VETERÁN

ŘÍJEN
2014

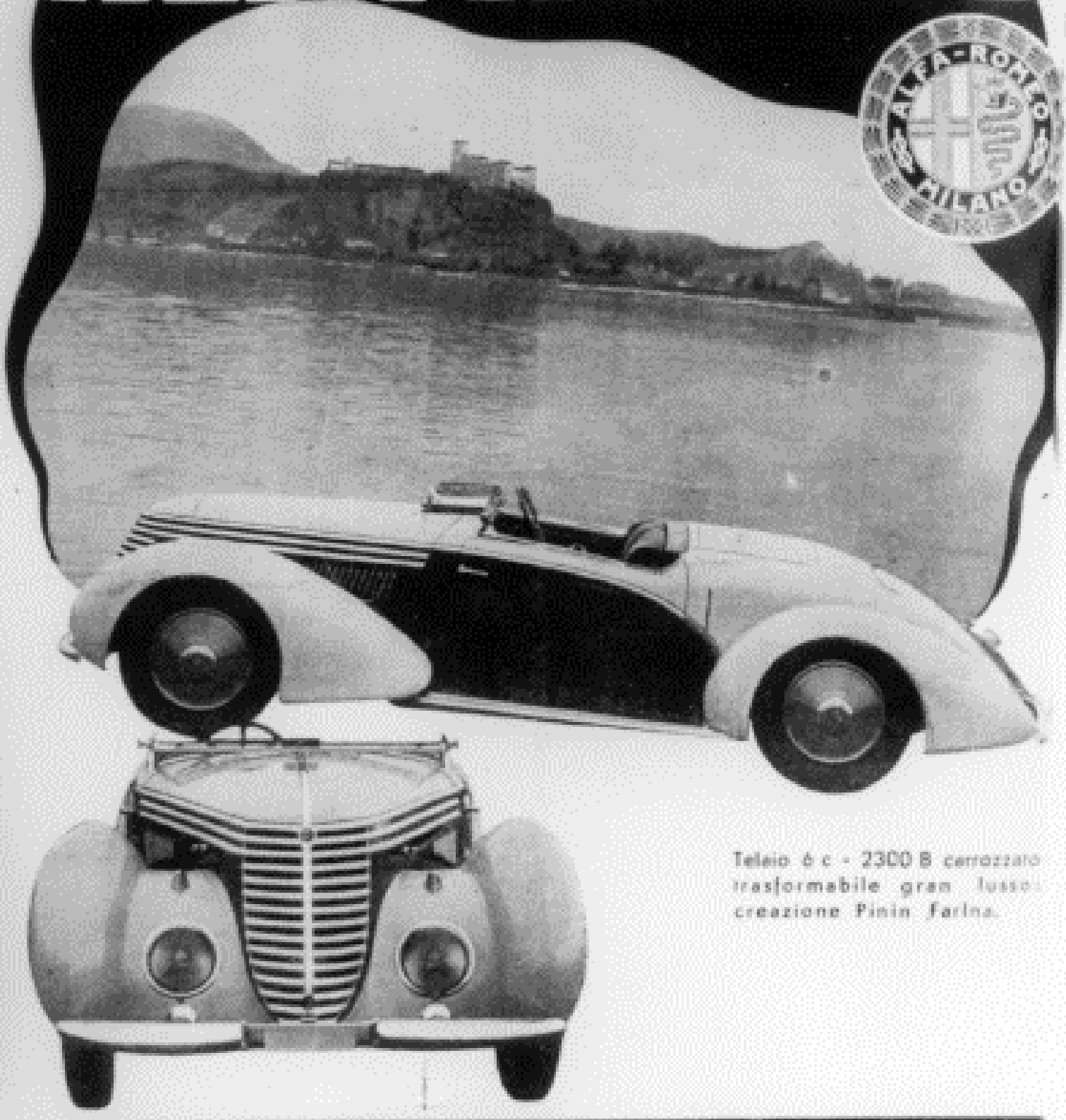
Veterán je každé staré auto, které máme rádi

Reportáže

Reportáže

a další zajímavosti ze světa historických vozidel

ALFA ROMEO



Telaio 6 c - 2300 B carrozzato trasformabile gran lusso creazione Pinin Farina.

Direzione ed Officine: Via M. U. Traiano N. 33 - MILANO

ÚVODNÍ SLOVO

Naše milé čtenářky

nevím, kolik z vás, žen, čte náš časopis, ale věřím, že nějaká určitě ano. Možná jste se poprvé posadila za volant kvůli svému partnerovi, abyste odvezla někam jeho vůz. Možná to bylo na srazu, kde jste podlehla přemlouvání přátel a usedla za volant při jízdě zručnosti, abyste tak „bojovala o dámský pohár“. Možná jste chtěla být se svým mužem víc, a jiná cesta, než za ním do garáže, se neukázala jako úspěšná…. Ať už vás přivedlo k historickým vozům cokoliv, je dobře, že tu jste. A věžte, že vám to za volantem sluší ještě víc, než nám mužům. Vždyť může být vůbec něco přitažlivějšího, než kombinace krásné ženy a krásného auta? Teď nemám na mysli více či méně zajímavé kalendáře. Mám na mysli vaše něžné ručky, svírající volant Aerovky, škodovky, Mercedesu nebo třeba předválečné Tatry. Obdivuji vaši odvahu postavit se na startovní čáru v malé, padesát let staré formule nebo ovládat mohutný předválečný šestiválcový klenot. Obdivuji vaši odvahu být jiná – nesedět sobotní odpoledne u sousedky na kafi, ale radovat se s atmosféry veteránských srazů. Zkrátka vonět trošku benzínem.

Blahopřeji nejen vašim partnerům, že mají takovou ženu, která s nimi sdílí tento „mužský“ koníček, ale blahopřeji i vám, že jste si na této zábavě našla něco, pro vás zajímavého. A bude mi vždy potěšením, budu-li ve startovních listinách číst vaše jméno a za volantem vidět vaši spokojenou krásnou tvář.

S úctou a obdivem

Michal Primák

Obsah:

Dobový plakát
Reportáž: O život…
Reportáž: Autopark na Krétě
Reportáž: Ameriky v prachu….nebo prach v amerikách?
Reportáž: Soběslav bez naší účasti
Reportáž: Tišnov a Soběšice (čtenářské)
Reportáž: Fotoreport z kraje léčivých vod
Představení vozu: Luxus v socialismu
Michalovy Zajímavosti
Známé-neznámé: Aristokracie, aristokraté, šlechtici a modrá krev
Známé -neznámé: „Viděls to?“
Názor: Máte veterána, tak plaťte!!!
Pavlovy Zajímavosti
Autovzpomínky: Ve znamení zvěrokruhu
Z pera čtenářů: Září 2014 objektivem čtenářů
Z pera čtenářů: Citroënem z Prahy do Jičína
Výročí: České
Výročí: Zahraniční
Pozvánka
Inzerce

REPORTÁŽ

O život…

Usedáte do malé sportovní formule Wartburg, všude kolem sebe máte „hodně málo karoserie“ a víte, že v případě nehody z vás zbydou drobky. Ale je to soutěž s největší historií v Československu, pořádá jej největší český klub historických vozidel. Ve svých osmdesáti letech tedy vyrážíte s plynem na podlaze na trať slavné soutěže Zbraslav-Jíloviště. Celá trasa je uzavřena, není se čeho bát. Projíždíte koridorem diváků, najíždíte si před pravotočivou zatáčkou mírně do protisměru…..když v tom proti vám civilní auto !!!!...a po chvilce další……a na vašeho kolegu, co jede po pár sekundách za vámi, čeká překvapení ještě větší….autobus!!!

Ano, tak nějak se mohl cítit první účastník populárního závodu. Naštěstí se nic nestalo a o soutěži nebudeme číst v černé kronice pondělních deníků. Pravdou ale zůstává, že toto pořadatelé hrubě nezvládli. Je to černá skvrna na štítu pěkné a tradiční akce, která se konala druhý zářijový víkend na jihu Prahy.

Na zbraslavském náměstí se od brzkých ranních hodin sjížděly motocykly a automobily všech věkových kategorií. Tentokrát jsem ponechal autíčka v garáži a vydal se jako divák v poklidu si prohlédnout všechny vozy. A bylo se na co koukat. Kromě již tradičních účastníků (Aero 500, Tatra 11, Škoda Octavia….) byly k vidění i novinky či rarity na české veteránské scéně. Zejména jim patřila má pozornost. Nabízím vám tedy sestřih toho zajímavého, co mi na Zbraslavi padlo do oka.

Text a foto: Michal Primák

Sympatická pragovka se mi velmi líbila….

Tatra 57a Faux cabriolet

REPORTÁŽ

Tak tato Škoda 6R vstala z mrtvých.....a to doslova, jak ukazují následující dva obrázky…

Každý vůz potřebuje náležitou péči a Pierce-Arrow 143 AC Combi z roku 1929 rozhodně není výjimkou.
A tak majitel vezme hadr…..

Sympatický Walter Junior – výrobek to české továrny…

REPORTÁŽ

Když má auto „svůj příběh", je nám „bližší". Stejně jako tato Praga Alfa.

Majitel vozu McLaughlin ochotně otevřel kapotu svého vozu, aby si diváci mohli prohlédnout motor s otevřenými ventily. Když se jej jeden z diváků na něco zeptal, dostal odpověď ve stylu: „ Máte to otevřený, tak buďte rád, že se smíte dívat a neptejte se" ☹

Tato Škoda 1201 je od nova v rodině prvního majitele.

Chevrolet Chevelle se líbil hlavně mým klukům. Nedivím se jim.

I Simca se objevila….

REPORTÁŽ

Na „jedničkové" Tatře 603 byste chybu nenašli. Byla dokonale krásná..

O Fordech Taunus P5 jsme psali v prvním čísle. To už je dáááávno.

Místo bylo pro malé i velké…

Ne, to není „multikára" Pražských služeb, to je, v našich končinách ojedinělý" Steyr-Puch Haflinger"!

…..

Setkání generací na hlavní křižovatce…

Autopark na Krétě

Odvézt děti do školy, naložit bedny s právě sklizenými melouny a odvézt je na trh. Zajet zkontrolovat olivové plantáže do hor, pak za kamarádem do vzdálenějšího městečka a cestou sehnat potřebný náhradní díl. Vyzvednout děti, naložit psa a manželku a jet do vedlejší vesnice za prarodiči. Měly to ty automobily ale těžký život. A dříve toho musely vydržet podstatně dříve než dnes. Očekávání do nich kladená byla delší než tři roky, jak tomu bývá dnes. A tak i v současných letech lze najít na Krétě pozůstatky staršího automobilového parku. Dnes zde převládají velké pick-upy a mezi nimi, stejně jako tomu bylo dřív, vedou japonské automobily. Jestli je někdo příznivcem Toyot, tak zde jich pár k vidění je ☺. Co jsem našel za týden rodinné dovolené? Pojďte se podívat ☺.

Text a foto: Michal Primák

Ford Capri to má už za sebou. Vpravo vykukuje ještě jedno se stejným osudem.

Stará klasika uvolnila místo ……Ladě Niva…

Sportovním klasikům asi řecké podnebí nesvědčí. Odložený Opel Manta je toho dalším důkazem.

Dvě torza Ar 240 na zahradě předznamenala přítomnost třetího, zatím pojízdného kusu. Zastihl jsem i majitele, bohužel v době, kdy chodil do školy, se učilo ještě náboženství a ne angličtina, takže náš rozhovor s mojí znalostí pěti řeckých slov skončil u pantomimy.

REPORTÁŽ

Tuto prastarou Toyotu jsem zastihl v provozu!

Za to další pick-up Toyota slouží již jen slepicím....

Na co světla?

Tato krásná Toyota Corolla E 30 je klasický „daily driver".

I další japonské značky se objevily na ostrově Kréta. Zatímco červený Datsun postával v polorozpadlé podhorské vesničce, bílý Nissan byl stále v činné službě ☺.

Pokud máte ze svých toulek podobné fotografie, nestyďte se je poslat ☺. Rádi je otiskneme.

REPORTÁŽ

Ameriky v prachu nebo …
… prach v amerikách?

Patrně obojí – takový dojem máme z fotografií, které nám zaslal stálý přispěvatel Míra Sita. Akce se konala první zářijový weekend v Luštěnicích u MB – blíže nemohu posoudit, nikdy jsem v tomhle hnízdě nebyl a nikdy se s ním nemíním seznámit.

Jak poznáte z tuctu přiložených fotek, sjely se i sem pozoruhodné exempláře. Snažili jsme se vybrat nejen to nejlepší, ale i auta, která jsme ještě nepředstavili. Někdy to bylo obtížné, protože se zdá, že hlavním bodem programu bylo zvedání prachu …

Nicméně Mírovi děkujeme za snímky, které rádi zveřejňujeme, i když je nám bližší LCW, Hradecká V8 či podobná akce vysokých kvalit.

Text: Pavel Kopáček Foto: Miroslav Sita

Dvojice Cadillaků patřila ke špičkám ze 70. let …

Krásné a dobově věrné Camaro včetně příslušenství.

Chevy Suburban v provedení „nudle" - to by bylo něco pro mě ☺!

Divíte se, že se farmářské El Camino stalo ikonou?

REPORTÁŽ

Pontiaky Firebird – kdo zná, pochopí …

Army Meeting !

Berte plíce útokem !!! Jeep Wagoneer …

Pontiac …

Camaro Berlinetta …

Chevy Caprice STW …

REPORTÁŽ

Soběslav bez naší účasti …

Třebaže je tohle malebné jihočeské město nedaleko mého bydliště, nepodařilo se mi ze zdravotních důvodů účastnit se, abych doplnil svou i vaši kolekci fotek starožitné techniky.
Naštěstí se akce účastnila naše věrná čtenářka a přispěvatelka, která náš výpadek napravila. Budiž jí za to dík !!!

Soběslavský VCC již v uplynulých ročnících zaujal organisací a pestrostí soutěže, kdy jen nedostatečná kapacita náměstí a – přiznejme si otevřeně – nekázeň několika návštěvníků představovaly onu příslovečnou kaňku. Ale ruku na srdce: kdo by nechyboval – a ta kaňka? Od čeho máme „Zmizík“? Přece aby kaňky zmizely … Takže nakonec vše OK ke spokojenosti organisujících i organisovaných …

Nahlédnutím do plakátku zjistíme, že se akce odehrávala pod záštitou Asociace Veteran Car Clubů AK ČR, a tím se dostala mezi prioritní podniky jihočeského regionu.

Počet zúčastněných strojů přesáhl stovku a my vám přinášíme kaleidoskop fotek, jak je zachytl objektiv Simony Mojtové, které tímto vyslovujeme velké poděkování!

Text: Pavel Kopáček

Foto Simona Mojtová (Simča CX)

Tatra 57a, pravidelně se zúčastňující jihočeských akcí. Sympatický polotovar, rozhodně hezčí, než akrylátová cukrátka, vydávaná za oldtimery …

Volga M 21 druhé generace v elegantní dvoubarevné figuře sice překročila obvyklý standard původních sovětských zvyklostí, ale na důstojnosti neztrácí!

REPORTÁŽ

Corvette C1 V8 je exotem, budícím pozornost v každém koutu světa!

O veteranský dorost nutno pečovati a legendární otevřený Moskvič bude určitě vítaným prázdninovým zpestřením!

Vzdálení příbuzní: Fiat 128 coupé a VAZ 2106. Kterým byste odjeli raději?

Ford Taunus P5 má za sebou dlouhou historii na našich silnicích a do Soběslavi jezdí pravidelně …

Tomuhle typu dragsterů se za mořem říká „Slingshot". Tenhle byl výkonově mírnější, ale vzhledově super!

Dvojice noblesních DS, střežená důstojným CX, patřícím autorce snímků!

O POHÁR MĚSTA SOBĚSLAV 2014

REPORTÁŽ

XV. ročník přehlídky ELEGANCE historických vozidel - Tišnov - Lomnice

Náš čtenář Martin Kadlec nám poslal několik fotografií u akce, kterou navštívil. Zde jsou jeho fotografie i pro Vás.

Navštívil jste nějakou akci? Napište nám o ní.

Text: Michal Primák
Foto: Martin Kadlec

Přijet předválečným veteránem v džínách by málokoho napadlo. Proč to není taky tak u mladších vozů?

Elegance může být střídmá a jednoduchá, jako u Tatry 600.

Foto jak z reklamy ☺.

Francouzská klasika závodních tratí, to je Alpine A 110.

REPORTÁŽ

Simky potěší vždy a všude ☺. Jak Aronde A 90, tak i Aronde P60 Elysée.

Z tohoto úhlu vyniknou tvary přední části Chevroletu Camaro.

Přijela i armáda ☺.

Ty nejlepší ženy vždy uměly své partnery náležitě podpořit ☺.

Každý si přišel na své.

REPORTÁŽ

A ještě jedna sada fotografií Martina Kadlece, tentokráte ze Soběšic. Děkujeme

Fotoreport z kraje léčivých vod

Náš pravidelný čtenář Petr Sochůrek nám zaslal fotky, pořízené poslední zářijovou sobotu při veteranské jízdě v Lokti a blízkém okolí. Jak je naším dobrým zvykem, nenecháme si je pro sebe a autorovi vyslovujeme poděkování!

Text: Pavel Kopáček
Foto Petr Sochůrek

Aero 30 - legenda, trvající už osmdesát let …

Dvě křídla nestačí? Fajn, tak dáme čtyři …

Tatra 2-603 a Armstrong Siddeley Star Sapphire. Vybráno?

Krátká zastávka a rychlé foto sovětského nezmaru!

Oloupaná střecha? Ťukance? Ale T 57 je skoro původní a to se cení!

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Luxus v socialismu

Jen málo luxusních vozů zahraničních značek proniklo na československý trh v dobách normalizačního socialismu ve větších sériích. Jedním (ne-li jediným) z těch, kterým se to povedlo, byl francouzský Chrysler 180 pařížské automobilky CHRYSLER FRANCE. Což byl nový název naší oblíbené automobilky SIMCA.

Od ukončení výroby Simky Vedette uplynul již nějaký čas a SIMCA stále neměla adekvátní náhradu v kategorii reprezentativních sedanů. To se mělo ale brzy změnit. Návrhy nové „Velké Simky“, jak byla označována, byli pověřeni nejen návrháři mateřské továrně Simky v Pařížské Poissy, ale i v anglickém pobočném závodě. A každý se úkolu ujal po svém. Zatímco francouzští návrháři přišli s návrhem vozu pod označením „929“, poháněného řadovým čtyřválcem, OHC, Angličané navrhli vůz, označený jako „C“ ve známé podobě, avšak s osmiválcovým motorem. Výsledný vůz je tedy kompromisem. Anglická karoserie a přední náprava s francouzským motorem, manuální převodovkou, zadní nápravou a interiérem.

Nový model ale nebyl označen tradičním názvem Simca. Chrysler, jako majoritní vlastník francouzské značky, změnil nejen název automobilky, ale pro tento model se rozhodl změnit i jeho označení. Nový vůz tedy nebyl Simkou, ale představil se s názvem Chrysler 160, resp. 180 či 2litres. Nutno dodat, že tento krok novému automobilu nesmírně ublížil, a to zejména na domácím, francouzském trhu.

Když reflektory Pařížského autosalonu v říjnu roku 1970 ozářily novinku, na návštěvníky čekal vůz s poněkud „americkým“ vzhledem. Alespoň tak ho hodnotili návštěvníci. K tomu americký název a reklamy, zdůrazňující americký komfort, novinka to vskutku neměla snadné. Holt se Američané nepoučili z prvního bojkotu poté, co v šedesátých letech přejmenovali továrnu ze Simky na Chrysler France.

Chrysler byl představen v několika variantách. Nejslabším byl typ značený jako Chrysler 160. Označení ukazovalo na motor o objemu 1639ccm a výkonu 80koní. Jednalo se o nejslabší variantu, které odpovídal i chudší interiér. Druhým v pořadí byl Chrysler 180, známý i z našich silnic. Bohatší interiér lépe odpovídal reprezentativnosti vozu, který v tomto případě prohánět rovněž čtyřválec, tentokrát ale objem byl 1812ccm a výkon 97koní. Mezi tyto modely se vklínil jakýsi „mezityp“. Vůz s označením 160GT byla běžná „stošedesátka, avšak poháněná silnějším motorem ze „stoosmdesátky“. Koncepce byla zvolena samozřejmě klasická, což značí motor vpředu a pohon zadní nápravy.

Na přelomu let 1972 a 1973 přišla první malá modifikace. Zejména zmizely ze zadních sloupků karoserie odvětrávací mřížky, což je dodnes jeden ze zřetelných markantů Chryslerů první série. Takže pokud někde uvidíte Chryslera s mřížkami, jedná se o první serii, dnes poměrně vzácnou. Zároveň byla ukončena výroba modelu 160GT. Místo něj byl představen Chrysler 2litres, který převzal žezlo vlajkové lodi značky. Model měl vinylovou střechu a třístupňovou automatickou převodovku, původem z amerických Chryslerů.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Řidiči oceňovali zejména tichost, pohodlí a pružnost motorů. Naopak za negativum považovali například horší výhled z vozu dozadu. Ze svých zkušeností mohu zmíněné naprosto potvrdit.

Po ukončení výroby Chryslerů ve Francii v roce 1976 se vozy montovali ve španělské továrně Simky, a to pod označením Chrysler-Simca 1609 a 1610. 2litres si svůj název zachoval. Byly zde do Chryslerů zamontovány i naftové motory nebo klimatizace, což byla specialita pro španělský trh. Poslední Chrysler byl ve Španělsku vyroben až v roce 1986, což je plných 15 let od počátku výroby! Stopy Chryslera lze najít i v Austrálii. Chryslery sem byly dodávány zprvu kompletní, později bez motorů a dalších dílů. Vozy dostávaly šestiválec, původně z Chrysleru Valiant, což si vyžádalo i změnu vzhledu přídě. Tyto Chryslery známe pod označením Chrysler Centura.

Velkou zajímavostí jsou španělské úpravy Chryslerů. Ať již se jednalo o vozy pro ambulanci či pohřební službu nebo prodlouženou verzi. Na rozdíl od předchůdce, Simky Vedette Marly, se neplánovala výroba varianty kombi. Ač návrhy na toto téma byly a mám i fotografii prototypu, není mi známo, že by se dochoval. Po světě jezdí i dva kabriolety, jedná se ale o samodomo úpravu uříznutím střechy sedanu.

V Československu byl Chrysler velmi známý. Dovezeno bylo do Tuzexu několik kusů „stošedesátek“, hlavně pak typy 180 a 2Litres. Dokonce i pozdějších „Španělů“ zde jezdilo dost. Je nasnadě, že si takový vůz běžný občan nekoupil, ale různí řezníci, veksláci, zelináři si jej oblíbili. Poměrně dost majitelů mělo vůz po velmi dlouhou dobu, někteří i dodnes. Od počátku devadesátých let v Československu, resp. Česku funguje Chrysler club. Jedná se o nenápadnou skupinu lidí pod vedením M.Dobeše, který Chrysler má od svých osmnácti let. Včas se připravil na ukončení servisu a zásobování díly oficiálním zastoupení Simca (Talbot) a na počátku devadesátých let vytvořil neskutečné zázemí pro tyto vozy, zahrnující sklad nových náhradních dílů a servis, vybavený vším potřebným, včetně montážních přípravků. Provozovat veterána této značky a typu je tak i dnes luxusem. Neznám jinou značku (ani z těch dodnes vyráběných), která by měla takové zázemí. Díky tomu jsou Chrysler 180 a 2litres relativně hojně zastoupeny mezi fandy i dnes. Když jsme pořádali mezinárodní sraz Simek v Česku v roce 2006 a stála vedle sebe dlouhá řada Chryslerů, Francouzům lezly oči z důlků, neboť pokud se na jejich srazu sejdou tři Chryslery, je to úspěch. Ale tři desítky vozů vedle sebe mohou vidět pouze v Česku ☺.

Před několika lety jsem dovezl do Česka Chrysler 160GT z první serie (tedy s mřížkami na zadních sloupcích). Byl po prvním majiteli, původně ukázkový vůz pro autosalon v Montluconu. Přenechal jsem jej jednomu kamarádovi a dnes je celý perfektně zrenovovaný. Podle mých zjištění se jedná o jediný známý dochovaný 160GT z první serie.

Pokud zatoužíte po pěkném Chrysleru, vyplatí se nešetřit a koupit původní, pěkný kus. Není to nemožné a za takový dáte cca 100-150tis. Vyplatí se vám to podstatně víc, než repasovat shnilý vůz za dvacet. Vzhledem k tomu, že v sedmdesátých letech se jednalo o vůz pro „privilegované“, vlastnili tito velmi často i potřebnou garáž a vozu si vážili. Bodejť ne, když tenkrát stál více než 20 000,- bonů. Později se dal za necelých 100 000,-Kč pořídit i prostřednictvím Mototechny.

Ač, díky svému jménu, ve své domovině neoblíbený, našel Chrysler 160/180/2litres brzy svůj druhý domov ve Španělsku a Československu. Hýčkejme si je tedy, protože si to nejen zaslouží, ale jsou na to i zvyklí ☺.

Text: Michal Primák Foto: Michal Primák a archiv Michala Primáka

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Reklamy na Chryslera jste mohli nalézt třeba i ve Světě motorů či dalším tisku. Ač se za koruny neprodával.

„Stošedesátka" již bez mřížek na zadních sloupcích.

Navrhoval „kombíka" francouzský Heuliez?

Přestože design vozu, představeného v roce 1970 již byl prakticky zastaralý, nikdo si na to nestěžoval ☺.

Prodloužená verze je jako fantom. Nikdy ji nikdo neviděl…ale existovala ☺ .

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Soutěž elegance bývá občas problém ☺. Vlevo Ch180, vpravo 2litres.

Přestavba na pick-up není původní, postaral se o ní na počátku devadesátých let majitel. Ale je kvalitní a technicky čistá.

Chryslerů na srazech je vždy dost.

Takto se upravovaly Chryslery na pohřební, funerální nebo na prodloužené sedany. V popředí úpravy Simek 1100 na sanitky.

Experimentální Chrysler 180 předsedy Chrysler klubu je v technicky dokonalém stavu. Navíc je modifikován tak, aby změny, provedené v rámci posunutí vozu na vyšší úroveň byly vratné.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Na poslední cestu…

Smutná dvojice na pražském vrakovišti.

Výkon stačil i na závody ☺.

Španělská reklama na Chrysler Diesel Taxi.

El Chrysler Diesel es el taxi para cambiar de una vez de taxi.
Es distinto a los demás.
Lujoso por fuera. Comodísimo por dentro. Una herramienta de trabajo no tiene por qué ser incómoda. Sin averías por delante. Y muy capaz por detrás.
El Chrysler Diesel es el único taxi nacional que sale de fábrica con el motor Diesel fabricado y montado por la misma empresa.
Para evitar problemas. Los profesionales del taxi no tienen por qué ser transformadores de coches.
Y con la mejor solución Diesel: el motor Barreiros C-24. El más robusto y económico de los que se fabrican en España.

El Chrysler Diesel es el taxi para rodar descansando todas las horas laborables, ganando dinero.
Del estilo americano de su carrocería le viene el peculiar confort.
De los europeos las soluciones prácticas de la mecánica y su gran economía.
Y aquí tienen el resultado: Chrysler Diesel.
El Gran Cambio en el taxi.

Más taxi por el mismo precio.

El precio no cambia casi nada.
El coche cambia casi todo.
Por casi el mismo precio que los coches de menor tamaño, puede tener un coche más nuevo, más potente y más grande.

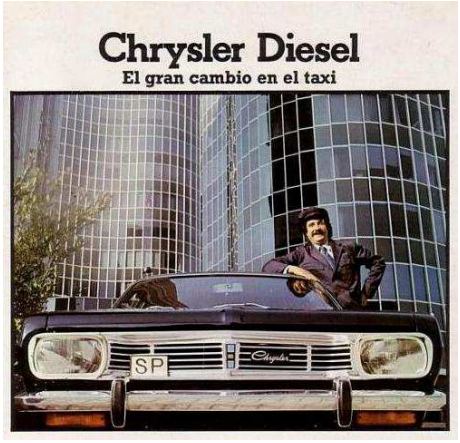
Una línea nueva en España.
Un confort nuevo en Europa.
Y un rendimiento nuevo para los vehículos industriales de esta potencia.
Pero al volante es donde se hacen las comparaciones. Siéntese en el Chrysler Diesel. Sabrá lo que es estar cómodo mientras trabaja. Ahora, condúzcalo: note la suavidad de la dirección, la facilidad de conducción, su deslizamiento ágil y estable entre el tráfico denso. Y la brillantez y elasticidad del motor: una perfecta conjunción con el coche. Exactamente ajustado y brioso.
Verá, con el Chrysler, lo que es cambiar de taxi.

PŘEDSTAVENÍ VOZU

Australský Chrysler Centura.

Elegantní 2litres.

Velmi pohodlný interiér Chryslera je pověstný.



Chrysler Diesel byl španělská specialita. Motor byl Indenor 2,1l. Oblíbený byl zejména mezi taxikáři , kteří nepožadovali výkon ☺

Velmi pěkná varianta Chryslera, kterou nabízela španělská pobočka Chrysler France, dříve malá značka Barreiros. Z této firmy v minulosti vycházel například i kabriolet Simca 1000.

ZAJÍMAVOSTI

Dobovka

Jedna z prvních Škod 1202STW.

Z hluboké historie

Ještě chvilku a Dodge Six se ukáže návštěvníkům na Zbraslavi.

Potkali jsme

Při jedné z mých slovenských cest jsem na pumpě natrefil na zajímavou skupinu Volh, „Ert'áka a T148.

Soutěž

Trabant 600 nebylo tak těžké uhodnout. Prvním z vás byl tentokrát Honza Putiš.

Těším na vaše tipy, co za auto jsem já upravil tentokrát? Troufnete si uhodnout celé označení?

Pište na michal@simcacentrum.cz

Zatím v renovaci

Takhle po renovaci

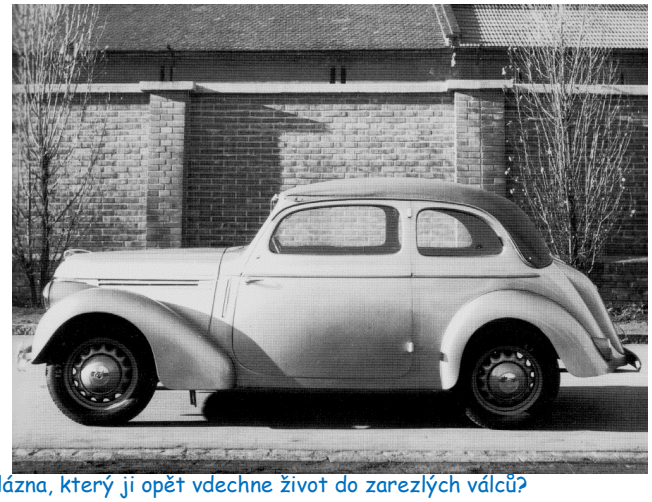
Ač to není klasická renovace, spíše „okrášlovací kůra", je na tom nyní Barkas 1000 podstatně lépe, než před pár měsíci. Jen ta barva opět. Červená mu nejen nesluší (což je osobní názor), není původní (což je fakt), nehodí se na něj (což je taky fakt ☺) a myslím, že Ferrari červeň se na něj ani nedodávala. Oceňme ale, že někdo investuje i do něčeho jiného, než je coupé nebo cabriolet.

ZAJÍMAVOSTI

Česká mrtvolka

Vystavená Škoda ….. před autoservisem kdesi na jižní Moravě.

… a tak vypadala jako nová



Dočká se blázna, který ji opět vdechne život do zarezlých válců?

Zahraniční mrtvolka

… a tak vypadala jako nová

I dnes lze narazit na množství rezavých vraků vozů, které by mohly být veterány. Málokdy narazím na lehce poválečné vozidlo, na „předválku" prakticky vůbec. Zde dožívá torzo Renaultu 4CV.

Kolem aut

Automobil se na počátku používal výhradně k převozu osob nebo nákladu. Postupně i k poměřování sil na závodních tratích, stylový doplněk, nástroj ke zvýšení ega, postel, pokud nebyl zrovna volný byt…. anebo třeba k pohonu cirkulárky a jiných strojů.

ZAJÍMAVOSTI

Hrálo ve filmu

Z jakého filmu já to vlastně vystřihl? ☺☺☺

Z archivu čtenářů

Martin Gottland poslal fotku krásného Camara 5,7.

Z prospektů a reklam

Text: Michal Primák

Foto: Michal Primák a jeho archiv

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

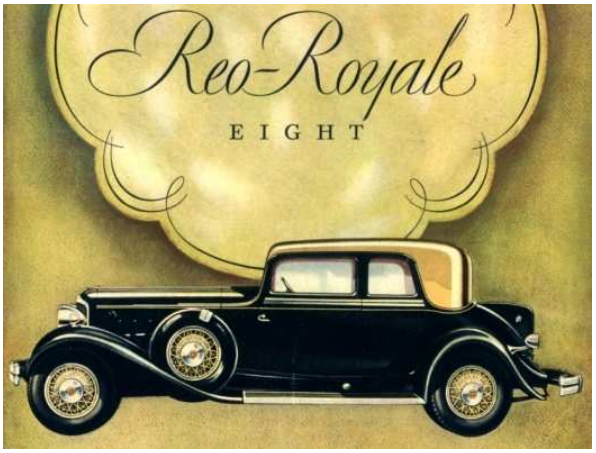
Aristokracie, aristokraté, šlechtici a modrá krev …

Vážení přátelé, tak jsme tady v uplynulých číslech „zdrbli“ a probrali takřka kdekoho: velvyslance, ředitele, velitele, zpěváky a písně – ale ještě jsme se nedotkli hlav, namnoze proklínaných a autokraticky vládnoucích. Ano, řeč bude dnes o pojmenování typologie osobních automobilů podle příslušníků aristokracie bývalé a minulé. Ač se vám to může zdát jako přežitek, velké množství evropských států je dodnes monarchiemi, o mimoevropských nemluvě. Příslušníci proslulých a starobylých rodů jsou dnes rozptýleni po celém světě, ale vědí o sobě a pravidelně se scházejí, žení a vdávají, a vůbec podnikají vše možné, aby modrá krev nezůstala toliko v pověstech.

Osobně mám aristokracii ve velké úctě (za předpokladu aristokratického chování) a tak si dnes řekněme o hrstce aut, jimž dal pojmenování – kterak se vyjádřil Jiří Schmitzer v jistém nádherném filmu - „nějakej ten fóóón“ … ☺.

Royale, Royal:

Nejen název hotelů, ale především britské a přejaté označení pro vše královské, potažmo vznešené. Používá se též pro symbolické označení vlastnictví Koruny (např. Royal Air Force či Royal Australian Air Force). Vozů s tímto noblesním značením je celá řada …



REO Royale je výrobek tradiční předválečné americké značky, patřící k těm dražším. Třebaže fungovala ještě dvě desítky poválečných let, osobní automobily do poválečného programu nepatřily. Firma, kterou založil Ransome Eli Olds (viz Oldsmobile), přinesla na přelomu 20. a 30. let dvojici nových a luxusních modelů Flying Cloud a Royale. Jejich pohon zajišťovaly motory Continental, tvář modelů raných 30. let se snažila o první náznaky aerodynamiky. Royale představoval jednak nejsilnější a nejluxusnější osobní REO, ale zároveň i labutí píseň. Jeho poslední exemplář s řadovým osmiválcem (125 koní) a poloautomatickou převodovkou opustil továrnu na podzim 1935.

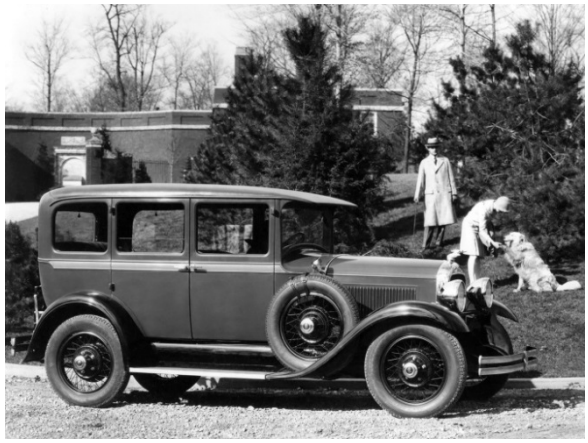
Opravdu „královským“ počinem, zejména v kontextu firemních dějin, se stal **Dodge Royal V8. K**rálovské jméno se objevuje jako označení špičkového provedení, výhradně dodávaném s osmiválcem. Teprve ve spojení s legendární zkratkou V8 vystupuje Dodge ze svého vlastního stínu. Royal V8 z 1. poloviny 50. let je předzvěstí velkých změn, jež firmu čekaly po příchodu designera Virgila Exnera. Na dobové kresbě model ročníku 1954, dodávaný s VéOsmičkou 241 c.u.i. „Red Ram“ o výkonu 151 koní.

Koho by nenapadl ohromující a vpravdě maximálně královský **Bugatti Royale**, zvaný i Bugatti 41, s nekonečně dlouhou kapotou, maskotem slona, koly metrového průměru a stejným množstvím úchvatných faktů i nepravdivých historek? Epochální dílo z rukou Patrona Bugatti vzniklo v roce 1927 a mělo zcela zastínit vozy, vyhledávané tehdejšími finančně nejsilnějšími. V plánu byla stavba serie 25 kusů,

ovšem po tragickém „černém pátku“ opustila molsheimské montovny pouhá šestice La Royale. Gigantické stroje vystřídaly několik dalších karoserií, proto se někdy uvádí i odlišné číslo. Všechny vozy dosud existují a za velmi vzácných okolností je lze spatřit i pohromadě. Doplňme jen, že je poháněl řadový osmiválec bezmála třináctilitrového objemu.

V středoevropských podmínkách je velice málo známý britský luxusní **Vauxhall Royale.** Jak vidno z fotografie, nejedná se o nic jiného, než v Anglii montovaný Opel Senator. Vůz vycházel jednak z koncepce politiky GM a jednak z některých britských specifik – zejména interieru. Podobně jako německý Senator vznikla v Anglii i domácí podoba Opelu Monza – pod názvem Vauxhall Royale Coupé. Royale sedan se dodával v I. generaci v letech 1978 až 1983 a byl základem četných netovárních úprav – prodloužené limousiny, ambulance či pohřební specialy.

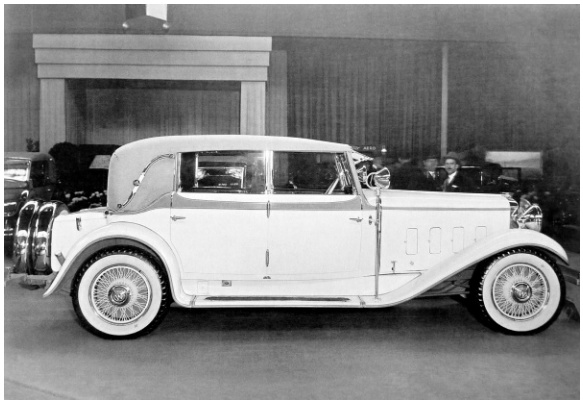
Nebýt odlišného emblemu na přídi, řekli byste nejspíše „běžný Rekord“. Ve skutečnosti se jedná o poměrně exotický **Daewoo Royale**, stavěný jako derivát Opelu Rekord již od roku 1972. Na snímku je pátá generace Royale, vycházející z posledního Rekordu E. U něj se poprvé užívá souběžně s původním a zde uvedeným názvem i pojmenování Saehan Royale. Firma Saehan totiž převzala původní General Motors Korea (GMK) a tuto generaci vyráběla až do roku 1983, kdy přišel nástupce, opět pojmenovaný Daewoo Royale. Nabídka se omezila výhradně na sedan, motorisace odpovídala evropské.



Hlouběji do historie musíme sáhnout pro **Studebaker Royal Sedan**, celým jménem Studebaker Director Royal Sedan. Na rozdíl od jména nebyl příliš aristokratický, v 2. polovině 20. let představoval nejlevnější řadu, kterou jste mohli mít. Motoricky zpočátku spoléhal na šestiválce, ale v průběhu modelového roku 1929 se v nabídce objevily i osmiválce o výkonu těsně nad hranicí 70 koní. Royal nebyl v podstatě nic jiného, než běžný Dictator, vybavený příplatkovými doplňky v seriovém provedení, samozřejmě za patřičně zvýšenou cenu.

Chrysler Royal je typickým baculatým vozem americké produkce končících 30. let. Poprvé se s ním svět seznámil u ročníku 1933, kdy vystřídal dosavadní označení CT. Od počátku byly Royaly nejskromnějšími modely jinak drahé značky Chrysler a představovaly přechod od levnější produkce. Na reklamním obrázku je Royal 1937, v továrním kodu C16, jenž dostal „vznešené“ jméno po svém předchůdci Chrysler Six. Pod kapotou zůstal běžný řadový šestiválec s třírychlostní převodovkou. Označení Royal přežilo až do roku

1950 a v následujícím roce jej nahradila řada Windsor. Později ovšem prošlo reinkarnací.



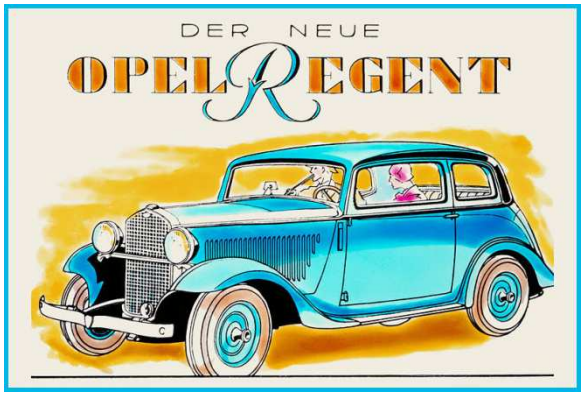
Vozem superlativů a bezkonkurenční noblesy zůstává různými tajemstvími opředený jinonický **Walter Royal**. Šperk v historii výroby kvalitních a vytrvalých automobilů a vyvrcholení celé výrobní řady – to vše se zhmotnilo do každého z tří vyrobených exemplářů, představených v roce 1931. Poháněl je motor V12 o objemu téměř 5.800 ccm. Těžký Royal s ním přesto dosáhl rychlosti 150 km/h, což bylo ověřeno během dálkové nonstop jízdy do Paříže a zpět. Do dnešní doby se dochoval jediný kus, který byl dlouhé roky uschován bez motoru, agregát dodal až jeho současný majitel, neboť dvanáctiválce Walter našly uplatnění i v dálkových autobusech a zásahových vozidlech.

Regent:

Pokud není monarcha schopen vlády z důvodu nemoci, náhlého úmrtí či omezení schopností, nastupuje na jeho místo regent, jakýsi druh „prozatímního“ vládce, než se původní opět chopí moci, případně do určení následníka.

Již v článku o Austinu Allegro jsme se zmínili o **Innocenti Regent**, který je italským derivátem Allegra, možná zrovna tím nejméně známým. Vyráběl se v letech 1974 až 1975 v provedení sedan. Za celých 18 měsíců výroby opustilo továrnu pouhých 811 kusů, které ani v domovské Itálii nedoznaly obliby. Do Regentu se montovala jediná pohonná jednotka, čtyřválec 1485 ccm o výkonu 69 koní, s možností příplatkové automatiky. Regent dosahoval maxima 155 km/h. Jde o naprostou raritu, kterou – pokud ji někde spatříte – v každém případě vyfoťte. ☺

Dalším z luxusních modelů Walterovy letecké továrny byl **Walter Regent**, šestiválec na úrovni typu 6B. Z objemu 3260 ccm dával výkon 80 koní, což mu při použití třístupňové převodovky umožňovalo dosáhnout rychlosti až 130 km/h. Regent byl jen pro ty opravdu zámožné (jako ostatně všechny velké Waltery), takže se z velké části objevoval s individuálně stavěnými karoseriemi. Takovou byl např. otevřený model z roku 1934, jenž „oblékla“ karosárna Josefa Sodomky. Jakýkoliv Walter si právem zaslouží zařazení mezi aristokratické vozy, a to nejen jménem …



Na berlínském mezinárodním autosalonu 1928 debutoval poměrně velký **Opel Regent**, jenž se měl stát protiváhou a konkurentem vyšší třídy domácích značek Mercedes-Benz či Horch nebo dovážených Packardů, Cadillaků či Lincolnů. Namísto jmenného označení se v některých případech prodával pod kodem 24/110. Pod kapotou měl bezmála šestilitrový řadový osmiválec s výkonem 110 koní a běžnou třístupňovou převodovku. Dodával se s obvyklými typy otevřených a uzavřených karoserií a ve výrobě vydržel pouze do jara 1929, kdy továrnu Opel převzal koncern GM. Na

příkaz amerického vedení byly všechny vyrobené vozy odkoupeny zpět a komisionálně zničeny včetně kompletní výrobní dokumentace. Proto je dnes Opel Regent prakticky neznámou kapitolou historie.

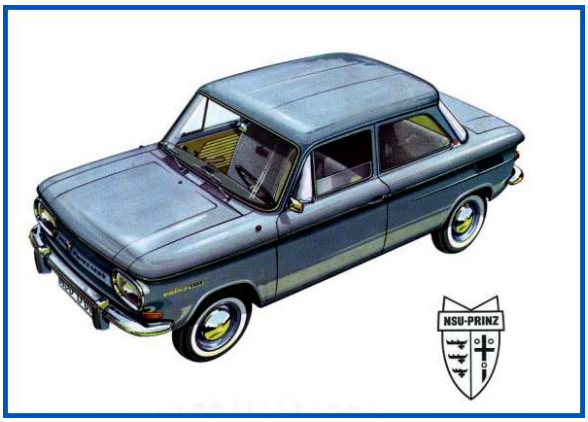
Princess:

Kdo by neznal princeznu, křehoučké (někdy ☺) stvoření z pohádek? Krásná, mladá, šikovná, moudrá, ale někdy i poněkud svérázná …

Také po našich silnicích jezdil zajímavě tvarovaný britský **Austin Princess,** ovšem toto označení se začalo používat již v roce 1947, a sice pro největší Austiny, stavěné s účastí „dvorní" karosárny Vanden Plas. Na našem snímku je poslední verse z let 1975 až 1981. Tyto velké Austiny se objevily v provedení 1700 a 2200 na brněnských veletrzích a nejméně jeden se dochoval dodnes. V malých počtech jej vyráběl i Morris a Wolseley. Přední kola poháněl čtyřválec nebo šestiválec o výkonu až 110 koní. Princess se zařadil mezi několik avantgardních (a možná proto nepříliš úspěšných) britských vozů 70. let.

Vanden Plas Princess je označení velmi drahé varianty výrobků British Leyland a tradiční karosárny Vanden Plas, založené již koncem 19. století. Náš obrázek představuje málo známé provedení na základě Austinu 1100/1300. Poprvé se malý, ale luxusní Princess objevil na podzim 1962, přežil všechny své původní koncernové „kolegy" a ve výrobě zůstal až do počátku července 1974. Během produkce byl alternativně osazován čtyřválci 1100 a 1275 ccm, poháněnými samozřejmě přední kola.

Princ:



Statečný, brilantně ovládající jízdu koňmo i šerm, disponující okouzlujícím fluidem a bortící veškeré zábrany prostých i urozených žen – toliko obecná představa. Že jsou i princové tupí, zlí a odpudiví, již pohádky tolik nezdůrazňují … ☺

Statečným malým autíčkem s motorem vzadu byl německý **NSU Prinz.** První mrňous toho jména debutoval v roce 1957 a na sceně vydržel čtyři roky. Frankfurtský autosalon roku 1961 se pak stal místem premiery nejznámějšího „z princů", jenž s nevelkými facelifty vydržel ve výrobě do roku 1973. Za zadními sedadly se vystřídaly vzduchem chlazené čtyřválce 1000 až 1200 ccm. Dnes velmi vyhledávanou lahůdkou bylo kupátko Sport Prinz. NSU Prinz se několikrát účastnil i brněnských veletrhů a vystavené vozy se u nás i prodaly (včetně Sportů). Další Prinzy přibyly individualním dovozem, dnes se jich ještě několik povaluje po stodolách.

Vcelku málo známým jinonickým modelem je **Walter Princ**, šestiválec 2500 ccm s výkonem 51 koní. Jeho původ lze dohledat u italského Fiatu, jehož licence

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

„Waltrovka“ několikrát koupila. Jako ostatní Waltery byl i Princ dodávaný s tovární karoserií, ale existovalo i větší množství zakázkových provedení, z nichž se ovšem do dnešních dnů dochoval jen naprostý zlomek. Základním provedením zůstala uzavřená nástavba, existovaly ovšem i otevřené verse a limousiny.

Viscount:

Šlechtický titul známý zejména z britského prostředí, občas používaný v českém názvosloví jako vikomt. Jde o příslušníka tzv. „nižší šlechty“.

Vauxhall Viscount byl největším a zároveň nejdražším provedením, které vycházelo z modelu vyšší střední třídy Cresta. Představil se v roce 1966 jako tradiční konservativní sedan, s designem zřetelně ovlivněným příslušností firmy do koncernu GM. Ve výrobě zůstal do roku 1972 a celková produkce jen nepatrně přesáhla 7.000 kusů. Dnes platí za raritu, ovšem – bohužel – ze skupiny velmi málo vyhledávaných. Dodával se standardně s šestiválcem 3300 ccm, ale Vauxhallův montážní závod v Jihoafrické republice dodával Viscounty na přání i s motory V8 318 cu.i. (5.200 ccm) – zcela ojedinělý případ, kdy koncern GM vědomě použil konkurenční motory Chrysler! Jednalo se ale jen o nevelké množství.

Mohutný, ladný a vznosně okřídlený **Dodge Viscount** nebývá uvedený ani v příručkách o amerických autech. Je to totiž specifický model, vyráběný v Kanadě, která vždy usilovala o odlišnosti alespoň v názvech a drobnostech. Koncepčně Viscount vychází z původního amerického Plymouthu Fury. Na našem obrázku je Dodge Viscount 1959, což byl také jediný rok jeho výroby. Dodával se v základní versi s motory V8.

Aristokrat:

Co dodat? Asi nic, protože v samotném názvu je obsaženo vše … ☺

Prakticky zapomenutým strojem z prvních let minulého století je **Oldsmobile Aristocrat.** Rozměrný vůz, konkurující velkým Studebakerům či Buickům, se objevil v roce 1911, a dodával se s tehdy běžnými nástavbami – sedan, tourer, coupé, runabout či se zakázkovou karoserií. Byl největším zástupcem řady čtyřválců a seriově měl elektrické osvětlení, za příplatek i novinku – Ketteringův elektrický starter. Dodával se pouze několik let, jeho místo později zaujal šestiválcový Limited. Několik Aristocratů se dochovalo, ale – pokud se mi podařilo zjistit – ani jeden v Evropě.

Contessa:

Komtesa – slyšíte v tom pojmenování chlad, úklady a intriky? Snad jen komtesa Hortensie z literární Babičky byla jiná …

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

V Japonsku vyhledávaným oldtimerem je **Hino Contessa**, do Evropy ve větším množství dovážené jen do zemí Beneluxu a Švédska. Tvůrcem karoserie druhé řady byl Giovanni Michelotti. Jednalo se o typ PD, jenž přišel na domácí trh v roce 1964. O rok později se představilo elegantní coupé. Zajímavostí je umístění motoru vzadu, což u japonské produkce nebylo až tak časté. Náš snímek představuje Contessu PC, navrženou ve spolupráci s francouzským Renaultem, v jehož licenci Hino Motors vyráběl typ 4CV.

Marquis:

Jinak markýz, nejen ten z filmové Angeliky, ale třeba i známá česká kapela Markýz John. Šlechtický titul markýz známe především z frankofonních oblastí

Skutečným obrem i na americké poměry byl **Mercury Marquis.** Jméno samotné se objevilo již s modelovým rokem 1967 a označovalo pendanta k levnějšímu Fordu LTD. Vrcholem řady se stal luxusní Grand Marquis, svou výbavou se již dotýkající spodních příček superdrahého Lincolnu. Zlaté časy skončily v 70. letech, z jejichž poloviny pochází i nás snímek. Pod kapotou obřího sedanu, tudoru či STW se nejčastěji vyskytovaly osmiválce v objemových třídách 6600 až 7500 ccm. Mercury Marquis jezdil kdysi i u nás, sám jsem jej chtěl kdysi koupit. Existuje dodnes, ale zatím neprovozní. Mnoho „Markýzů“ se dovezlo v posledních letech.

Monarch:

Vládce … Panovník … Autokrat … Prostě Monarcha …

První **Mercury Monarch**, resp. někdy pouze Monarch, pocházely z kanadských montoven Fordu od konce 40. do počátku 60. let. Pozdější, čistě americký Monarch, vznikl jako nástupce malého Cometu a zřetelně cílil na dovážené Mercedesy a BMW stejné objemové a velikostní třídy, na což ovšem evidentně neměl. Snímek představuje Mercury Monarch 1978, vycházející z americké Granady, v nejluxusnější versi označený jako Grand Monarch. Vrchol nabídky představovalo špičkové provedení Versailles, dodávané Lincolnem. Monarch se pohyboval ve stejném segmentu jako konkurenční Chevy Monte Carlo nebo Dodge Mirada.

Lord:

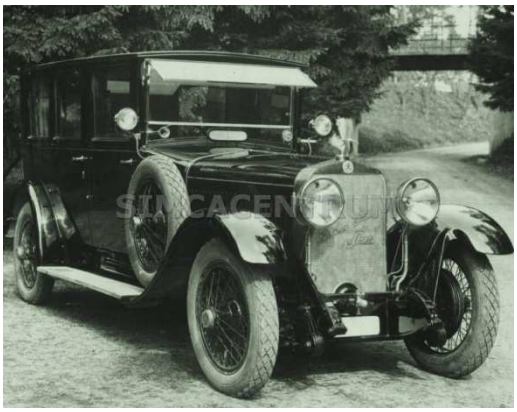
Vysoce postavený a noblesní Brit, spolu s věrným komorníkem často terč vtipů: „Johne, přineste mi z hudebního salonu pianino, zapomněl jsem si na něm koblihu …“ ☺

Další ze šlechtických označení nosil luxusní český **Walter Lord**, svým původem ovšem italský Fiat. Poprvé se objevil v roce 1933 a přinesl solidnost, spolehlivost a jakostní materialy, samozřejmě za odpovídající cenu. Byl současníkem Walteru Princ, poháněl jej i prakticky stejný šestiválec 2500 ccm o výkonu 55 koní. Velikostí karoserie se ale blížil spíše Superu či 6B. Několik Lordů se dochovalo dodnes, mezi nimi i jeden hasičský speciál, přestavěný z osobního vozu koncem 30. let.

Text: Pavel Kopáček
Foto: Archiv Pavla Kopáčka

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

„Viděls to?“



Automobily, které dnes jsou chloubou jakéhokoliv automobilového muzea, také kdysi brázdily městské bulváry či sloužily k dalekým cestám. Bylo běžné zaparkovat Mercedes-Benz 540K před restaurací, nechat Bugatti 35 u chodníku, či zařadit Cadillac V12 mezi ostatní vozy. Dobové fotografie takových vozů dnes mohou působit poněkud úsměvně. A přesto i takové vozy, jaké jsem dnes pro vás, milí čtenáři, připravil, mnohdy brázdily nejen silnice „západních“ měst, ale byly často k vidění i v zemích českých. Vždyť k československé automobilové historii patřily nejvyhlášenější světové značky! Na našich silnicích se prohánělly značky jako Bugatti, Packard, Rolls-Royce, Bentley, Cadillac, Mercedes-Benz, Horch, Pierce-Arrow, Darracq, Talbot, Alfa-Romeo, Maserati, Wanderer, a desítky, ne-li stovky dalších. Jen velmi malý zlomek se jich dochoval do dnešních dnů zde, v Česku. Drtivou většinu vyvezli ti, co se nazývali (a žijí-li, tak dodnes nazývají) veteránisté. A jejich zločiny nezahladí ani to, že podobné vozy po listopadu dovezli sem. Ale již bez historie, s přetrhnutou nití tradice. Už to není „ta Bugatti 35, se kterou jezdila naše Eliška Junková“, už je to jen „Bugatti 35“.

Pojďme se radši podívat na ty fotky….

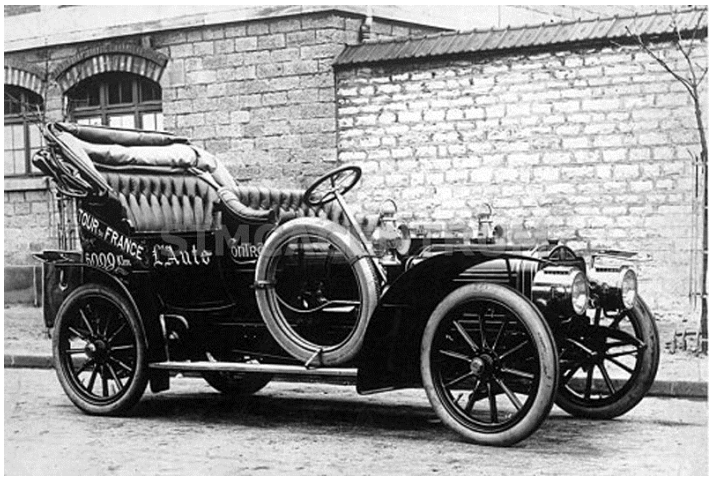
Text: Michal Primák

Foto: Archiv Michala Primáka

Značka Lea-Francis vznikla už na konci 19.století. Na fotce model 14HP Sports.

Lagonda 2.6-litre v londýnských ulicích…

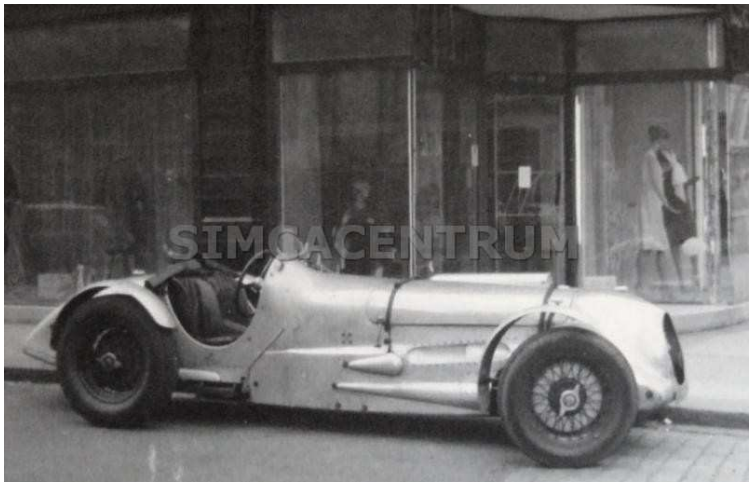
NSU-Fiat bylo pro Německo něco podobného, jako Simca-Fiat ve Francii.



Krásné, ale nepoznám, co jakou značku se jedná…

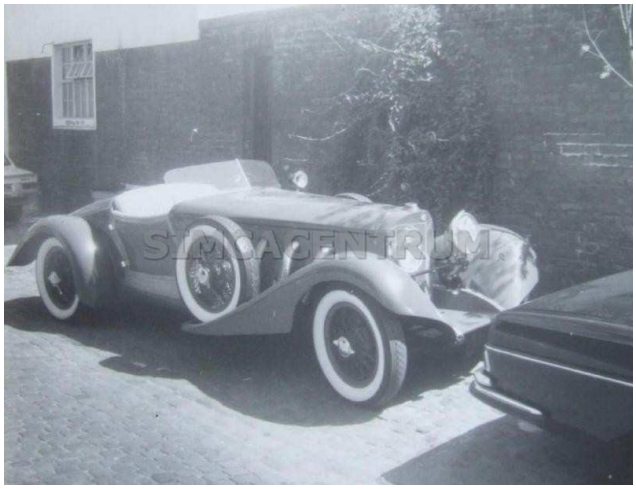
ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Napier Railton z roku 1933 se převáží na další závod?



Alvis II zaparkovaný před módním obchodem.

Dnes majitelé své Bugatti nezaparkují ani na srazu, natož kdekoliv jinde.



Mercedes-Benz 540K jezdíval i v Československu…

Malý, ale stále Rolls-Royce.

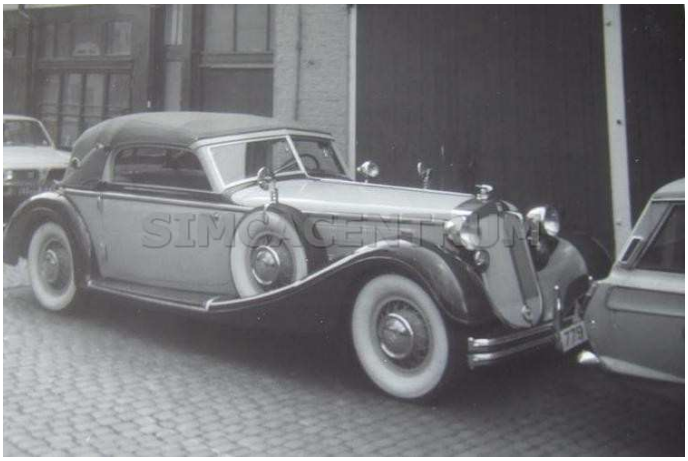
BMW 327 lze vidět v Česku i dnes. Ale bylo jich tady rovněž víc….

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Obří Mercedes je ztělesněním reprezentativnosti.

Horch 830 nebyl také na našich silnicích neznámou…

Sportovních automobilů se Aston Martin drží dodnes….



Další z Horchů. V Německu je i muzeum, specializované jen na Horchy. Kolik jich šlo do Německa od nás???

Automobily Pierce-Arrow patří mezi ty, které se na české silnice vrátily. Ale již bez své historie….

Vpravo nahoře – Lincoln Zephyr dnes uvidíte častěji jako hot-rod, než jako krásně a citlivě zrenovovaný veterán.

Wanderer W 25K dnes uvidíte rovněž zcela výjimečně, ač jich tady jezdila spousta…

ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Ikona automobilů……Bugatti. V Československu měla značka své vlastní zastoupení, které dodalo na trh desítky vozů.

Lea-Francis 14HP Four-Light Saloon.

Elegantní splývavá záď Bentley Continental II

A dvě legendy na závěr… Mercedes-Benz 300 SL a Tatru 603-1 představovat jistě netřeba…

NÁZOR

Máte veterána, tak plaťte!!!

Jako majitelé veterána jste se jistě setkali s testací historických vozidel. Víme již, že jsou testace pro získání průkazu historického vozidla k provozu na „zelených“ značkách. Dále testace pro získání „Osvědčení o klubové testaci“, takzvaného „žlutého průkazu“. A nakonec testace pro odpuštění ekopoplatku.
První testace funguje nejdéle, později se k nim přidala druhé a nedávno třetí. Testace fungují v této podobě přibližně od prvních let jedenadvacátého století. Osobně jsem začal testovat jako předseda klubové testační komise v roce 2001 a rukami mi prošlo téměř 700 testovaných vozů. Pamatuji ještě, když se smělo s veteránskými značkami jezdit pouze na veteránské akce, zapsané v českém kalendáři veteránských akcí. Nesměli jsme se jen tak projet na nedělní akce či zajet do pneuservisu spravit gumu.

Když se připravovaly někdy v letech 2003-2004? změny v testacích, dělaly se nové protokoly, začínaly fungovat klubové testační komise v širším měřítku, upravoval se zákon – řešila se jedna zásadní věc – **poplatky.** Ministerstvo dopravy, spolu s Ministerstvem kultury, přednesly zajímavý návrh. Protože majitelé veteránů o ně pečují ve vlastním čase, za vlastní finanční prostředky a uchovávají tak kulturní dědictví státu v oblasti automobilů, ať testace platit **nemusí**! Federace klubů historických vozidel na to reagovala tak, že kluby finance potřebují a že poplatky chtějí. Ministerstvo ustoupilo a ponechalo výši poplatků na jednotlivých klubech. Kluby si začaly účtovat tu dvě, tu tři, tu pět stovek za testaci. Já stanovoval výši testace tenkrát za Simca klub. První testace stála 500,-, prodloužení polovinu. Bylo to dost, prakticky razítko a tři podpisy. Alespoň jsem testaci dělal na počkání a vyplňoval za majitele protokoly.

A jaká je situace dnes??? Tragická. Bohužel s jídlem roste chuť. Některé kluby si začaly žít na vysoké noze a výši poplatku za jedno razítko natáhly do tisícových výšin. Stačí se podívat na webové stránky některých klubů. Benevolence státních orgánů umožnila klubům samostatně si rozhodovat o testacích a některé kluby si za otisknutí razítka + tři podpisy neváhají říci i tři tisíce korun. Podle mne je to sprostá zlodějina. Samozřejmě, že kluby dělají veteránské akce, vydávají časopis…ale neměly by ztratit soudnost a slušné chování. Pokud si není schopen klub vydělat na pořádání akce, ať ji nepořádá. Ale oškubávat kolegy veteránisty je hnus.

A to nemluvím o tom, že stát dával/dává? FKHV dotaci, která je určená klubům za otestované vozidlo. Za každé otestované vozidlo. Nevím, jak funguje hospodaření s těmito penězi. Když jsem byl předsedou testační komise a odevzdával jsem seznamy otestovaných aut pro získání financí z dotací, nikdy jsme nic nezískali. Kde skončily tyto dotace?

Je škoda, že je někteří lidé mají potřebu „rejžovat prachy“ za každou cenu a to i od kolegů či kamarádů. Je škoda, že výše zmíněná Ministerstva nebyla tvrdší a netrvala na nulových poplatcích pro ty, kdo se vlastními silami snaží zachránit kus automobilové historie. Vždyť tato pomoc by byla tou nejmenší odměnou za jejich bohulibou činnost.

Text a foto: Michal Primák

ZAJÍMAVOSTI

Dobovka

Polovina 60. let, parkoviště před slovenskou kavárnou: seda u zákusku, můžete oknem pozorovat krásu na parkovišti!

Z hluboké historie

Praga Super Piccolo se kopců nezalekla – byl to totiž KVALITNÍ ČESKÝ VÝROBEK !!!!

Potkali jsme

Saaba 95 jste většinou uhádli.

Obě „piana" 200D byla v době focení kompletní a pojízdná. Dnes tam není už ani jedno ☹.

Soutěž

Poznáte podle dveří, o jaké auto se jednalo ?
Správnou odpověď
opět na email:
pavel@simcacentrum.cz

Zatím v renovaci

Takhle po renovaci

Napůl rozebraný Walter Junior je součástí musejní exposice a představuje „útrapy" renovátora. Kdyby vyjel, vypadal by jako z dobové inserce …

ZAJÍMAVOSTI

Česká mrtvolka

… a tak vypadala jako nová

Škodovka 1203 zastrčená v křoví, jakoby se styděla … Ale stydět by se měl ten, kdo ji uvedl do takového stavu …
Její lepší i horší vlastnosti ji pasují na legendu!

Zahraniční mrtvolka

… a tak vypadala jako nová

Lidová „tvořivost" se vyřádila na chudákovi Trabantu 601 Universal, aby jej titíž vandalové následně nechali pohozeného ve škarpě.
Doby, kdy zářil novotou, již dávno minuly …

Předválečná mrtvolka

…a tak vypadala jako nová

„Zahrada snů", z níž budeme ještě čerpat, a škodovka Popular, která má téměř 100% šanci, že se bude podobat předválečnému originálu!

ZAJÍMAVOSTI

Hrálo ve filmu

Mercdes-Benz „velké křídlo" ve filmu Divoká svině, a za volantem byl – tuším – Marek Vašut!

Z archivu čtenářů

Pan Marek Ženčák nám zaslal fotku z dodání jeho nového přírůstku – Buicku Special 1951. Díky!!

Z prospektů a reklam

Text: Pavel Kopáček

Foto: Pavel Kopáček a jeho archiv

AUTOVZPOMÍNKY

Ve znamení zvěrokruhu

Jak už bylo na našich stránkách opakovaně řečeno, každý máme nějakou značku, která se nám buď líbí a víme, proč – nebo nám byla tzv. „souzená“, taky se nám líbí, ale proč tomu tak je, to netušíme … U mně se takových značek vyskytuje několik: Simca, ta je jasná, pak také Fiaty, některé Opely nebo evropské Fordy. Třebaže jsem vlastnil několik německých, srdci bližší jsou ale ty z britských ostrovů.

Co se týče sortimentu u nás, měl jsem až na výjimky lehkou volbu: „dvojková“ Anglia nebo Cortina. Na posledně jmenované také došlo, a to jak v našem kruhu rodinném, tak i později u mě osobně. Ale šilhal jsem hlavně po jiných, které tu už tak běžné nebyly: moc se mi líbil Corsair, ovšem s ním jsem se bohužel „minul“ (i když se tady ještě občas nějaký povaluje a dokonce i Corsair Estate), ale pak jsem se zhlédl ve fascinujícím světě velkých britských Fordů 50. a 60. let. Nádherné a typicky ostrovní karoserie, hojně chromu, osvědčené (= synonymum pro značně letité) pohonné jednotky, dřevo, noblesa a jedinečnost. Podle mého vkusu byly i patřičně vysoké, pohodlné, některé dokonce i pomalé ….

Odkud se vzala vlastně ta touha vlastnit něco takového, co se ani ve vyspělejších okolních zemích nevídalo? Možná tkvěl prapůvod ve dvojici modelů Matchbox, jež jsem dostal od Ježíška někdy v 60. letech – Ford Zephyr Mk.III a Ford Zodiac Mk.IV. Pak určitě následovaly nějaké ty katalogy a letitá tovární dokumentace – a tak přišla na svět moje láska k těmto exotům. Dlouho, předlouho však zůstala nenaplněná …

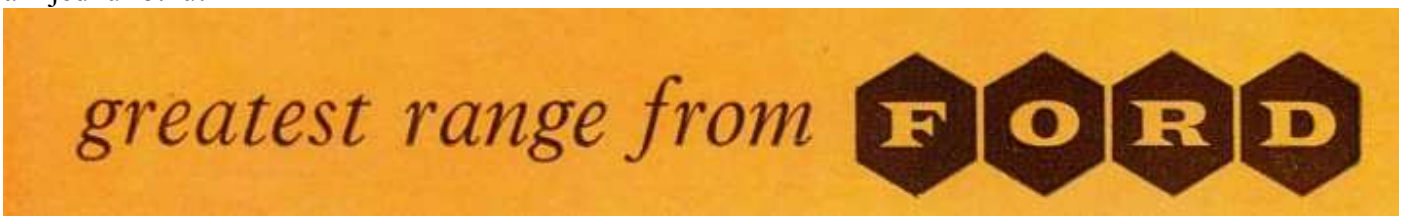
Roky letěly, kolem mne projížděly všemožné zajímavé Fordy, většinou německé – líbily se mi – P 7a, P7b, Granady, Consuly, některé bytem i v mém nevelkém rodném městě na Vysočině, kde působily jako zjevení, ale nic konkretního.

Až jednou a za značně dlouhou dobu … Přijel jsem do mého rodiště a hned druhý den jsem na ulici zahlédl přízrak: dlouhou siluetu, vpředu samá hrana, vzadu krátký zavazadelník, čtveřice kulatých světlometů, decentní chromy, balonové pneumatiky – a to vše slavnostně zabalené do hnědavě bronzové metalisy. Zvuk jsem neslyšel – on totiž slyšet NEBYL. Než jsem se stačil vzpamatovat, auto bylo pryč a já, opěšalý, jsem neměl sebemenší možnost jej v tom momentě dohonit. Po příchodu domů si naši všimli, že výrazem a chováním připomínám oživlého viselce, proto se máma zeptala, co se mi stalo, že se tvářím „jako kdyby mi brabci uletěli“. Protože byl přítomen i táta, otázal jsem se ho, zda neví, kdo by to mohl mít, jestli

AUTOVZPOMÍNKY

to neviděl a důkladně jsem mu lesknoucí se nádheru popsal. Nevěděl … Tak jsem záhadné auto velikosti šestsettřináctky zanechal v komoře s marnými sny a touhami …
A tak přešly asi dva dny a pak se takhle večer táta vrátil ze svého posezení s přáteli „u kulatého stolu“ v nedaleké hospodě, a říká mi: „Tak to auto je nějakej anglickej Ford a má to Jirka Machů, bydlí na Luční ...“ Krve by se ve mně nedořezal … Jméno mi bylo povědomé, ale neuměl jsem si k němu nikoho přiřadit, a tak jsem nedbaje večerní tmy spěchal podívat se na Luční ulici. JO, byl tam! Zodiac Mk.IV přesně tak, jak jsem ho viděl onehdy ve městě, jenže by mi ve snu nenapadlo, že takovou krásu uvidím na půdě přímo domácí … Chodil jsem kolem jako ve snách … Druhý den brzy ráno jsem se tam vypravil a chytil jsem dokonce jeho odjezd! To už jsem věděl, kdo je pan Jiří Mach – nebudu tady rozvádět důvody, věřte jen, že to byl hajzlík, zmetek – a jak se pak vyjádřil ve spravedlivém rozhořčení náš táta : „sviňa jedna“. Akorát mi ráčil sdělit, že Ford sloužil v kopřivnické Tatrovce jako funkční vzorek a na prodej není. Pak už jsem do Luční nešel, až do doby, než jsem poznal současnou manželku, bydlící ve stejném domě ☺. Zodiac jsem ještě několikrát zahlédl, jeho přiboudlý majitel nás dokonce jednou předjel, skoro nebyl vidět, na očích černé brýle, v kterých vypadal jak karikatura masařky a knír ve tvaru chlupaté hrazdy – prostě neodolatelný … Asi po dvou letech náhodou na tenhle Zodiac zase u nás doma přišla řeč. Naši se shodli na tom, že už tady dost dlouho nejezdí, a že ho ten mamlas asi prodal. Dost možná, protože si pořídil Nissan Maxima (to si teda pomohl …). Nejvíc informací se vždycky nabízí nadosah nálevního pultu, a tak se táta vypravil ještě ten večer na své „dvě decky“ do hospůdky. Po návratu mi potvrdil, že Mach Zodiaka skutečně prodal, a když viděl, jak se nadechuji k otázce, tak řekl: „Do Německa“ … Rána kladivem! A hned nato: „za šedesát“. Utekl jsem ven, nevěda, kam jít, kopal jsem do všeho, co se mi naskytlo, klel jsem jak pohan a nevěděl, jak ze sebe vyřvat tu zlost, nenávist a vztek na primitiva, který prodal takový národní dědictví ven. Marně dneska dumat o tom, co by se stalo, kdybych mu nabídl víc … Prostě a jednoduše, někdo má zločin v krvi a všechno, na co sáhne, se promění ve zlo … Zbyly mi oči pro pláč a dodnes opatrované doufání, že pana Macha ještě jednou v životě potkám …

Dny, měsíce a roky pomalu omotávaly zjitřené rány po Zodiaku útěšným předivem zapomnění, ale ani takový kokon není všemocný. Vzpomínky na dlouhý, štíhlý vůz ve mně zůstanou už navždy – a opět nemám ani jednu fotku!



Řady Fordů defilovaly před mými zraky, ale ani jeden se zlatohnědému přízraku z Dagenhamu nevyrovnal. I Corsair jsem potkal, nabořený a ještě v místě nárazu kousek za Prahou stojící, pak zajímavý malý Prefect, dříve z majetku boleslavské škodovky, bezpočtu Cortin, Granady, Transity, ale nic, po čem bych sáhl s nadšením. Dva Fordy Made in GB jsem doma měl, o nich si přečtete někdy jindy.

Pak jsem se cestou odkudsi stavil za kamarádem, veteranistou, bydlícím nedaleko ZR. Jak tak jde řeč, najednou se mi zrychlil srdeční tep, protože kamarád říká … „no a on teď má nějakýho anglickýho Forda, a možná ho prodá. Čoveče, ten Ford snad byl u Tatry!“. Už nevím, jestli mě polilo horko nebo sežehl mráz. Domluva byla dílem momentu. Majitel Fordu bydlel nedaleko Pelhřimova, čili chvilku cesty, tak jsme jej jeli navštívit. Celou cestu jsem z kamaráda páčil podrobnosti – jak vypadá, co to je za rok, barva, motor, atd. „Já víc nevím, počkej, až tam budeme“, říkal mi už prosebně kousek za Jihlavou, když jsem podobné dotazy opakoval už asi po desáté.

Přijeli jsme na místo a já byl okamžitě jako v ráji: několik předválečných tater, coupé Plymouth z konce 30. let a spousta jiných zajímavých vozidel. Ale Zodiac nikde … „Já tady nemám všechny auta“, zněla úsměvná odpověď sympatického veteranisty, po jejímž odeznění donesl album. Fíííha!!! Tak on tady nebyl JEDEN Zodiac v Tatrovce, nýbrž dva! Jednoho prodal zločinec Mach, ale teď mi před očima defilovala řada

fotek zajímavého sedanu tmavé barvy tvarů druhé poloviny 50. let. To už jsem samozřejmě věděl, že je to Zodiac Mk.II, šestiválec. Majitel mi doplnil, že také automat, a to byl ten hlavní důvod, proč jej do Kopřivnice koupili. Objemově patřil do stejné kategorie jako jejich novinka Tatra 603, do níž se alespoň v malých počtech uvažovalo o automatické převodovce. Ta československá, úspěšně dokončená v ÚVMV, nebyla v té době ještě ani v nákresech, takže se použila nejjednodušší metoda … ☺. Ford zelenomodré barvy přicestoval na podzim 1957 do Kopřivnice, vybavený samozřejmě na evropské silnice, a osazený třístupňovou automatikou. Neměl SPZ, protože nebyl určený do běžného provozu. Nakonec z automatiky pro T 603 nebylo nic, údajně za tím vězely materiálové problemy a technická náročnost, rovněž tak neochota našeho petrochemického průmyslu vyvinout a dodávat specifický převodový olej. Ford zůstal v Kopřivnici do roku 1965, kdy konečně dostal SPZ, odkoupil jej „známý známého“ a už narůstala řada vlastníků. Naprostý atyp, na nějž se krom značku nedostalo u nás vůbec nic, postupně nemládl, spíše naopak. Ani jeho ocel nebyla přizpůsobená chemické pravdě o slanosti našich vozovek, spodek začal připomínat řešeto a také mechanika si řekla DOST. Když jsme si o Fordu povídali, byl cca z 80% zrenovovaný, chyběly drobnosti – chromované rámečky světlometů, seřízení brzd, ale zejména řízení, jehož vůle byla doslova tragická, jak jsem později zjistil. Ale – to hlavní – dohodli jsme se. Cena naprosto férová včetně dovozu domů. A tak nedlouho nato u nás zastavila odtahovka, na jejíž ploše se kolébal skoro „lodní“ trup britského macíka. Jenže jouvej! Kam s ním? Kravín jsme tehdy ještě neměli, ale řešení se nabídlo: kamarád Luděk měl tehdy své automobilové poklady uskladněné v perfektní zateplené hale, skoro prázdné, navíc v hlídaném areálu, prostě idylka. Tak Zodiac bude mít prima hotel … Leč těšiti se nedoporučuje …

Dospat jsem nemohl … Dvojice titěrných lesklých klíčků se mi míhala před vnitřním zrakem za divokých snů, v rukou jsem snad doopravdy svíral téměř kolmo postavený velký volant s bakelitovým světle šedivým věncem. Ráno mne zastihlo plného očekávání, ale ať jsem klíčkem ve spínačce otáčel jakkoliv, motor „sliboval“, ale jinak se výrazněji neprojevil. Bylo to k vzteku. Luděk přijel, ale ani hlavou společnou jsme nevydumali nic. Převezli jsme Ford do haly a domluvili se na zítřek. Luděk přivezl čerstvou baterku a – no, nebudu vás napínat, po dlouhém startování, kašlání (všech, nejen motoru, protože z výfuku létali snad i pavouci na rogallech), nastřikování benzinu do karburatoru přišel kýžený okamžik: několik válců zabubnovalo, pak se sem tam přidal i nějaký další, až se jich sjednotilo všech šest v jedné řadě. Výfuk dal o sobě vědět tmavošedým oblakem, který ale postupně přestával být viditelný a otáčky se ustálily do plynulého a zajímavého zvuku.

Nastal čas první jízdy: sedadlová lavice vpředu se podobala té Simčí nebo Hillmaní, ale to bylo tak asi všechno. Půlkulatá kaplička s budíkem, podobně jako u Volgy M 21, volič automatu na sloupku, ale úplně jiné schema, než bylo tehdy obvyklé, s polohou D na předposledním místě. Po nastavení páky nebyl hydraulický ráz ani znatelný, Ford se pomalu rozjel a bez přidání plynu po nějakých 20 metrech přeřadil na dvojku … Motor skoro chcípl a otáčky šly namáhavě nahoru. A jéje – tady asi nebylo něco v pořádku … Nový start, tentokrát pod plynem, ale opět, jen na dvojku ty otáčky stoupaly trochu rychleji. Trojka tam pak

skočila asi ve 40, a to stačilo. Takže jsem předpokládal, že ta skříň byla sice opravená, ale už to nikdo nenastavil podle patřičných hodnot. Dalším problemem se ukázalo brzdění – ne jako u Simky Princezny, kdy brzdilo (blokovalo) jediné kolo, tady se výsledný efekt dostavil poměrně brzy a rovnoměrně, ale ty zvuky!!! Jekot a drsné škrábání od kol, chroustání a sténání – přímo horrorové zvuky, jako když nebohou pannu defloruje komando zarostlých pirátů … Ten skřípot byl srdcervoucí, ale přitom se kola nehřála, takže příčina zřejmě tkvěla v něčem jiném. No, pořešíme … Soustředili jsme se na cestu. Kormidloval jsem

krásným volantem sem a tam, ale do půl otáčky vpravo a vlevo se nedělo nic. Zato se volant chvěl, jak se kola přední nápravy třepala a třásla, každé v samostatné a rozličné frekvenci kmitů. Motor jinak pracoval pěkně, šestiválec 2558 ccm o výkonu 88 koní byl znát. Když už se rozběhl na trojku, akceleroval slušně a měl i přiměřený zátah – přihlédnuto samozřejmě k době jeho vzniku. Ovšem na jakékoliv předjetí nebo rychlost vyšší než 80 km/h to nebylo, prostě jsem se bál. Pak přišel táhlý kopec. Pořád jsme jeli na tři, až těsně pod vrcholem si skříň podřadila na dvojku – a teprve teď jsem si všiml, že teploměr už je v červené! Přitom jsme jeli plynule, bez nějakých extravagancí. Tak to byla další věc … Pořešíme … Taky jsme kapinku ztráceli vodu … Kapinku trochu víc … Kapinku čůůrkem … Otočka a do haly. Než vychladl motor, šla dolů přední kola, ale co bylo možno vidět, obložení bylo dostatečné, i když smrduté, ale nějak zvláštně. Tohle jsem ještě necítil … Z čeho to bylo udělaný ??? Pořešíme …

Pod kapotou se zdálo všechno v pořádku, až … až na takovou maličkost: všechno, kde mohla protékat voda, bylo celé zrzavé od usazenin. Verdikt byl jednoduchý a neúprosný: „Tam je v pr..li těsnění pod hlavou“, vyřkl Luděk ortel s vážností jezuitského inkvisitora. Tak jsem pár nehledaných slov s předložkou řekl taky, a zavolal kamarádovi do Brna, který mi nedlouho před tím na srazu říkal, že mu levně udělali celé nové těsnění na Chevy Van. Dal mi kontakt, podle zaslané předlohy těsnění vyrábělo jakési Družstvo invalidů v Brně, Forda jsme převezli do kravína, sejmuli hlavu, těsnění, a očištěné poslali do výrobny.

Mezitím jsem navštívil dva veteranské veletrhy v sousedních zemích a přivezl si odtamtud kompletní

dílenský i uživatelský manual k Zodiaku Mk.II. Nebyly levné, ale za každou srandu se platí. Byl tam i stánek firmy, nabízející vše pro evropské Fordy, ale když jsem se s jejich zástupcem dal do hovoru a řekl, že by mě zajímala cena nové přední nápravy na to a to auto, tak znejistěl, ale po chvíli našel žádané. To jsem zase znejistěl já, jestli si onen pán nedělá tzv. „šprťouchlata“, náprava totiž stála skoro dvojnásobek pořizovací ceny mého Fordu … Původní obložení brzd taky neměli, prý na objednávku by bylo, ale nějak jsem přišel o náladu …

Po několika týdnech se ozvali z Brna, že mají hotové těsnění – a představte si, na vcelku rozměrný šestiválec za necelých 600,- vč. daně!!! Byl jsem nějak zaneprázdněný, volal jsem tedy Honzovi do Brna, ten těsnění vyzvedl a schoval u sebe. Když jsem si pro něj dojel, úplně mi ta nádhera vyrazila dech: krásné, voňavé, obroubené mědí – prostě super práce. A super taky bylo, když se těsnění ocitlo pod hlavou, dotaženou na chlup potřebným momentem, vyčteným z manualu. Prostě paráda … Jelo se na zkušební trať … Co vám mám povídat, motor šel krásně, skříň řadila, jak a kdy ji právě napadlo, brzdy kvílely, škrábaly, skřípaly a drnčely, ale teplota byla uprostřed. Jupíií! Jo, jupí, ale jupí jen do chvíle, než jsme dojeli traktor s vlekem a v protisměru jezdilo jedno auto za druhým. Po průjezdu třetího jsem letmo mrkl na teploměr – ručička, ta bestie nelidská – ta byla už zase v červeném …. Luďkovo konstatování „No tak aspoň víš, že máš nový těsnění“ mi tentokrát nijak nevlilo nadšení do oběhu … Začal jsem uvažovat, proč mi to ten Ford dělá, když jsem si ho vysnil … Jestlipak je vůbec možné, aby vás nějaké auto stejnou měrou milovalo a jiné nemělo rádo? Asi to tak bude. Ale ani jeden z nás nepřišel na to nejprostší řešení, zjistitelné jediným nahlédnutím na obrázek v manualu. Podrobnosti později …

Byl čas taky nějak pořešit ty brzdy. Ujal se toho kamarád Fanda v Bystřici, zvedli jsme auto, sundali kola a najednou slyším Fandu zespodu z jámy pod autem, jak se tlemí a povídá: „No jo, z tohohle se dělaly brzdy na jeřábový dráhy, to je asbest jako sviňa!“ No, ještě tohle do baráku … Ale vše se jistě v dobré obrátí, Fanda zašátral kdesi mezi broukem a Tatraplanem a s hekáním a klením vytáhl cívku takovýho divnýho materiálu, světle šedýho, na omak hnusnýho. Netrvalo dlouho, staré obložení letělo do kouta (jo, předtím jsem si ho prohlédl, bylo úplně zesklovatělé) a po hodině byla na brzdových bubnech nové. Jak jsem byl šťastný, pochopí jen ten, komu se povedlo vyřešit tak závažný problem, jakým je úpění a sténání znásilňovaného brzdového obložení. Vděčně jsem poděkoval Fandovi za pomoc a jeho manželce Vlaďce za kávičku a vydal se k domovu. Po ujetí pěti kilometrů se přiblížil železniční přejezd přes silnici z kopce. Sešlápl jsem brzdu – Zodiac zpomalil, sice trochu trhaně, ale potichu! Sláva! Než jsem domyslel slovo „Sláva“, šlápl jsem na brzdu podruhé – a nééééééé … Chropot, vrčení, skřípání a drhnutí – zvuky jako když dodělává „Robertek“ zrovna v plném nasazení … A bylo po náladě. S teplotou desetinku milimetru pod červeným polem jsem dojel domů, večer už jsme do haly nejezdili, tak Zodiac přečkal noc venku, a hned jsem volal Fandovi, kterak jsem dopadl při zkoušce brzd. Chvíli bylo ve sluchátku ticho, pak se ozval zvuk, jako když bublá hrnec na plotně a do toho mi Fanoušek, plačící smíchy povídá: „Víš, já jsem nic jinýho po

ruce neměl, jen tenhle matroš, on je úplně stejnej, ale dal jsem ti ho tam, abys viděl, že je to nový!!!“ a do toho zase začal bublat hrnec na plotně … Prostě a jednoduše – další z řady mých fajnových vzpomínek a věcí, které jsem s tímhle fantastickým klukem a správným nadšencem prožil … ☺.

Mezitím se párkrát přijeli podívat kluci z tehdy čerstvě založeného brněnského For(D)ever klubu, vždycky jsme strávili hodně hodin debatováním o modré švestce a věcech kolem ní, ale tentokrát dorazili jako delegace s pozvánkou na (tuším) druhý velký Fordí sraz, konaný na parkovišti v Brně Líšni, odkud se mělo jet k Mušovským jezerům na jih, tam přenocovat a v neděli ráno zpátky domů. Byl jsem na rozpacích. Na jednu stranu jsem se strašně moc chtěl zúčastnit věda, že tam nic staršího než můj Zodiac nebude, ale na stranu druhou jsem měl oprávněné pochybnosti, zdali marodící a nepříliš spolupracující Ford tuhle cestu vydrží. Luděk tenkrát nějak nemohl, tak jsem zajel za Radimem, nedlouho majitelem Fordu Falcon Futura 1969 s dotazem, jestli by nejel. Nakonec jo, proč ne, ale čím? Jeho Falconem nebo mým Zodiakem? Nakonec, když v sobotu ráno přijel, skončil Falcon u nás v garáži a jeli jsme Zodiakem (všimli jste si, že Zodiac zatím nedostal žádnou přezdívku? Ale pak už taky ne). Byl asi tak přelom srpna a září, ráno příjemný chládek, takměř žádný provoz, do Líšně jsme se dostali díky Radimovým znalostem Brna. Příjemné dopoledne, strávené plkáním se známými i neznámými, prohlížením Fordů i jednoho velevzácného kanadského Mercury, vyvrcholilo diskusí, kdy a jak jet na tu jižní Moravu. Klub se usnesl, že v koloně, ať to má „grády“. Tak jsem si říkal „No to víte, že jo – vy všichni pojedete jako kanci, já a Ford se lety blížíme ke stovce, takže prd, milánkové – my pojedem pomalu a napřed.“ Napřed – to znamenalo asi dvě hodiny před ostatními.

Zkontrolovali jsme Fordíka, dolili vodu (já si při té příležitosti všiml, že reserva zůstala patrně v kravíně“ a vydali se na cestu. Leč: příjemná teplota babího léta byla ta tam, slunce žhnulo jak kovářská výheň, na každých světlech Ford při brzdění skřípal a skučel, že ostatní pochybovali, zda jsou ještě v pozemském světě – no a samozřejmě – bestie rafička teploměru začala dostávat prudkou a neovladatelnou erekci, stála furt a nezlomně. Zapnout topení nepomohlo (Zodiac prakticky netopil – další z mých aut, které jen šumělo a hučelo), „vyhodit kvalt“ u automatu je prasárna veliká, tak jsme prostě museli dělat bezpečnostní chladící zastávky. Nenudili jsme se …

Do Pasohlávek u Mušova jsme to měli odhadem tak 30 kilometrů, přiblížily se Pohořelice, ale jouvej: před námi Avia, naložená snad cementem nebo něčím stejně žulově těžkým. A v protisměru jedno auto za druhým, jako naschvál … Zastavit nebylo kde. Teploměr se výhrůžně zastavil před červeným polem, moment tam setrval a pak ručička odvážně vstoupila na rudý koberec, signalisující průser. Objevily se Pohořelice zrovna, když pod kapotou začalo bublat … „A máš tam dost vody?“, zeptal se Radim, načež jsem hned na kraji města zastavil na takovém náměstíčku a se slovy „Hned se mrknu“ jsem zvedl kapotu … Nenadávejte mi, můžete si myslet, že jsem byl naprosto zpitomělý, úplně mimo a nějak bez mozku z toho vedra a nedbal takovou zásadní záležitost z X věcí, které mi táta od mala vtloukal do hlavy, zcela jsem ignoroval všechny dobré rady, co jsem kdy dostal, sundal si mikinu, aby mi nepřekážela a jen v lehkém triku a hadrem v ruce OTEVŘEL ZÁTKU CHLADIČE …….

AUTOVZPOMÍNKY

PFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFF ….. Výtrysk! Gejsir jak v Herlanech! Ohromný šplíchanec vařící vody vyrazil nahoru jak z kráteru sopky, odrazil se od otevřené kapoty a chlístl mi na hruď, břicho, pravou ruku a bosé nohy v sandálech! První dvě tři vteřiny jsem nic nechápal … Nic mě nebolelo. Divil jsem se jen, proč na mně Radim zírá jako na zjevení. Pak se dostavil pocit horka na prsou a břiše, zdvihl jsem si mokré triko právě včas, abych viděl, jak se mi loupe kůže a padá na zem. Zvuky mi najednou připadaly vzdálené, všechno se se mnou točilo a Radim mě podepřel a opřel rukama o střechu. Někde uvnitř jsem si říkal, že doktora, ne toho ne … Nechal jsem Radima hlídat zlostně syčícího Zodiaka, stále vypouštějícího páru a odebral jsem se k nejbližšímu domku, zazvonil a starší paní, která mi přišla otevřít, jsem poprosil, jestli nemá nějaký sterilní obvaz – a vysvětlil jsem jí, co chytrého jsem zrovna udělal. Ukázalo se, že je to zdravotní sestra, hned mne vzala do kuchyně, položila na gauč, přinesla nějakou hojivou pěnu ve sprayi, opatrně mi sundala triko, a andělsky jemně mi ošetřila spálená místa, tj. všechno mezi bradou a vrchním okrajem slipů. Sotva jsem mluvil a paní mi pořád říkala, že mám hodně pít, hodně pít – vím, že jsem tam do sebe nalil dvě plastové láhve s minerálkou. Pak se z chodbičky ozvaly kroky a do kuchyně vstoupil její manžel. Když se na to podívám zpětně, z dnešního pohledu, ani se mu nedivím, že se rozhlížel nějak podezíravě. Přes kuchyňskou židli kalhoty a tričko, na kanapi tak o dvacet let mladší chlap než on sám, jen ve slipech, navíc se zasychajícími skvrnkami čehosi bílého na břichu … Jeho manželka v ustavičném

pohybu a celá zrudlá … No, vysvětlilo se to, usychající cákanec rezavé vody vedle Zodiaku a otevřený Panthenol spray na kuchyňském stole potvrdily moji pravdu a překousl jsem, když se mně zeptal: „A to ste tak blbéé, že hrabete do teho chladiča s horkóó vodó?“ Jo, skutečně, on měl pravdu, byl jsem všech pitomců futrál. Hodná paní mi ještě z auta donesla čisté triko, opatrně mi ho pomohla natáhnout, vybavila mě další flaškou minerálky a s napomenutím, ať vyhledám lékaře, mne vyprovodila k autu. Jelo se k doktorovi domů, paní mi popsala cestu – ten otevřel, koukl na moje rudofialové břicho, řekl „A do nemocnice a fofrem!“, tak jsme jeli. Do nemocnice nikoliv, protože by si mě tam nechali. Ale za chvíli jsme přijeli do campu v Pasohlávkách, to už řídil Radim, protože dotyk volantu a mého břicha mi nepřipadal nijak žádoucí. Dojeli jsme na parkoviště a já ze sedadla spolujezdce musel vyslechnout pochechtávání a vtípky o zbloudilých a starobách, a podobně, načež jsem se pochlubil břichem. Ozvalo se „ÁÁÁááách! Jéééé! Týýýý vole!“, slabší jedinci se odvraceli, dámy prchaly a já pohledem dolů zjistil, proč … Víte, jak vypadá bublinková balící folie? Víte, že … Tak si představte, že moje břicho, hrudník a předloktí pravé ruky se proměnilo v desítky a desítky puchýřů velikosti desetikoruny (dnešní), vysokých od 5 mm do 1 cm, v nichž kolotala místy krev … No chuťovka … Kamarád Míra, majitel kanadského Mercury, jenž ale do Mušova jel krásným světle žlutým Taunusem automatic, mě chytil pod křídlo, vzal si klíčky a zavelel „Pojď, jedem!“ A tak jsem se konečně svezl i tímhle krásným autem, ale

jízdní dojmy si nějak ne a ne vybavit … ☺. Přijeli jsme do jakési nemocnice, strašidelně vypadající obří haluzny, vzhledem připomínající trestaneckou kolonii – nevím, zda to byl Vyškov, nerad bych nějakému městu křivdil, ale ta nemocnice byla tak odpudivá, že snesla srovnání s tou okresní benešovskou … No prostě: resolutně jsem podepsal revers, nechal jsem se ovázat tak, že jsem připomínal reklamního panáka Michelin Bibendum, vyslechl jsem radu, ať hodně a pořád piji a hlásím se u svého lékaře, a jeli jsme zpátky. Doktora jsem poslechl, pil jsem hned od příjezdu, a stačila sedmička červenýho a zase jsem svět viděl veseleji, břicho nebřicho. Noc byla ovšem krutá, jsem zvyklý spát na boku a to nějak nešlo. Ráno duše i tělo přišly k sobě, po snídani a focení jsme vyrazili. Chvilku jsem jel já, ale vydržel jsem řídit jen do Brna, kde přímo u startu staré Velké ceny Zodiac zakolísal a začal šmajdat. Jo, přesně tak … Píchli jsme a jsme bez reservy, v neděli v poledne … Další důsledek mé blbosti … ☹! A co teď – nic jiného, než že se Radim musel vydat k telefonu a zavolat kamaráda Zdenála, který - opustiv rodinný nedělní oběd - sedl do auta a jel se podívat, co jsem to zase provedl. Jeho komentář snad vynechám, radši … Ale změřil si rozteč šroubů Zodiaku a vydal se podle vlastních slov „do Žebála na vrakec“ (rozuměj: do Žebětína na vrakoviště), kde snad měl nějakého známého. A fakt, že jo: nejen kolo našel, ale dokonce i dvě gumy „práskačky“ dovezl, jednu už rovnou na disku, namontoval to, a s přáním šťastné cesty odjel. No, mně už se to břicho začalo ozývat, tak už k nám domů řídil Radim, cestou jsme zavolali mé manželce, že jsme se kapku zdrželi, protože mě postihlo malé nedorozumění, a po poledni přijeli domů. Manželka nás vyhlížela, a když viděla, jak zpoza volantu leze Radim a ze sedadla spolujezdce nějaký prapodivně tvarovaný pajdulák, málem to s ní seklo … Ten večer byl večerem otázek a odpovědí, já byl samozřejmě v roli divadelní nápovědy, která dostane slovo jen občas a to ještě hodně stručně … ☺.

Další den mi to ošetřili na traumatologii – nebylo to nic košer, ale to jsem ani nečekal … Horší bylo úterý, to se na příjmu objevil doktůrek, takto suverenní mladíček, patrně přišedší rovnou z fakulty a tudíž se schopnostmi a praxí MUDr. Cvacha. Abych to nějak mravně zakončil: okolí ran v živé tkání po odstříhání puchýřů, které mi ostatní lékaři opatrně čistili cípkem vatového smotku, desinfikoval tak, že vzal víc než půllitr žlutého ajatinu v láhvi a všechno mi to do těch ran vylil … Přátelé, vydržím hodně, fakt moc – ale tady jsem málem vytrhl stůl z ukotvení … Už pominu fakt, že jsme cestou málem havarovali, protože já za volantem (chytrák) ztratil vědomí, atd …

Všichni kamarádi a přátelé, jakož i lidi vesměs neznámí tohle všechno náležitě ocenili. Tolik názvů, co jsem dostal, jsem nevyfasoval snad nikdy v životě. Ani Luděk mě nešetřil … ☺. A perlička nakonec? Jistěže, když jsem doma ležel několik týdnu jako lazar, a učil se spát na zádech, přišla mi pozvánka na tradiční veteranskou akci s názvem „Než vypustíme vodu z chladiče“!!!! Pořadatelé netušili, že já ji vypustil už dlouho předtím v Pohořelicích …

No a to se můj život se Zodiakem pomalu chýlil k závěru. Prostě jsme si nepadli do oka … Ještě musím objasnit, co bylo příčinou těch neblahých tepelných extremů: žádné těsnění, žádné hadice, nýbrž chladič!!! On totiž nebyl ze Zodiaku, ale z Cortiny Mk.I, tudíž nemohl velký šestiválcový blok uchladit!!! A kdybych se pořádně podíval na dokumentační fotky v manualu a pod kapotu, tak jsem poznal, že chladič je zhruba poloviční velikosti, než má být. A bylo by po problemech. Chybami se člověk učí a já jsem za nedlouhou dobu mého života s Fordem Zodiac Mk.II udělal takových kopanců, že bych měl být vzdělán až do smrti nejdelší …

Nyní je Zodiac v kolekci Fordů, s pracně opravenou přední nápravou (ovšem nakolik, zatím neposoudím), s několika nově pochromovanými díly, a jeho předchozího majitele často potkávám na veteranských akcích, a vždycky si máme o čem vyprávět. A chystám se k němu, protože to je jeden z lidí, majících krev namíchanou ze substancí, jež tvoří základ lásky k technickým artefaktům.

Text: Pavel Kopáček
Foto: Pavel Kopáček a jeho archiv

Z PERA ČTENÁŘŮ

Září 2014 objektivem našich čtenářů

Milí přátelé, máme radost z každého vašeho fotoúlovku a samozřejmě se o něj rádi podělíme s ostatními. Dnešní trojice autorů budiž toho důkazem a všem patří naše velké díky !!!

Pan Ladislav Beníšek nám dovolil zveřejnit fotky z akce v Plzni 16.9. Na snímku Mercedes-Benz 300 „Adenauer" první serie

VW 147 „Fridolin" na stejné akci, příjezdu kolony německé užitkové techniky do Plzně …

Fotku nádherných Simek Gordini nám poslal p Milan Jelínek.

Od stejného autora krásný záběr Simky Vedette Chambord !!!

Věrný čtenář Petr Mikulka poslal Škodu 1202 STW v ukázkovém stavu, ale také foto Zuku A-14, jenž by zásah renovátora velmi potřeboval!

Z PERA ČTENÁŘŮ

Citroënem z Prahy do Jičína …

… se mohli svézt účastníci značkového setkání, pořádaného Citroënem klub Praha v ATC Lužany u Jičína. Fotografie nám zaslala Simona Mojtová, děkujeme velmi mnoho, a jsme rádi, že se o ně s vámi můžeme rozdělit. Myslíme si, že odkaz zakladatele firmy je v našich končinách naplněný přímo příkladně!!!

Foto: Simča CX

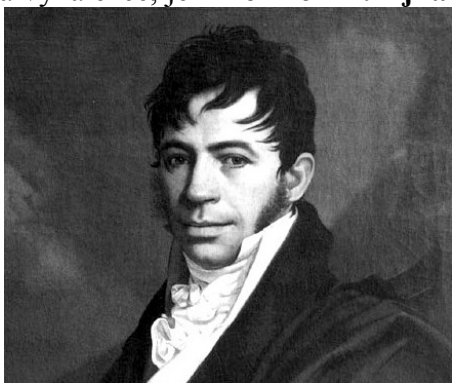
VÝROČÍ

Výročí čs říjen

Jméno, které jistě znají především příznivci kopřivnické historie: **Leopold Sviták se narodil 11. října 1856** v moravském Frenštátu pod Radhoštěm. Po prvních zkušenostech se strojařinou v zemích tehdejší monarchie nastupuje později jako předák v kopřivnické Schustalově vozovce. V roce 1893 je manuálně i technicky zdatný Sviták jmenovaný dílovedoucím nově založené akciovky a stojí před svou velkou životní etapou. Tou je plánovaná stavba automobilu, pro jehož pohon vedení zvolilo osvědčený agregát Benz. Veškeré činnosti je přítomen i Sviták, který navíc vyrábí potřebné díly a dohlíží na stavbu. Můžeme jej tedy považovat za konstruktera legendárního NW Präsident. O tři roky později se stává obětí autonehody, převržený vůz mu rozdrtil nohu, jež musela být nahrazena protesou. Na původní místo se vrátit nemohl, stává se tedy technickým poradcem ředitelství továrny. V předvečer války odchází invalidní Sviták s některými členy užšího vedení kvůli neshodám z firmy. Až do své smrti (1931) žil v Hukvaldech, kde je i pohřben. Na snímku původní Präsident a jeho replika z roku 1977.

Také druhé naše výročí bude spojené s dějinami kopřivnické Tatry. Tam působil a o největší tatrovácké šlágry se zasloužil **Erich Übelacker, narozený 19. října 1899.** Jeho jméno je spojené s celou řadou vynikajících automobilek a projektů. Po absolutoriu pražské techniky zůstal jejím zaměstnancem, ale nedlouho poté nastoupil místo ve vývoji kopřivnické tatrovky. Ve spolupráci s Hansem a Erichem Ledwinkovými se zásadním způsobem podílel na vzniku lidové Tatry 57 „hadimršky“, tedy jednoho z vozů, díky nimž Tatra překonala následky krise. Třebaže to není příliš známo, stojí Übelacker za světovým úspěchem Tatry 77**,** které zcela rozhodujícím způsobem pomohl na svět. V roce 1939 odchází do rakouské zbrojovky Steyr a válku přečkává u Daimler-Benz, kde se věnuje pokusům s turbinovými motory. Zkušenosti zúročí po válce u francouzské firmy Turboméca, a po konsolidaci německého hospodářství se stěhuje do Brém a vede vývojové oddělení těžké užitkové a vojenské techniky firmy Borgward. Jeho podíl na dějinách československých automobilů není ještě zcela doceněný.

Předminulé století není jen věkem páry, ale i dobou nejslavnějších vynálezů. Pro naši zemi má bezpochyby největší význam **Josef Božek.** Připomínáme si velkého českého technika a vynálezce, jenž **zemřel 21. října 1835.** Po studiích v Brně přechází do kabinetu prof. Gerstnera, kde se věnuje stavbě mechanických částí a spolupracuje i na konstrukci vozů pro první koněspřežku. První hmatatelné zkušenosti získal při zprovoznění prvního parního stroje na našem území, jednalo se o britskou konstrukci. Na základě získaných znalosti konstruuje vlastní samohybný parní kočár, jenž představuje na podzim 1815 v pražské Stromovce. Dalším jeho počinem je o dva roky později stavba parníku. Při jeho panenské plavbě však Božek přichází krádeží o veškeré jmění, rozbíjí své stroje, uzavírá se do samoty a umírá v zapomnění a dluzích. Přesný model jeho parního kočáru si můžete prohlédnout v exposici NTM.



Text: Pavel Kopáček Foto: Archiv Pavla Kopáčka

VÝROČÍ

Výročí říjen – zahraniční

Galerie nejslavnějších světových karosářů by byla neúplná bez jména **Giovanni Michelotti**. Tento mistr designu se **narodil 6. října 1921**. Žil v Turíně, poblíž největšího centra italského automobilového průmyslu a ještě v nedospělém věku začal kreslit velmi vyspělé vlastní návrhy. Je jedním z nejplodnějších designerů, navrhl více než 1200 karoserií a archivy obsahují přes 15.000 jeho ideových představ. První profesionální zkušenosti nasbíral z nejpovolanějších rukou, ve studiu Stabilimenti Farina. Později přešel do karosárny Vignale, ale to již jako samostatný konstrukter. Po krátké episodě ve studiu Allemano otvírá vlastní atelier, odkud vycházejí nejen proslulé kreace italských supersportů, ale i návrhy britských Standardů a Triumphů, německých BMW 700, jakož i těžkých nákladních Scammellů a Leylandů. Kuriositou je práce pro nezávislou japonskou automobilku Hino, pro níž navrhl zajímavě „střižený“ model Contessa (viz foto).

Stejného dne, ale mnohem později, spatřila veřejnost na pařížském autosalonu automobil, který se stal jedním z nejznámějších klasiků francouzských silnic. **6. října 1960 debutoval Peugeot 404**. Jeho design je dílem italského studia Pininfarina (stejně jako velmi podobné soudobé Morrisy a Austiny). Dlouhou dobu nesl vlajku největšího modelu značky a dodával se s karoserií sedan, break, coupé, cabrio a užitkovými nástavbami (např. sklápěč), stavěnými nezávislými karosárnami. V jednotlivých kusech se můžeme setkat i s tudorem. Stal se základem pro rozměrné sanity, pohřební speciály, pohodlné taxíky se vznětovým motorem, a v černé barvě „nenápadných“ policejních sedanů jsme je vídali v každé francouzské kriminálce. Peugeot 404 se stal skutečně světovým vozidlem, jež se montoval na obou amerických subkontinentech, ale i v Africe. Třebaže domácí produkce skončila v polovině 70. let, jinde se montoval ještě v poslední dekádě 20. století.

Poslední říjnové výročí bude z kategorie těch osudových: **17. října 1973** je datum, všeobecně označující **počátek ropné krise.** Záležitost má však hlubší kořeny, mezi něž se počítá již tři roky trvající pokles hospodářského růstu USA a zároveň pokles těžby ropy a zvýšení její ceny. Uvedeného dne se cena barelu surové ropy zvýšila o bezmála 100%, což otřáslo americkým hospodářstvím, na ropě zcela závislým. Poslední, ale hlavní příčinou byla válka „Jom Kipur“ (největší židovský svátek), kdy počátkem října začala vojska arabských zemí pod vedením Sýrie a Egypta útok na izraelské posice na Golanských výšinách. Součástí útoku bylo rasantní snížení těžby a vývozu ropy ze států OPEC (Organisace států, vyvážejících ropu), které bylo namířeno proti státům, hospodářsky a vojensky podporujícím Izrael, tedy zejména USA. Toto „opatření“ vedlo k další stagnaci amerického hospodářství, které se z této rány již nevzpamatovalo. Tak skončila jedna znamenitá era plných nádrží takřka za zlomek ceny a motoristům začaly krušné časy. Byly ovšem pouze první v nadcházející dlouhé řadě …

Text: Pavel Kopáček

Foto: Archiv Pavla Kopáčka

VETERANBAZAR

SUVENÝRY NÁHRADNÍ DÍLY MODELY ČASOPISY KATALOGY PROSPEKTY FOTOGRAFIE NÁVODY MANUÁLY KLÍČENKY…

V RUBRICE „INZERCE-SUVENÝRY“ NA NAŠEM WEBU WWW.SIMCACENTRUM.CZ

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 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!

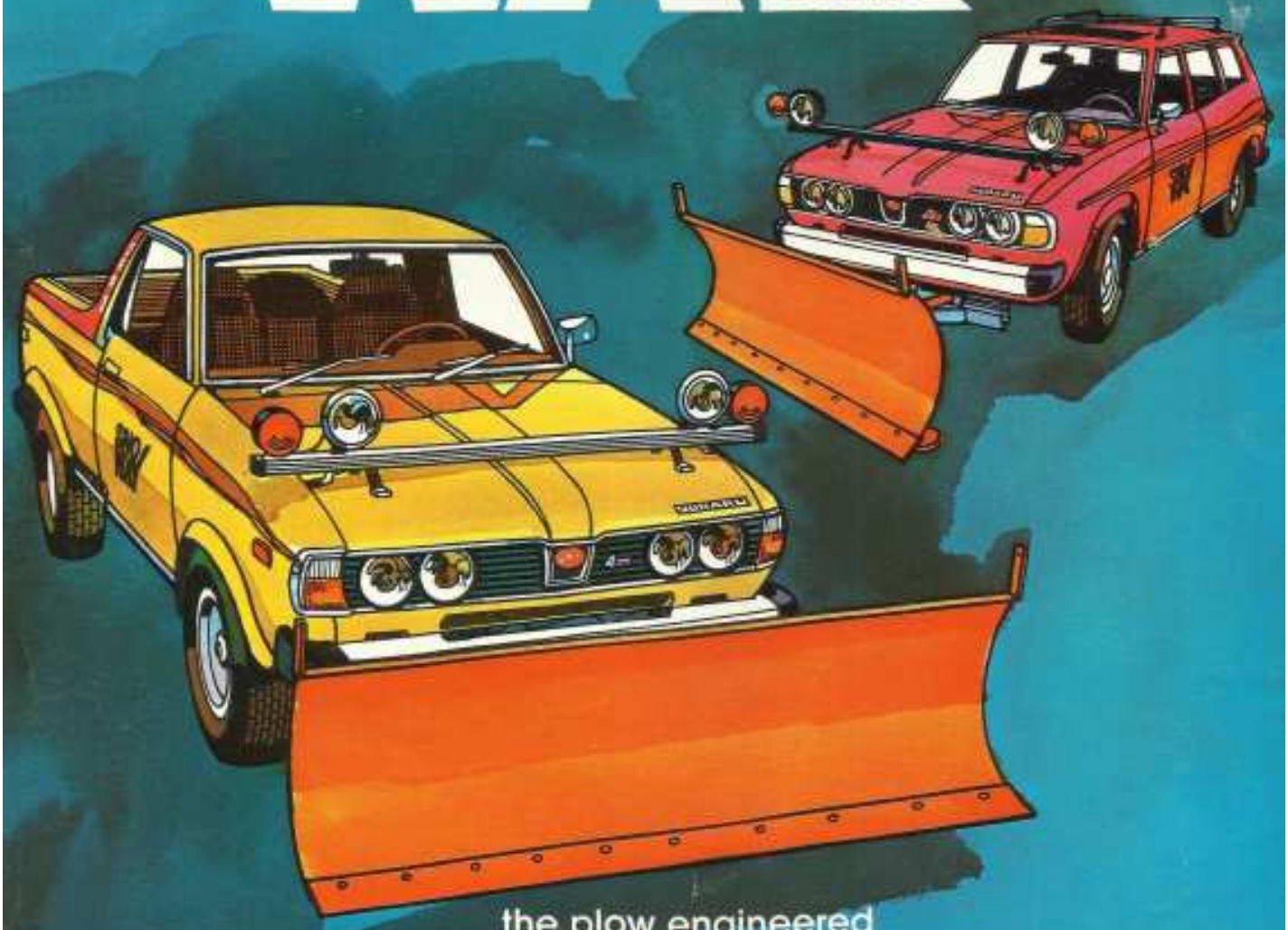
Simcacentrum provozuje společnost FINTALK Invest s.r.o.
Redakce: Pavel Kopáček, Michal Primák

Kontakty na redakci:
Email: michal@simcacentrum.cz, pavel@simcacentrum.cz

www.simcacentrum.cz

There's no way like a...

SNO-WAY PLOWS



the plow engineered
for tomorrow's vehicles...
now designed exclusively for your SUBARU