem nárazníků. Veškeré drážní zařízení se dá odmontovat.

Názorné použití kombinovaných pneumatik Good Year. Žádné další železniční příslušenství nenajdete

„Naprostým sjednocením vozového parku" dalo by se nazvat tohle monstrum, složené z většího množství Plymouthů raně 50. let. Vzhledem k délce může jezdit jen na tratí s dlouhými rovnými úseky, ideálně třeba v Austrálii.

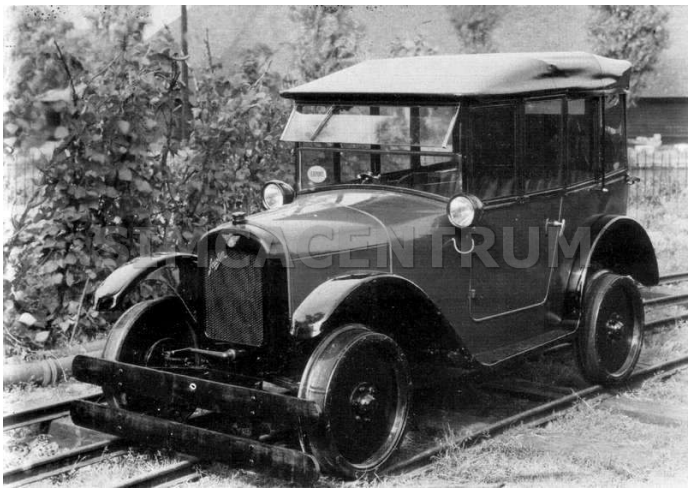
ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ



Statečný a mnoha ranami osudu i ostřelovačů poznamenaný, Jeep Willys MB, sloužící jako železniční vůz. Některé části karoserie byly odstraněny, takže se zřejmě s jeho návratem na silnice nepočítalo.

Kaiser Jeepster ve funkci inspekční dresiny.
Opět trvalá konverse běžného víceúčelového vozu.

Když jsem psal, že se v drážní vozidlo může změnit téměř cokoliv, platilo to samozřejmě i o Fiatu Topolino, který na rozchodu 1435 mm vypadá bezmála jak F1. Malý Fiat jezdil po válce údajně v bývalé Jugoslavii.



Legendární britský Austin Seven ve vzezření těžkého stroje. Dvojitý nárazník a osvětlení v předepsané výšce naznačují, že bude po kolejích jezdit už asi nastálo.

VW bus jezdil snad po kolejích celého světa. Občas jako 100% železniční derivát, občas jen občas (☺☺☺) – jako třeba na našem snímku.

Těžký a luxusní sedan Buick ´ 39 právě mění směr v místě, kde není běžná kolejová točna.

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Karavana těsně poválečných DeSoto ještě pro kombinovaný provoz. Auta jsou vybavena koly s nákolky a malými smetadly, jinak prakticky v původním stavu.

Jedním z mála továrních modelů je luxusní Mercedes-Benz typ Stuttgart, který brázdil až do vypuknutí války koleje říšského Německa.

Budete-li vrchním inspektorem s nejvyšší pravomocí, určitě vás nebudou vozit v nějakém zaplachtovaném prdítku, ale upraví pro vás třeba i Rolls-Royce …

Malý a sympatický Mini Moke se na železnou dráhu vydal asi jen na chvilku. Usmívá se – takže ví, že mu ta železa z kol sejmou sejmou a zase se vrátí na prohřátý asfalt …

Dobová pohlednice vyhlídkové soupravy Jeepu MB a přívěsného otevřeného vozu na výletě do jeskyní v americké Montaně. Dnes už tam asi vede asfaltka a mají tam zásuvky pro hybridy …

Buick Special 1955 s nezbytnými úpravami: snímatelná vodící ocelová kola, zvětšená světlá výška a a přehuštěné superbalony.

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Superluxusní a velmi nákladný cestovní Pierce Arrow, proměněný v dokonalou lokomotivu. Chybí snad už jen druhý pár hnacích kol, vpředu válce a od nich „klacky" … Kde vůz jezdil, netřeba asi dodávat.

Když „Téčko" dosloužilo na aljašských silnicích, začalo druhý život na železné dráze. A uvezlo či utáhlo takové množství lidí, o jakém se mu předtím ani nezdálo …

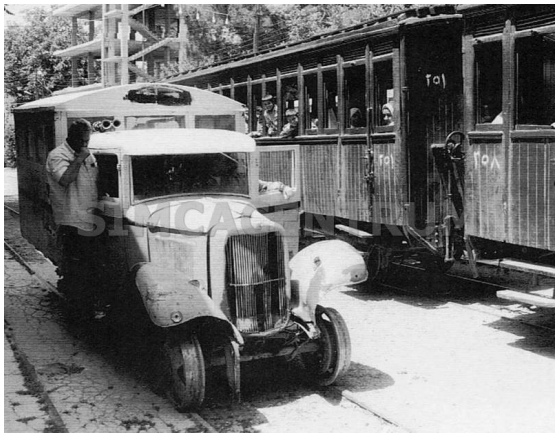
Kolejový Ford T ve službách lesní protipožární hlídky. Velmi moudré opatření – pamětníci si jistě vzpomenou na stovky požárů kolem tratí …

Bývalý Sovětský svaz, v roli dresiny (snad) Ford Eifel. Trvalá konverse, ovšem značně svérázná – jak už tomu ve Velké zemi bývalo …

Tovární dresiny Tatra, jakých se několik předvádí i v renovovaném stavu. Na druhém snímku pohled do interieru – sedět (a hlavně jet) na místě řidiče vyžaduje notnou odvahu – řidičské reflexy ožijí hlavně v zatáčce, kdy se zpocené ruce nemají čeho chytit …

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Souprava železničních pneumatik Michelin „Pneurail". „Vzorek" příliš neutrpěl, zato kovové nákolky jsou značně zdevastované.



Na indických železnicích sloužily i amaterské stavby kolejových autobusů, a to ještě donedávna.

Těžko dnes určit značku automobilu, který svůj život ukončil jako malé železniční vozidlo na tratích bývalé Jugoslávie ...

Text: Pavel Kopáček
Foto: Pavel Kopáček a jeho archiv

Máte fotky českých automobilů, upravených pro drážní provoz? Uvítáme jejich zaslání ☺. Předem děkujeme.

RECENZE

Oldřich Uhlík – Karosář

V průběhu tohoto roku se mi dostala do ruky kniha, o kterou stojí za to se podělit. Autor Jan Králík v ní představuje život a dílo předního československého karosáře Oldřicha Uhlíka. Ač není Uhlík po světě tak moc známý jako jeho kolega Josef Sodomka, jeho díla jsou minimálně stejně krásná a kvalitní.

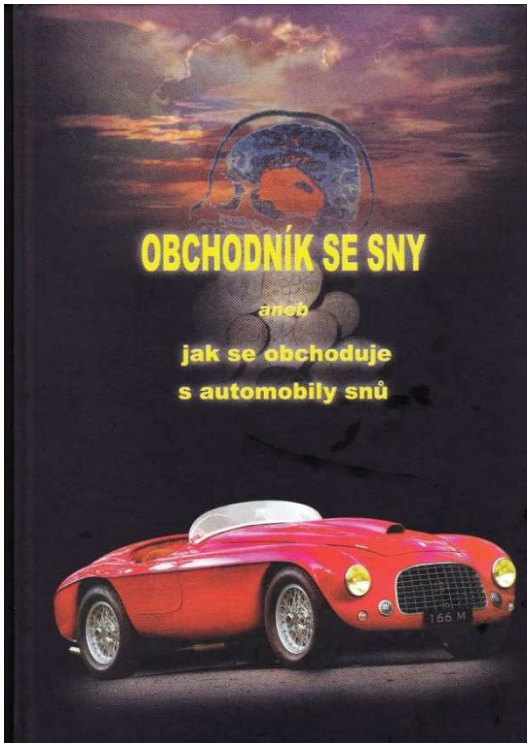
Na téměř dvou stech stranách představuje autor poutavým způsobem Uhlíkův životní příběh. A to nejen pracovní, ale i životní. Od školských let, přes pracovní zkušenosti, vlastní karosárnu až do jeho smrti. Kniha je psaná dvojjazyčně, což je chytrý způsob, jak zvýšit výnosnost z prodeje knihy. Neboť náklady jsou vysoké a naše země je malá ☺. Jsou zde zachyceny překrásné dobové fotografie nejen vozů, karosovaných Uhlíkem, ale nechybí ani fotografie, dokládající celý Uhlíkův život.

Uhlík karosoval mnoho vozů českých značek Praga, Škoda, Tatra, Walter, ale i vozů značek takového kalibru, jako Rolls-Royce, Voisin, Bugatti, Isotta-Fraschini, Imperia a další.

Nenechte si ujít tuto publikaci, která se vyznačuje nejen poutavým přehledem jednoho výjimečného člověka automobilové historie, ale i nespornou kvalitou obsahu.

Knihu vydalo nakladatelství Moto Public – ing.Antonín Matějka v roce 2009.

Obchodník se sny



Naprosto nechápu drzost autora, s jakou napsal tuto knihu. Chlubit se tím, jak pomáhal za úplatu vyrabovat automobilové poklady Československa…. Na druhou stranu je to jisté „otevření očí“ pro ty, kdo věří či věřili v to, že špičky československého a bohužel i později českého veteránismu byli jen lidé, kteří se veteránům věnovali pro lásku k nim.

Kniha je jistým přehledem vozů, se kterými obchodoval Rob de la Rive, člověk, jež si na vývoz vozů z Československa, zařídil firmu. Jeho pohrdání naší zemí je z knihy znát. Použité dobové fotografie jsou mnohdy velmi zajímavé a některé obrázky vzácných vozů napadených kutilem jsou dost vzácné. Nechybí několik vozů Bugatti, Mercedes a další. Občas v textu chybí popisek, ač je na něj odkazováno. Kniha sice za moc nestojí co do kvality, ale je zajímavým obrazem své doby a ukazuje to, o čem se mezi veteránisty moc nemluví. Je nabíledni, že ze země nešlo vyvézt vzácný vůz bez souhlasu úředních složek.

Tuto knihu doporučuji těm, co se zajímají o vozy, které v minulosti brázdily naše silnice.

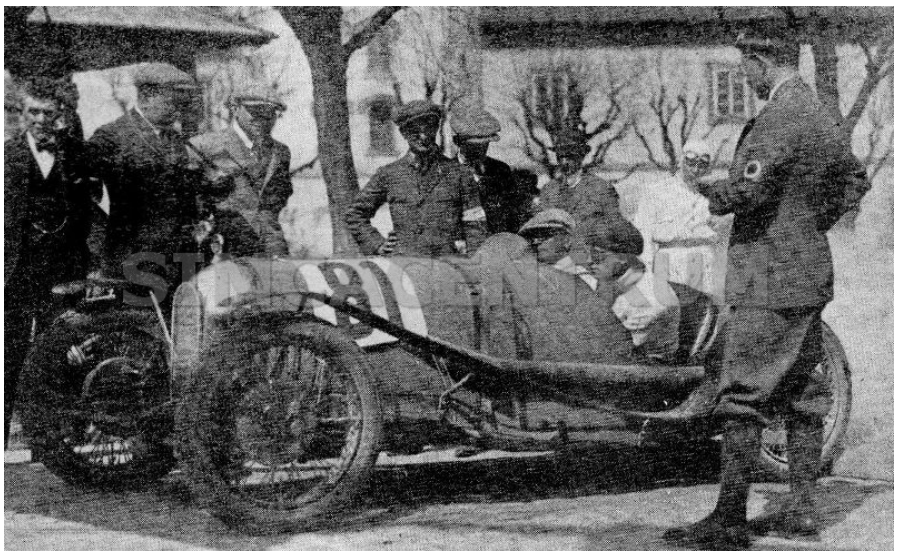
Knihu vydalo nakladatelství AGM CZ, s.r.o. v roce 2006

Text: Michal Primák

VYROBENO V ČSR

Božský závoďák

Pražská značka Isis, užívající jméno podle jedné z řeckých bohyň, má velmi zajímavou minulost, a bohužel též jepičí život, ostatně jako spousta jiných českých či československých značek v období mezi dvěma světovými válkami. Ač se s největší pravděpodobností, do dnešních dnů, žádný vůz této značky nedochoval, historie Isis rozhodně stojí za zmínku.



Ani výrobky známé jinonické automobilky Walter neuspokojily ing. Františka Beutelschmidta a k rozhodnutí vyrábět automobily nebylo daleko. Ostatně v minulosti tento průběh nebyl výjimkou. Nejznámější je třeba začátek Lamborghini, že? Beutelschmidt byl inženýr elektrotechnologie a pracoval i pro ing. Františka Křižíka. Později si založil vlastní elektrotechnickou firmu. Ale nás víc zajímají jeho automobily. První vůz se značkou Isis sestrojil Beutelschmidt v roce 1923 a prezentoval ho na tradičním Pražském autosalonu. Zde se prezentovala spousta vozů různých značek, a tak zaujmout návštěvníky nebylo snadné. Beutelschmidtovi se to podařilo. Jeho sportovní, otevřený, dvousedadlový vůz vypadal velmi dobře a měl několik zajímavostí. Jednak to byl jeho šoupátkový, dvoudobý, dvouválcový motor o objemu 770ccm a výkonu 12kW se stupňovitými písty. Důmyslným systémem, který nemá moc významu popisovat, dosáhl konstruktér efektu přeplňování! K tomu čtyřstupňová převodovka, půleliptická pera na přední nápravě a dnes neznámé řešení zadní nápravy „cantilever“ (cantilever znamená, že zadní náprava byla zavěšena na převislém konci per). Brzdy brzdily zadní kola, jak bylo tehdy obvyklé. Zajímavostí byl střešní díl, jakýsi „hardtop“, který se dal na vůz snadno nasadit a z otevřeného vozu bylo sportovní coupé!

Isis vypadal velmi sportovně, avšak jeho rychlost byla pouze 70km/h. Což sice na soudobé vozy bylo dost, ale sportovní, skoro až závodní, vzhled vozu sliboval víc. Proto Beutelschmidt konstruuje další vůz, tentokrát vybavený čtyřdobým, tříložiskovým čtyřválcem 1100ccm rozvodu OHV se snímatelnou hlavou válců s výkonem přibližně 14kW!

Ve spolupráci s Karlem Krčilem začíná stavět další, vzhledově velmi podobný, vůz s motorem 1,1litru. Tentokrát si tvůrce vozu zajistil francouzský motor Chapuis-Dornier. Isis je opět prezentována na Pražském autosalónu. Tentokrát Beutelschmidt ukazuje nejen nový vůz, ale i variace předchozí „jedenáctistovky“.

Ač nový Isis sbíral úspěchy i v takových závodech, jako byla Zbraslav-Jíloviště či Brno-Soběslav a byl o něj velký zájem, tvůrci tohoto vozu chybělo zázemí. Přibližně 15-20 vozů s vysokou cenou 56 tisíc Kč, které byl Beutelschmidt ve svých podmínkách schopen vyrobit bylo málo. Protože na svých vozech nedokázal vydělat a finance pro výrobu byly potřeba, spojil se s dr.Kabešem, majitelem firmy Aero. Ten měl zájem, bohužel k dohodě nedošlo. V tu chvíli to bylo pro vozy se značkou Isis konečná a od roku 1925 se Pražský autosalon bez těchto „sporťáků“ musel obejít.

Občas se objeví zmínka o užitkových vozech, ale dobové prameny žádnou takovou informaci neuvádějí a nutno podotknout, že ani konstruktérsky to moc smysl nedává. Je bohužel tedy pravděpodobné, že Isis už nikdo z nás neuvidí. Ale kdyby…….třeba někde……ve stodole……nebo na půdě……;-)

Text: Michal Primák Foto: Archiv Michala Primáka

SIMCA A MY

Moje milovaná Simca aneb jak to všechno začalo

Další novou rubriku chceme věnovat značce nám nejbližší – francouzské Simce. Věnovat se budeme našim zkušenostem s nimi, technice, historii, dávným akcím, zajímavostem, zkrátka všemu, co s naší milovanou značkou souvisí.

„Už zase stojí vedle sebe“, říkal jsem si jako malý kluk při pohledu z okna mého dětského pokojíčku na dvě Simky. Ač parkoviště pro menší panelový dům v pražském Veleslavíně nebylo z největších, vínové Simce 1301 a bílé Simce 1301 spécial se vždy podařilo zaparkovat vedle sebe. Byly to tenkrát, v první polovině osmdesátých let, jediné vozy západní značky na parkovišti pod okny. Jako sedmiletého kluka mi zajímala spousta věcí, ale tyto dva vozy měli pro mne kouzlo něčeho neznámého, moc se mi líbily.

Mým prvním vozem nebyla Simca, ale starý „žigulík“, resp. VAZ 2101, který jsem dostal k osmnáctinám. Tehdy to bylo samozřejmě jedno, hlavně že mám AUTO. Psal se rok 1995. Počátek svých motoristických zkušeností jsem strávil nejenom za volantem vozu svého, ale i za vypůjčeným volantem aut svých kamarádů. Vzpomínám na Renault 5 první generace, škodovky, Ford Escort MkIII… A pak jednoho dne, když jsem zase „vylepšoval“ své auto, tiše zastavila vedle mého vozu Simca 1301 spécial v modré metalíze. Tiše proto, že motor neběžel a tři udýchaní kluci opírali své ruce o víko kufru. Toho za volantem, majitele francouzské krásky, jsem od vidění znal ze základní školy. Vyjádřil vztek nad tím, že to zase nejede a že to prodá. „Tak to tu nech, mrknu se na to“, odpověděl jsem mu. Jako vyučený automechanik jsem si s autem brzy poradil. Odměnou mi bylo, že si vůz mohu půjčit a projet se. Celý víkend!

Tenkrát jsem jezdíval na smíchovskou burzu autodílů. Občas jsem měl nějaké přebytky dílů po dědovi a otci, občas jsem něco potřeboval. Tentokrát jsem měl navíc těžší železné díly náprav, už nevzpomínám čeho. Naložil jsem je do objemného kufru Simky, na sedadlo spolujezdce tehdejší přítelkyni (později manželku) a vyrazil jsem. Po sto padesáti metrech v první zatáčce se vytrhlo rameno zadní nápravy ze shnilé karoserie a cesta skončila. „Nikdy už nechci Simku ani vidět“, prohlásila přítelkyně památnou větu. Já opatrně dovezl Simku zpět a přeložil věci do bytelnějšího stroje sovětské výroby. První zkušenost se Simkou tedy dopadla neslavně.

Uplynulo několik let bez Simek a vojna. Během jednoho opušťáku jsem od jednoho člověka dostal manuál na Simku 1000. Sice mi k ničemu nebyl, ale sedmdesátiletému pánovi po dvou infarktech už tuplem ne. Později, když jsem s přítelkyní bydlel v domě na kraji Prahy, mne navštívil jeden známý. Při rozhovoru v mé garáži si všiml manuálu na polici. „O jedné bych věděl“, povídá mi. Jenže ke konci vojny ještě pár týdnů zbývalo a ze žoldu si Simku nekoupím. A proč taky. Moje tehdejší Škoda 100, kterou jsem koupil krátce po prodeji Lady, mi sloužila dobře a byla ve velmi dobrém technickém stavu. Což se o „žigulíku“, kterého jsem vinou protijedoucího řidiče, předjíždějícího na špatně viditelném místě, byl nucen obrousit o kamenitou zeď cestou z Roztok, rozhodně říci nedalo.

Uplynulo pár dalších let a jeden kamarád mne požádal o zprovoznění své, dlouho odstavené Simky 1308. Přivezl ji ke mně, ale nakonec se rozhodl pro Talbot 1510 v lepším stavu, který na doklady Simky „postavil“. „Taky si pořiď Simku“, hučel do mne a já se nechal. V Annonci se objevil můj inzerát: „Koupím Simku, jakýkoliv model a rok výroby“. A věci se začaly dít.

Kromě spousty nabídek převážně Simek 1300 a 1301 se mi ozval pán z Kolína, že má Simky čtyři. Simku 1100, 1301s a 1501s a Simku 1000 s motorem vzadu. Nutno připomenout, že internet v té době nebyla samozřejmost jako dnes, a tak jsem pro jistotu vyrazil. Co kdyby ta „tisícovka“ byla coupé, které jsem si všiml v manuálu na polici mé garáže?

Hned, jak jsem zastavil u zmíněné chalupy kousek za Kolínem a nahlédl přes plot, jsem se zamiloval. Věděl jsem, že Simku 1000, stojící pod stromem koupím, děj se co děj. „Jedenáctistovka“, stojící mezi záhony mne nenadchla, byla krapet shnilá a měla ohnuté zadní kolo po nehodě. Ve stodole stála 1301spécial v modré metalíze. Dnes skoro poklad, tenkrát „tuctovka“ „Ta má 36 tisíc najeto, pane“, povídá mi postarší majitel. No, když to říká, beru ji taky. A pod dalším stromem již dlouho odstavená 1501spécial na prázdných kolech. Ještě ve stole vzadu byla Simca Vedette…ale na tu jsem jen hodil okem. „To je cennost,

SIMCA A MY

tu nikdy neprodám“, ještě vysvětloval majitel. Ještě že tak, já byl v tranzu, že bych koupil cokoliv. Bez odporu jsem souhlasil s cenou 25 000,-Kč za trojici Simek 1000+1301s+1501s a jako omámený jsem jel domů. Hned telefon známému, který slíbil půjčit svého Moskviče s tažným. V sobotu hned ráno jsem stál s „Ragulinem“ před půjčovnou přívěsů. Zapřáhl jsem přepravník za sovětského dělníka a hurá do Lžovic. Tak se ta vesnice, kde Simky stála, jmenovala. Simca 1000 na plato, prvních 10tis zmizelo z mé kapsy, otočit směr a pomalu opatrně domů, na severní kraj Prahy. Jel jsem tehdy s přepravníkem poprvé. Můj pohled byl víc ve zpětném zrcátku než před vozem, rychloměr ukazoval úctyhodných 60km/h. Doma vyložit k nohám mé ženy malé auto s oloupaným lakem, zamávat z okénka a zpět směr Kolín. Ve Lžovicích jsem se hlásil pro další auto, rezavá Simca 1501s stála stále pod „svým“ stromem. Odpřáhl jsem vlek, zapřáhl Simku na lano a pomalu ji sunul k ulici. Nechtělo se jí, zřejmě jsem jí budil po hooodně dlouhém spánku. Nebo už byla po smrti? No vláčet zahradou takhle nebožku, stydím se, když si na to vzpomenu ☺. Nakonec i ona byla naložena, já opět ulehčil své kapse a po druhé namířil na Prahu. Již jsem se cítil jako zkušený „trucker“, rychloměr ukazoval kolem stovky, i přes dělící čáru jsem se podíval, bylo-li třeba předjíždět. „Stará kolínská" je široká silnice a lze po ní docela jet. Když jsem skládal doma ten šrot, manželka jen třeštila oči a šla ohřívat pozdní večeři. „Ještě jedu pro jedno“, zahlásil jsem do okna a raději se rychle vzdaloval. Za tmy jsem nakládal poslední Simku, plně funkční krásnou Simku s malým proběhem kilometrů. Jen startovat se jí nechce. „Asi baterka, to nic“ povídá majitel a já nemám sílu odporovat. Půlnoc již byla dávno pryč. Poslední peníze změnily majitele a Moskvič opět vyráží ku Praze. Silnice je prázdná, Simca dobře připevněná, rychloměr komentovat raději nebudu, bylo tam hodně. „Konečně doma“, říkám si 1,5km od domu. „STÁT“, hlásí hlídka Policie. Jsem klidný, vše mám v pohodě. Ukazuju doklady od Moskviče, od vleku, i od Simky. Nic z toho není napsáno samozřejmě na mne. Hodiny ukazují něco ke druhé po půlnoci. Policie vše kontroluje, obchází Simku i Moskviče, jehož výzdoba připomíná „tuning chudých osmdesátých let“. Natahuji ruku po dokladech a uvědomuji si, že nemám řidičák na přívěs. (Nebo tenkrát nemusel být?). „Kolik má ten Moskvič na kouli?“, zní nevinná otázka policisty a mě dochází, že o tom nemám ani páru. Podle dokladů rozhodně méně, než bych v tu chvíli potřeboval. Na pokutu nebylo, vše padlo na auta, benzín a sendviče. „Tak to tu nechte odstavený“, navrhl mi strážce zákona. „Ani omylem“, hrdinsky jsem odvětil. „Auto není moje, vlek není můj a z nákladu bych do rána neměl ani espézetky“. Nakonec jsem je nějak na těch zbývajících 1,5km ukecal a drahocenný náklad dostal domů. Zde již čekal ten, který mne do Simek navrtal, využívajíce přítomnosti kombinace auto+přepravník. Naložili jsme jeho Simku 1308, které někdo vymlátil zadní okno. Když jsem se podíval na naloženou soupravu a na hodinky, navrhl jsem kamarádovi, ať si to odřídí. Já už o řidičák málem přišel před chvílí. Kamarád usedl za volant, já vedle a vyrazili jsme. Odbíjela třetí hodina. I ve tři hodiny v noci některé semafory „pracují“ a jeden z nich nám škodolibě ukázal červenou. Ve chvíli, kdy stojíme, vedle nás pomalu zastavila „šestsettřináctka“ s nápisem, který my řidiči tak nemáme rádi. Vymlácené zadní okno u naložené Simky upoutalo jejich pozornost. Krčíme se do sedaček a děláme, že tu nejsme. „Ty nám musí zákonitě sebrat i očkovací průkazy“, šeptám kámošovi. Asi jsme se do sedaček krčili úspěšně, policisté odbočují a nechávají nás žít. „Ty máš ale kliku“, směju se. Po chvilce skládáme v pražských Dejvicích a já jedu zcela zničen domů.

Parkuju před domem, zabouchávám dveře Moskviče a se sirkami v očích padám do postele. Ani zamknout auto už jsem neměl sílu. Ale mám SIMKU!!!

Simca 1000 na prvním srazu pár týdnů po koupi. Dojela, uvařila se, pár plástů kytu odpadlo, ale je moje ☺

Text a foto: Michal Primák

REPORTÁŽ

Podzimní „Citroënování“

Ve dnech 18 – 20 října se v kempu Vysoké Pole u Dětřichova na Svitavsku konal podzimní sraz členů Citroënclub.eu. Předpověď byla příznivá, a tak jsme se i my rozhodli, že ještě jednou – a letos naposledy - „vyvenčíme“ naše BX 1.

V sobotu ráno jsme si přivstali a vyjeli na cca 200 km dlouhou cestu, která nám vzhledem k malému provozu uběhla celkem rychle. Do kempu jsme se dostali kolem 10. hodiny, a tam nás uvítalo asi 30 dalších posádek. Zastoupení bylo různorodé – dvě Kachničky, k mému překvapení se sjely čtyři BX ☺, jedno CX a pak novější typy Citroënů. V zásadě převládala XMka.

Po registraci a společném focení jsme vyjeli na spanilou jízdu, jejímž cílem byla restaurace se zamluveným obědem. Poté následoval odjezd na letiště, kde probíhaly jízdy zručnosti, a kdo chtěl, mohl si „prubnout“ i sprinty.

Bohužel, my jsme toho ze „spanilky“ moc neviděli, protože nám během ní začala na „Bxátku“ propouštět pístnice a lítat hadičky, takže jsme daleko nedojeli.

Chtěla bych poděkovat všem účastníkům srazu za pochopení a rychlou pomoc, které se nám dostalo, zejména „Bxákům“ Kubovi – který strávil pod našim autem v provizorní jámě v příkopu skoro celé odpoledne – a Tomášovi a Karlovi. Kluci, díky, bez vás bychom se nedostali domů. Také chci poděkovat organizátorům za pěkný sraz; lidičky, počasí i nálada byly super. A konečně i Jirkovi Klimešovi a uživateli Pavjana za poskytnutí fotek. Další naplánovaný sraz máme až na jaře, takže je přes zimu spousta času na opravování.

Text: Simona Mojtová (Simča)

Foto: Simona Mojtová, Jiří Klimeš

INVESTICE

Veterán víc než zlato?

Ne každý má doma manželku, která mu schválí odliv části rodinných financí z „pokladničky“ do garáže. Ty rozumné vědí, že nemusí jít vždy jen o mužův rozmar a zábavu, ale i dobře uložené peníze. Zvláště v době, kdy se podvádí s akciemi, zlato si dělá, co chce, nemovitostí je všude spousta, mohou být veterány zajímavou alternativou. Ale znamená to, že jakékoliv staré auto v garáži je super kup? Rozhodně ne. Podívejme se na tuto alternativní investici a to, co nám může přinést.

Jsme tím masírováni ze všech stran: „Kup tohle, každý správný chlap má tohle, nutně potřebuješ támhleto“ a podobně. Ani veteránům se tento nemístný způsob nevyhnul. Když investor přijde k někomu, kdo se zabývá anglickými vozy, dostane „fundované“ doporučení koupit si Triumph Spitfire, když navštíví galerii BMW, je mu nacpána Isetta a tak bych mohl pokračovat. Ale co investor? Jsou tyto možnosti pro něj vhodné? To v Česku moc nefunguje. Zářným příkladem je honba za Tatrami 87-613. Ne, že by nebyli krásné a neměly svoji cenu, ale…..

Základních otázek před koupí vozu jako investice je několik:

- **Proč?**
- **Za kolik?**
- **Na jak dlouho?**
- **Jaký typ?**
- **Kde nakupovat?**

Proč? – Tuto otázku by si každý investor měl zvážit sám. Investice do veteránů není pro každého, a i když může mít velký smysl pro jednoho, může být černou můrou pro druhého. Obecně lze říci, že tato investice má smysl pro toho, kdo ji rozumí. Tak jako vinaři investují do vína, sběratelé umění do obrazů, makléři do realit či akcií. A když píšu, rozumí, myslím tím **skutečně rozumí.** Případně má k ruce někoho opravdu spolehlivého, kdo mu s tím pomůže. Pak je investice do historických vozidel nejen příjemnou možností se svézt, ale zejména může být velmi výnosnou alternativou investičního portflolia.

Za kolik? – kolik financí investovat? Investice do veteránu je alternativou pro toho, kdo má financí „dostatek“, a je vhodným prostředkem k diverzifikaci portfolia. Celková výše investice do tohoto druhu investic by se měla pohybovat v řádech jednotek procent jeho investičního majetku (4-7%). To znamená, že pokud máte na investování deset milionů, maximální výše investice do veteránu by měla být max. 700 tisíc! Proč? Důvodu je hodně, jedním z nejhlavnějších je likvidita….to znamená, čas, ve kterém jste schopni mít za veterána zpět peníze. Ta u fyzického majetku je vždy delší než třeba u akcií. Z toho je vidět, že procento lidí, investujících do historických vozů nebude velké.
Má to ale své ALE. Znamená to, že si nemůžete koupit pěkné staré auto a těšit se z růstu jeho hodnoty? To samozřejmě neznamená. Je však třeba vzít v potaz, že smysluplný investiční horizont u této komodity je deset let a více. Pokud máte prostředků méně a koupíte veterána, může se vám stát, že budete potřebovat finance a budete nuceni jej prodat dříve. Jde již spíš o obchod než o investici. Na skutečnost, zda vyděláte nebo proděláte, bude mít zásadní vliv, co přesně jste koupili. Takže lze to, ale je třeba velmi důkladně vybírat.

INVESTICE

Na jak dlouho? – V optimálním případě navždycky ☺. Jistě si pamatujete doby, kdy pěkná Tatra 603 stála deset tisíc. Kolik z Vás si dnes říká „Kdybych jich alespoň dvacet koupil?“ Jistě, třeba bylo potřeba peněz jinde, nebyli prostory, zkušenosti….a tak dále, ale to není podstatné. Pokud Vám do důchodu zbývá například třicet let, je to výborný časový horizont. Před třiceti lety sjížděli z pásů výrobních linek modernizované Škody 120, dnes známé jako „eMka“. A třicetiletým veteránem v té době byla například Škoda 1201, dnes ojedinělý „Sedan“.

Kde nakupovat? – To je těžká otázka. Vzácné a hodnotné vozy na aukcích. Ještě lepší variantou jsou kluby, ale zde rozhodují informace, a pokud nejste vy tím prvním, kdo je dostane, máte smůlu. Různé galerie, bazary a inzerce jsou již místem s „přebraným zbožím“. Ne, že by vozy z tohoto zdroje byly špatné, to jistě ne, ale se k Vám informace nedostane včas. Doporučením je najít si odborníka, který vozům rozumí a ideálně i obchodu a zajistit si jeho **nezávislé** služby. Rozhodně je lepší se vyhnout tomu, kdo Vám doporučuje jen své „zboží“. A i zde platí síla osobní reference.

Jaký typ? – Spíš než konkrétní značku bych se zaměřil na jiná měřítka? Máte s nějakou značkou víc zkušeností, nějakou výhodu, lepší přístup k cenám, servisu či dílům, prostě něco, co Vám pomůže koupit lépe než někdo jiný? Pokud ano, je to pro Vás výhoda. Pamatujte, že zisk se nedělá při prodeji (tam se již jen zrealizuje), ale při koupi! Pokud špatně koupíte, můžete být Einstein, ale ziskoví nebudete. Dalším měřítkem bude využití vozu. Celkově nejmenší zájem je o užitkové verze (různá kombi, STW, pick-upy apod.), běžné sedany či tudory, naopak největší zájem je o kabriolety, roadstery a targy. Tím nejdůležitějším měřítkem ale je stav. A ač to spousta lidí nechápe, cennější je vždy stav původní. I kdyby renovace byla superskvělá, vždy je sběratelsky zajímavější (a hodnotnější) původní stav. Tím nemyslím samozřejmě původní díry v karoserii. I původní stav vozu může být naprosto skvělý. Ideální je minimální proběh kilometrů a samozřejmě kompletní historie a dokumentace. To je například to, co znehodnocuje spoustu vzácných vozů dovezených za posledních 20 let na naše území. Nemají historii. A pokud ano, tak nezajímavou. Pokud si budete moci vybrat, zda si koupit vůz, se kterým jezdil někdo velmi známý nebo jiný téže značky, o kterém nikdo nic neví, čemu dáte asi přednost??? Historie vozu není to, co nám prodávající poví, ale to, co lze doložit a ověřit.

Je velmi pravděpodobné, že větší růst hodnoty vozu budou mít již neexistující značky, příp. značky osobní automobily již nevyrábějící. Z československých třeba Aero, Jawa, Tatra, Z, Walter…, ze zahraničních samozřejmě Simca, Borgward, DAF, Matra, Packard…. Zajímavé také mohou být vozy značek, které již ve své době měli věrné fanoušky, jako Saab, Porsche, Ferrari…

Tolik základní informace. Pro přesnější představu jsem vybral několik vozů v různých cenových kategoriích do jednoho milionu. Ať budete s mým výběrem souhlasit nebo nesouhlasit, oboje je v pořádku. Pokud by někdo měl pro investici víc prostředků, doporučuji osobní jednání.

Text: Michal Primák
Foto: Michal Primák

INVESTICE

Zářný příklad zdánlivě nelogického vývoje cen vozů. Zatímco Garde bylo vyrobeno málo, jeho hodnota moc nevzrůstá. Běžnou „stodvacítku užovku" koupíte v dobrém stavu kolem patnácti tisíc. Seženete-li verzi GLS, dáte za ní ve stejném stavu i padesát. Proč? Rozdílem jsou doplňky. Doplňky jsou to, co ve své době i dneska rozlišuje produkci, která byla vyráběna po statisících. Jeďte se podívat na sraz škodovek. Budete vzpomínat s úsměvem, co všechno se tehdy dávalo do aut pro odlišení. Tuning nebyl, tak uvidíte za okny plata od vajíček, na zrcátku stromečky, na sedačkách „chlupaté" potahy nebo masážní kličky, přídavná světla vpředu i vzadu, plastové poklice a antistatický „ocásek".

I kdyby Tatra 613 z levého snímku byla zrenovována tak jako starší kolegyně, její ceny nedosáhne. Proč? Odpovědí jsou zejména počty vyrobených kusů. A také pro spoustu lidí „chrom je prostě chrom". Ale je otázkou smysluplnost cen. Za „chromku" můžete klidně dát i půl milionu korun. Že Vás napadají jiná zajímavější auta za tuto částku? Mně též.

Nevím, jaký výnos lze čekat u Tatry 700, ale podle bude výrazně vyšší než u Škody 1000MB.

INVESTICE

Ferrari Mondial a 400 jsou dlouhodobě nejlevnějšími vozy této značky. „Čtyřstovka" má ale několik výhod pro růst. Na dlouhou dobu poslední dvanáctiválec pod kapotou, první automat od Ferrari, poslední klasické „Grand Tourismo", do módy vracející se hranaté tvary. A pokud má kompletní historii, málo najeto a příznivou cenu, jako exemplář u nás v Simcacentru, je to investice s optimální (minimální) mírou rizika.

Předválečných Renaultů bylo vyrobenou relativně dost a hodně se jich dochovalo. O NSU Ro80 se to říci nedá. Jako zajímavost je německý sedan z Wankelovým motorem super, ale pokud se touto značkou více nezabývám, jako investici bych ho nebral.

Dva příklady z osmdesátých let. Talbot Tagora je objektivně špičkový vůz, značka již neexistuje, tento kus má proběh pod sto tisíc km, jedná se o ojediněle vybavený kus s jasnou a doloženou historií. A jeho cena je stejná jako před osmi lety, kdy jsem jej kupoval. A na Ford Sierra již všichni zapoměli, ač první provedení je na silnicích vzácnější než Jaguar E-type.

INVESTICE

Mercedesy W123 a W124 jsou nejkvalitnější auta, co byly asi kdy vyrobena. US-verze je ale hodně „out", Její mladší nástupce má potenciál růstu docela velký. Je to nejen auto, které pár milionů kilometrů vydrží, ale lze s ním i jezdit, třeba jako druhé auto v rodině a jistá dávka „stylovosti" se mu rovněž upřít nedá.

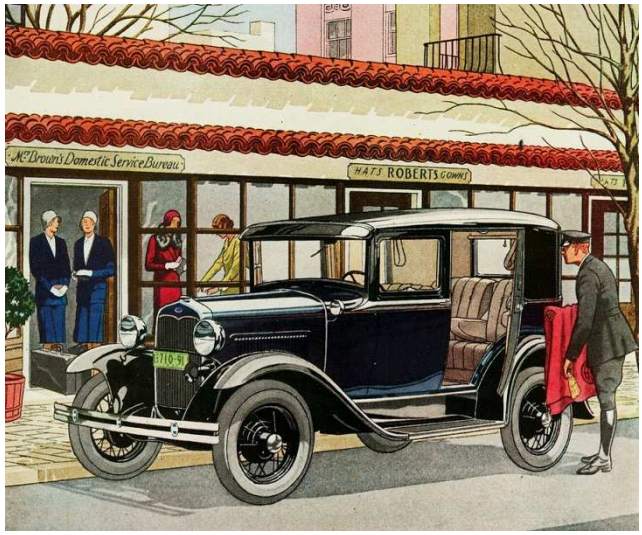
Matra Rancho má nevýhodu v silné korozi. Výhodu v originalitě, značka již také jako výrobce aut neexistuje a má silnou základnu svých příznivců. Matra Murena je ztělesněním pořekadla „Za málo peněz hodně muziky". Lze koupit od 50tis. Kč a zábavy s ním užijete víc než s novým Lamborghini ☺.

Co chybí těmto dvěma značkám k zájmu mezi veteránisty? V případě Panharda, nevšedního vozu jedné z nejstarších, dnes zapomenutých značek, nevím. V případě opomíjených starších Opelů je to zázemí v ČR.

VÝROČÍ

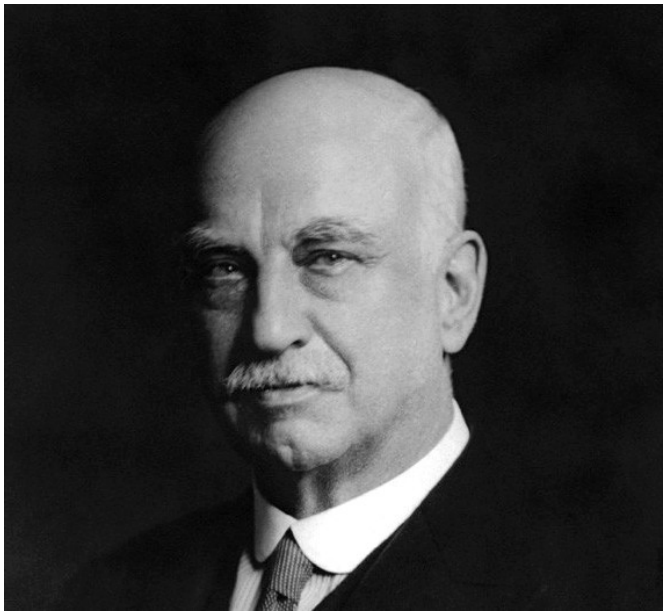
Oslavujeme nebo **vzpomínáme**

Výročí listopad



V květnu 1927 se brány Fordových závodů načas zavřely, aby se mohla připravit výroba **Fordu A**, která začala **1. listopadu 1927.** Tento úhledný vůz (říká se, že je to zmenšená kopie soudobého Lincolnu☺) sice nedosáhl popularity předchozího „Téčka“, ale přesto se zakrátko objevil v celém světě. Dovážel se i do ČSR – buď kompletní nebo jen jako chassis k pozdějšímu karosování. Ford A nastartoval velkovýrobu aut v tehdejším Sovětském svazu – začal se licenčně vyrábět v Gorkovské automobilce. Cena základního modelu „Áčka“ činila 465 USD, celkem se vyrobilo bezmála 5 milionů kusů, a výroba skončila v roce 1932, kdy debutoval proslulý Ford V8.

Východoněmecké město Zwickau proslulo před válkou výrobou luxusních vozů koncernu Auto-Union. Po válce se stalo součástí východní zony a automobilka se postupně přeorientovala na výrobu lidových vozů (na něž ovšem „lid“ čekal hodně dlouho), vycházejících z DKW. **7. listopadu 1957** sjel z linky první **Trabant**, pojmenovaný po první sovětské umělé družici (rus. Sputnik = něm. Trabant). Malý vůz s duroplastovou karoserií a dvoudobým dvouválcem 500 ccm a výkonem 18 koní se stal těžko splnitelným snem východních Němců. Ale dovážel se později i do ČSSR, a i dalších východních a západních zemí. Později přibylo elegantní combi a ve stadiu prototypu se objevilo i coupé.



8. listopadu 1866 se v britském Little Missendenu narodil jeden ze zakladatelů anglického autoprůmyslu, **Sir Herbert Austin**. Svou karieru začal v Austrálii u pobočky firmy Wolseley. Již v roce 1893 začal pracovat na prvním tříkolovém automobilu, který ještě pod hlavičkou Wolseleye debutoval o dva roky později. „Opravdový“ čtyřkolový vůz dokončil roku 1900, a v roce 1905 zakládá v Birminghamu vlastní podnik Austin Motor Company. Jeho nejúspěšnějším předválečným vozem je bezesporu Austin 7, dodávaný do celého světa (včetně ČSR) a v několika zemích vyráběný licenčně. Po válce se firma orientovala na tradiční britské sedany, např. Dorset, Devon či velký Sheerline. Nesmíme opomenout ani velké dodávky nákladní a vojenské techniky, která i na našich silnicích jezdila ještě v 60. letech.

VÝROČÍ

Muž u závodního vozu vlastní konstrukce je **Soichiro Honda,** jenž se narodil **17. listopadu 1906** v japonském Hamamatsu. Koncem 20. let Honda zakládá v Tokiu vlastní opravnu motorových vozidel všeho druhu, ale začíná zkoušet štěstí i v automobilových závodech. V roce 1936 vyhrává první celonárodní pohár. Po kapitulaci Japonska se Honda vrací do rodného Hamamatsu, kde o tři roky později zakládá firmu Honda Motor Company, v té době zaměřenou výhradně na výrobu motocyklů. První poválečný automobil značky Honda se představil roku 1962, tehdy ještě bez velkých šancí na export. Bestsellerem se stal o deset let později Civic, následovaný Accordem. To již jméno Honda znal celý svět …

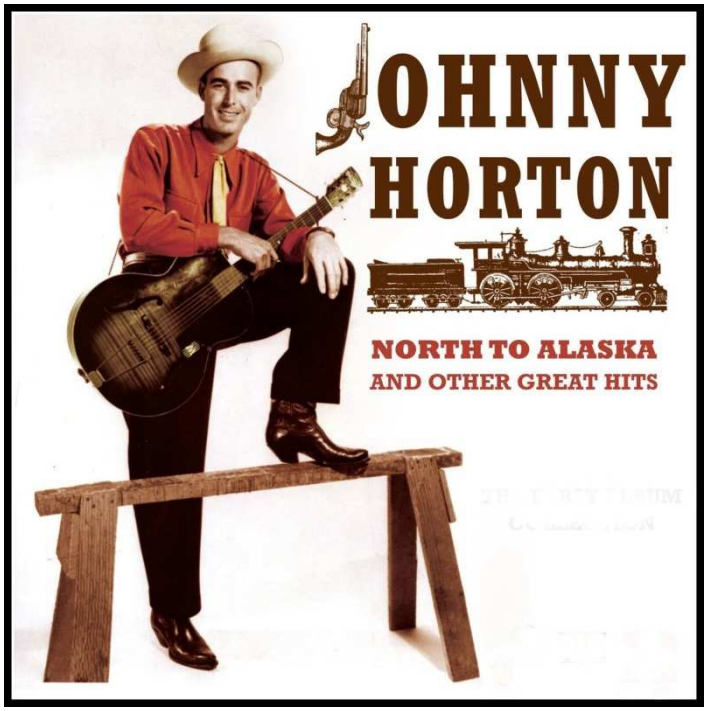
Nejčernější den pro ctitele výkonných křižníků **DeSoto** nastal **18. listopadu 1960.** Toho dne sjel z pásu **poslední** vůz této značky, založené již v roce 1928. Tato divise koncernu Chrysler, pojmenovaná po odvážném španělském dobyvateli, vyráběla modely, stojící uprostřed koncernové palety, mezi Imperialem a Chryslerem na jedné straně a Plymouthem a Dodge na druhé. Během 50. let sice DeSoto představilo několik pozoruhodných novinek – Firesweep, Firedome, aj., ale zájem veřejnosti kolísal. Většinou se posice DeSota pohybovala na 10. až 11. místě amerického trhu. Nezájem veřejnosti se naplno projevil v roce 1959, a o rok později dává vedení Chrysleru příkaz k likvidaci značky. To se stalo pouhé dva týdny po debutu modelového ročníku 1961, který vidíte na snímku ...

Australský kontinent byl dlouhou dobu odkázaný na dovoz, licenční výrobu či montáže vozů ze zahraničních dílů. To se změnilo **29. listopadu 1948**, kdy australský ministerský předseda slavnostně „pokřtil“ **první Holden FX**, čistokrevně australský. Jeho výrobcem byla společnost General Motors – Holden Automotive Company (tedy přece jen s částečnou zahraniční účastí) a šestiválcový čtyřdveřový FX se okamžitě stal trhákem. Do roku 1952 opustilo továrnu přes 100.000 FX a úspěchu dosáhly i pozdější modely Commodore či Torana. Dnešní Holden zásobuje australský trh supervýkonnými osmiválci; ironií osudu se stal dodavatelem klasických osmiválcových křižníků pro americkou policii, která se „díky“ dnešní nejapné modelové politice musí po speciálech poohlížet na druhém konci světa … ☹

Text: Pavel Kopáček Foto: Archiv Pavla Kopáčka

VÝROČÍ

Dotlouklo srdce, umlkly struny …



Když se řekne Johnny Horton, málokdo si tohle jméno v našich zeměpisných šířkách spojí s konkretní osobou. Ale přidáme-li legendární country hity North to Alaska, Jim Bridger, Whispering Pines, Honkytonk Man, Battle of New Orleans ši Sink the Bismarck, z nichž většinu převzali původní Greenhorns s Michalem Tučným, Mirkem Hofmanem, Honzou Vyčítalem aj., většina z nás (zejména těch postarších ☺) zjistí, že tyhle všechny songy vlastně zná, možná z poslechu Country radia, možná ze starých vinylek …

Proč Johnny Hortona vzpomínáme? Protože při troše štěstí a zdraví tu ještě dlouho mohl být, mohl složit další desítky superhitů – leč osud rozhodl zcela jinak.

Život nadějného a oblíbeného zpěváka, kamaráda Elvise, Johnny Cashe nebo Merle Haggarda, vyhasl dne 5. listopadu 1960 na viaduktu Little River Bridge, na State Highway 79 …

Narozen 30. dubna 1925 v Los Angeles jako John Gale Horton se již krátce po válce zaměřil na country music a rockabilly, které tehdy u publika bodovaly. Opakovaně dostal poč. 60. let ocenění Grammy Award a jeho některé skladby se staly součástí Grammy Hall of Fame – síně slávy těch opravdu nejlepších. Jeho hlas, občas krotký při citlivějších melodiích, se v rychlejším tempu změnil v jemně zastřený chraplák s nefalšovaným kalifornym přízvukem – a to zvedalo posluchače ze sedadel. Posledním oceněním bylo přijetí Johnny Hortona do Rockabilly Hall of Fame a Louisiana Music Hall of Fame. Nikdo tehdy netušil, že je to cena předsmrtná, a že jej zakrátko 300 koní jeho Cadillaku bude unášet do věčnosti …

Osudného dne se Johnny těšil na odpočinek po náročném koncertu v Austinu. Byl pozvaný do Shreveportu na lov divokých kachen a ještě se stačil telefonicky zeptat Johnny Cashe, jestli se nechce také zúčastnit. Nechtěl … Předtucha? Náhoda? Prozřetelnost? Koncert v Austinu zakončil ohromný aplaus a přídavky. Pozdě v noci se vydali na cestu.

Hortonův zbrusu nový bílý Cadillac ´60 se prudce odlepil od chodníku a zmizel ve tmě periferie. Johnny, skloněný podle svého zvyku nad volantem, vedle něj podřimoval manager Tilman Franks, kytarista Tommy Tomlinson seděl vzadu a pravou nohou šlapal na imaginární brzdu – znal Hortonův styl jízdy a vůbec se mu nelíbilo, jak dvoutunový křižník letí nocí na plné otáčky … Texaské silnice byly jak vymetené, až na sem tam jedoucí osamělé auto.

V jednom z takových seděl devatenáctiletý James Davis, student Texas A&M University, a chvátal domů do Derby. Notně oslavoval – dnes se už nikdo nedoví, zda to byla úspěšně složená zkouška či první rande … Měl v sobě

hezkou řádku piv a nějaký ten bourbon navrch. Motor jeho Fordu Ranchero ´58 duněl jak samo peklo, sjeté obutí klouzalo v zatáčkách …

Aniž by cokoliv tušili, oba akteři se blížili k městečku Milano, v jehož blízkosti dodnes stojí betonový most. Nikdy se neviděli a přitom si byli v jedné jediné osudné vteřině nablízku. Luxusní hodiny na chromované přístrojové desce Cadillaku ukazovaly druhou hodinu ranní, když dva páry světlometů okřídleného supervozu vyhmátly a ohodnotily rychle se přibližující most s betonovou vozovkou. Než Johnny stačil domyslet, na protější straně se objevily bodavé kužele dálkových reflektorů, které sebou začaly zmítat ze strany na stranu – to alkoholem obluzené instinkty daly Davisovi příkaz dupnout ze všech sil na brzdu. Serva zabrala, Ranchero se smýká do boku a v plné rychlosti naráží do betonového zábradlí! Horton zkouší jedovaté brzdy svého Caddy, ale ani zázrak, ani vůle Boží nemůžou zvítězit nad zákony přírody.

Osudy obou akterů se spojily, naplnily a rozdělily uprostřed mostovky. Davisův Ford se odráží od zábradlí, stáčí se bokem a s dosud naplno řvoucím motorem naráží do Hortonova Cadillaku, který se bortí, trosky a kusy plechů odlétají pod most, a oba vraky se zastaví deset metrů od sebe. Jeden jediný reflektor osvětluje chmurnou scenu, do ticha syčí rozervané chladiče, voda a oleje se mísí ve velkých loužích pod troskami, ale mají zvláštní červenou barvu …

První trucker, jedoucí kolem, volá vysílačkou okamžitou pomoc. Kvílící záchranky z nemocnice St. Edward´s v nedalekém Cameronu přijely rychlostí blesku. První ambulance hned odváží těžce zraněného řidiče Cadillaku – to ještě nikdo netuší, o koho vlastně jde … Whispering Pines – Šumící borovice – jak příznačně truchlivý název pro tuhle chvíli … Podobně šumící kyslíkové láhve pomáhají zásobovat těžce raněné Johnnyho plíce, ale nakonec nestačí. Umírající upírá nevidoucí oči na bíle čalouněný strop sanity, ale nevnímá jej. S posledním výdechem mizí bolest a pozemské trápení … Johnny Horton se vzdaluje do country nebe …

Franks utrpí mnohačetná zranění, zbytek života ponese následky divoké srážky a Tomlinsona převezou do operačního sálu s rozdrcenými nohami. Dlouhé měsíce je lékaři skládají doslova po kousíčkách, u pravé se jim to podaří – levou nohu musejí posléze amputovat. Tommy již nikdy nebude běhat po jevišti s nerozlučnou kytarou .... Spletité cesty osudu a někdy nepochopitelná Prozřetelnost způsobily, že viník nehody, opilý Jimmy Davis, vyvázl jen s pohmožděninami.

Dnes vypadá místo srážky zcela jinak, a možná jen detektor kovů by vám odhalil úlomky Cadillaku a Fordu. Highway 79 žije dál svým životem, jen malý pomníček, občas ozdobený květinami, připomíná onu tragedii listopadové noci.

Johnny Horton spí svůj věčný sen na hřbitově v louisianském Haughtonu a šumící borovice mu zpívají vlastní skladbu – oplátkou za tu, jíž kdysi nazpíval na jejich počest.

Johnny Hortone – R.I.P. !!!

Text: Pavel Kopáček Foto: archiv Pavla Kopáčka

VETERANBAZAR

Máte zájem o prodej Vašeho veterána?
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.
Případně jsme schopni zajistit dopravu odtahovým vozem

Prodáváme auta z let 1945 - 1990

Email: michal@simcacentrum.cz
Tel: 603 710 537

Všechny vozy na této stránce jsou již prodané.

Pokud máte zájem o podobný vůz, kontaktujte nás.

ZDE MŮŽE BÝT I VÁŠ VŮZ

VETERÁN

Časopis VETERÁN nabízí komerční inzerci za zaváděcí cenu 5000,-Kč za jednu A4 inzerce. V každém časopisu je přípustná pouze jedna strana inzerce, takže budete mít jistou exkluzivitu. Obsah inzerce podléhá schválení redakce. Inzerovat možno produkty nebo služby související s historickými vozidly nebo s jejich stylem.

Pro komerční inzerci nás kontaktujte na emailu michal@simcacentrum.cz

Veškerá starší čísla našeho časopisu najdete na našich webových stránkách v sekci „Starší čísla“. Veškeré fotografie, používané v našich časopisech jsou naše vlastní, prospektové, press fota nebo fota, na které není copyright. Nikdy jsme nepoužívali, nepoužíváme a používat fotky z internetu nebo fotky jiných autorů bez jejich souhlasu! Veškeré články jsou naše vlastní.

V případě zájmu můžete psát o svém veteránu do rubriky „Z pera čtenářů“. Vaše články rádi otiskneme.

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

www.simcacentrum.cz

1/10

MINERVA MOTORS

SOCIÉTÉ ANONYME

Constituée par acte reçu par Me Louis LECLEF, notaire à Anvers, le 11 juillet 1903, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 26 juillet 1903, sous le N° 3897, et dont les statuts ont été modifiés : 1° Par acte passé devant Me Louis LECLEF, notaire à Anvers, le 30 janvier 1905, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 6-7 février 1905, sous le N° [illegible]; 2° Par acte passé devant Me Charles LECLEF, notaire à Anvers, le 15 juillet 1908, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 30 juillet 1908, sous le N° 4535; 3° Par acte passé devant Me Charles LECLEF, notaire à Anvers, le 17 [illegible] 1910, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 29 mai 1910, sous le N° [illegible]; 4° Par acte passé devant Me Charles LECLEF, notaire à Anvers, le [illegible] décembre 1911, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 31 décembre 1911, sous le N° 7731; 5° Par acte passé devant Me Alphonse COLS, notaire à Anvers, le 29 mai 1920, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 16 juin 1920, sous le N° [illegible]; 6° Par acte passé devant Me Alphonse COLS, notaire à Anvers, le [illegible] 1924, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 2 avril 1924, sous le N° [illegible]; 7° Par acte passé devant Me Alphonse COLS, notaire à Anvers, le [illegible] juillet 1925, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 22 juillet 1925, sous les N° 10144 et 10145; 8° Par acte passé devant Me Alphonse COLS, notaire à Anvers, le 5 mai 1927, publié aux annexes du *Moniteur belge* du [illegible] mai 1927, sous les N°s 7378 et 7379; 9° Par acte passé devant Me Alphonse COLS, notaire à Anvers, le 3 février 1928, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 19 février 1928, sous les N°s 1802 et 1803; 10° Par acte passé devant Me Alphonse COLS, notaire à Anvers, le 19 décembre 1928, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 12 janvier 1929, sous les N°s 451 et 452; 11° Par acte passé devant Me Alphonse COLS, notaire à Anvers, le 26 janvier 1929, publié aux annexes du *Moniteur belge* du 18-19 février 1929, sous les N°s 2003 et 2004.

SIÈGE SOCIAL : ANVERS

CAPITAL SOCIAL :

Cinquante huit millions quatre cent mille francs

REPRÉSENTÉ PAR

210.000 parts sociales sans désignation de valeur, au porteur.

COUPURE N° 3 d'un dixième de la part sociale

N° 206559

Un Administrateur, *Un Administrateur,*

Imprimerie de la Cour, rue de la Chapelle, 105, Bruxelles.