



# VETERÁN

ÚNOR  
2013

Veterán je každé staré auto, které máme rádi



Automobilové tříkolky ....

Motory veteránů



a další zajímavosti ze světa historických vozidel





# ÚVODNÍ SLOVO

Milí čtenáři a čtenářky

Tak jsem si nedávno koupil knížku. Byl jsem překvapen, že ji vůbec někdo v ČR vydal a ještě víc jsem byl překvapen, že byla napsána a vydána panem Gomolou. Kniha se jmenuje „Obchodník se sny“. Věděl jsem, že obdobná kniha vyšla již dávno v němčině a byla o vývozu vzácných veteránů z tehdejšího Československa do zahraničí. V německé knize byly dokonce uvedeny i jména těch, kdo je vyvezli. Do jisté míry tuto činnost dovedu pochopit. Jsou šedesátá léta, máte vůz, mnohdy v ne zrovna dobrém stavu, neseženete na něj vůbec nic, spotřeba paliva je velká a váš plat malý. Auto nikdo moc nechce. Pak za vámi kdosi přijde, že auto koupí. Jste rád, že se ho zbavíte a koupíte si ojetého Spartaka, kterého dokážete servisovat a jež je pro vaši rodinu dobrým služebníkem.

Co ale pochopit nedokážu a asi ani nechci, je skutečnost, že některé osoby toto vzaly jako byznys. Chodili po lidech, kteří taková auta měli a třeba se jich ani nechtěli zbavit a s brekotem, že jsou sběratelé a že sice zmíněný vůz je bezcenný, ale zrovna po tomto voze oni celá léta touží, a že bude v dobrých rukou....aby jej následně vyvezli do zahraničí za několikanásobně větší peníze. Každý jsme svého štěstí strůjcem, a když tyto osoby mohou vesele existovat s vědomím, že vydrancovali českou „veteránskou scénu“, je to koneckonců jejich věc. Ale dost mne šokovala spousta známých a vcelku uznávaných jmen. Asi nejen já jsem měl tyto osoby za znalce, milovníky veteránů a respektované osoby. Zasedli i v československém a později českém veteránském dění mezi elitu a vesměs „řídili“ veteránské dění u nás. A přitom vyváželi desítky pokladů z ČSSR za valuty ven. O kom mluvím? Vzpomeňte si na deset nejznámějších jmen z oblasti veteránů a minimálně čtyři z nich budou mezi nimi. A dnes? Dnes mají vyděláno a sbírají funkce, pořádají veteránské podniky nebo mají muzea z toho, co zde zbylo. A nám mladším se snaží radit, co je a co není veterán. Možná pánové, kdybyste většinu zajímavých aut nevyvezli ven, měli bychom k nim blíž. Jsem z toho velmi zklamán. Velmi.

Víte třeba, že v Československu bylo na sto vozů Bugatti? Zbylo jich třináct. Vzácné vozy karosované Sodomkou, Uhlíkem a dalšími světově uznávanými mistry. Zmizely krásné Cordy, drahé Mercedesy, sportovní Maserati, unikátní Fiaty, jakož i spousta dalších. Dokonce i první vyrobené Bugatti a sportovní Mercedes v Národním technickém muzeu měly být vyvezeny ven! Naštěstí se tehdy nikdo z politických špiček neodvážil pod potřebný dokument podepsat. Alespoň tyto vozy můžeme v Čechách obdivovat.

Když budete chtít vidět „české“ vzácné veterány, musíte do Sinsheimu nebo Mylhůz.

Šťastnou cestu přeje

Michal Primák

## Obsah:

Představení vozu: Mazda 323

Zajímavosti

Z hluboké historie: Motory

Znamé neznámé – Tříkolky, čtyřkolky a jiná prdítká

Klubová stránka: Noví členové

Inzerce

Reklamní plakát



# PŘEDSTAVENÍ VOZU

## FAMILIA For Family

Dnes vám představíme jedno nenápadné auto nižší střední třídy, které – ač vyrobeno v milionových seriích – dnes pomalu upadá do zapomnění. Je to vůz, který vás nezatlačí do sedadla, pohled na něj nezpůsobí zastavení provozu či řetězové srážky, a v roli majitele byste si museli zvyknout sem tam nějakou maličkost dotáhnout či „poladit.“ Oním vozidlem je Mazda Familia, u nás spíše známá jako Mazda 323.



V druhé polovině 70. let se drtivá většina japonských automobilek již pevně etablovala na evropských i světových trzích. Přestože v některých zemích s vysoce rozvinutým automobilovým průmyslem (Německo, Itálie), byla dálnévýchodní produkce přijímána apriori se zamračeným pohledem, dovoz především do Švýcarska, zemí Beneluxu a Skandinávie rostl. A to nemluvíme o severní Americe ... Vraťme se ale zpět k Mazdě, a dopřejme si širší záběr pohledu:

Jméno Mazda pochází z nejstarší západoasijské mythologie. Bůh Ahura Mazda byl před tisíci lety ozdobou nebeského pantheonu a dostávalo se mu velké vážnosti. Mladá automobilka tedy nemohla vybrat lépe, chtěla-li dostatečně názorně vyjádřit své rostoucí ambice. Jejím zakladatelem se v roce 1920 stal Jujiró Matsuda, a registroval ji pod obchodním názvem Toyo Kogyo. Centrála byla situována do tehdy rychle se rozvíjejícího průmyslového města Hiroshima. Výrobní program zpočátku zahrnoval nářadí, nástroje, součásti, ale postupně se vypracovával k produkci obráběcích strojů a vojenského programu. Koncem 30. let tvořila výroba zbraní pro císařskou armádu bezmála 80% veškeré produkce. Tradičním japonským oborem bylo i lodní stavitelství, Toyo Kogyo vlastnila již ve 30. letech vlastní doky. V roce 1931 debutoval první automobil se značkou Mazda. Velmi primitivní vozidlo nesneslo srovnání s evropskou produkcí, třebaže se japonští návrháři (nebo kopisté?) rozhlíželi po celé Evropě a do oka jim padly leckteré proslulé modely: Austin Seven, Ford A, Fiat či DkW. Na další vývoj nezbylo mnoho času, přišel čínsko-japonský konflikt a po něm už armádní velitelství vydalo rozkaz k nácviiku osudného náletu na Pearl Harbor. Všichni víme, jak koncem války skončila Hiroshima, císařské Japonsko dostalo to, co si zasloužilo (můj osobní názor). Za prvním poválečným známějším modelem se musíme vypravit do roku 1960, kdy se představila Mazda 360 R, miniautomobil z kategorie, která dodnes patří k nejoblíbenějším. Již tehdy započal export na starý kontinent, i když samozřejmě zatím formou „pokus-omyl.“ Hitem konce





# PŘEDSTAVENÍ VOZU

60. let se stala Mazda Cosmo Sport, jejíž sláva se skutečně dotýkala hvězd ... V té době již mohutný koncern platil za jednoho z nejprogresivnějších výrobců a jméno Mazda trvale zakotvilo v seznamu importerů všech kontinentů. Pozoruhodná je historie Wankelova motoru „Made by Mazda.“ Zatímco Felix Wankel si nechal svůj motor s rotačním pístem namontovat do Mercedesu-Benz 450 SLC a nedlouho poté v tichosti opustil tento svět, první a největší propagátor Wankelu – firma NSU – rovněž odešla do automobilového nebe, Citroën celý projekt smetl ze stolu a s výjimkou ojedinělých pokusů (kupř. třeba Wartburg) zůstalo těžiště dalšího výzkumu a výroby Wankelu v Japonsku. Firmě Mazda se podařilo dokonce z velké části eliminovat do té doby největší handicap Wankelova motoru, a sice utěsnění. Označení Rotary dobylo svět ... Rok 1973 přinesl nepříznivé důsledky i do hirosimské centrály. Pečlivě vystavěná koncernová struktura se začala bortit. Automobilová výroba zaujímala tři čtvrtiny celkové produkce, a byla samozřejmě postižena nejvíce. V posledním okamžiku zasáhla bankovní korporace Sumitomo, poskytnuvši potřebnou subvenci garantovanou státem, a navíc ještě kapitál k dalšímu vývoji. Na chvíli se všechny problémy zdály vyřešené, ale o nějakých pět let později zase začalo přibývat černých čísel. Mazdě nezbylo, než kousnout do kyselého jablka a tehdejší předseda správní rady Yoshiki Yamasaki se obrátil na americkou Ford Motor Company s prosbou o podporu, výměnou za podíl na zisku i na akcích. Tato spolupráce se projevila i v USA, kupř. u modelů Ford Laser či Ford Telstar.



Tím se dostáváme „in medias res,“ čili do doby, kdy vzniká a vzápětí debutuje Mazda Familia, typ FA4. Japonsko si většinou ponechává slovní pojmenování jednotlivých typů, Evropa je spíše zvyklá na čísla. Nová Mazda tedy dostala do vínku dvě trojky a dvojku – 323. Domácí a severoamerický trh obohatila již na sklonku roku 1977, evropské tažení pak nastoupila v lednu 1978. Postupně vznikaly karoserie hatchback, STW či dodávka, samozřejmě s postupně rostoucí nabídkou stupňů výbavy a motorisací.





# PŘEDSTAVENÍ VOZU

Podívejme se tváří v tvář novince: přídí dominuje dvojice výrazných světlometů, bezpochyby určující prvek modelové řady. Nárazník v kombinaci chromu a plastu byl v rámci tehdejších zvyklostí, do USA se dodávaly (a později se tam i montovaly) Mazdy s velkými nárazníky. Výrazné blikáče přecházely zčásti do předních blatníků. Zaoblená karoserie se poněkud vymyká tehdejší většinou hranatým tvarům (viz. VW Golf, Opel Kadett, VW Polo, Ford Fiesta či Peugeot 104), zato ale vyzařuje klid a akcentuje mírumilovnou povahu nevelkého čtyřválece. Interier tradičně zahrnuje některé prvky, v Evropě dodávané pouze za příplatek. Přístrojová deska je osazena věcně vyhlížejícími přístroji, zaujme hezký volant a sedadla



s vysokými opěradly či integrovanými opěrkami hlavy. 323 je samozřejmě čtyřmístná, i když japonská tovární dokumentace hovoří o pětičlenné přepravní kapacitě ... To ale platí patrně jen na dálném východě, kde populace nedosahuje rozměrů a usedlosti lidu evropské kotliny ☺. Kdyby jedli místo samých ryb, mořské havěti a hmyzu pořádné evropské porce zabijačkových specialit, dosáhla by Mazda 323 patrně rozměrů zaoceánského křižníku 60. let ... ☺

Jak šly roky, Mazda 323 dospívala a ve výrobě zůstala až do roku 1983. Není možné postupně se zaobírat všemi modifikacemi, proto si uděláme roční přehledy se stručnými změnami v nabídce.

## 1977:

Debut Mazdy 323 s motory 1000 a 1300 ccm, čtyř- nebo pětistupňovým manuálem či třístupňovou automatikou, karoserie tří- a pětidveřový hatchback, v provedení 323, 323 E a 323 GL. Na japonském trhu se prodává Mazda Familia výhradně s motorem 1300 ccm, karoseriemi třídveřového hatchbacku a STW. Označení jednotlivých typů je odlišné: DX, GF, Std a GL. Severní Amerika zná Mazdu rovněž pod



# PŘEDSTAVENÍ VOZU

označením Familia, pod kapotou byl standardně motor 1300 ccm, obvyklá nabídka převodovek, označení GLC a GLC DX

## **1978:**

Evropský trh obohatila nabídka motoru 1400 ccm, výběr převodovek jako u loňských vozů, karoserie mimo hatchbacku i pětidveřový Estate (STW). Označení modelů: GL, ES 3, Sp, ES 5, Estate a Estate Variabel. Zvláštností byla malá serie výhradně pro západoněmecký trh s označením 323 1.0 4T. Šlo o naprosto základní provedení. Japonský trh nabízel motory 1300 a 1400 ccm, obvyklé zpřevodování i karoserie. Přibyla verze Super Custom – špičkové provedení se zvýšeným výkonem a pětikvaltem či automatikou. Americký trh obohatila verze Sport, jednalo se však pouze o atraktivní optiku, motoricky zůstalo vše při starém.

## **1979:**

Do Evropy přišla verze GLS se standardní motorisací, ale v luxusní výbavě. V Japonsku se prodávaly 323 v nezměněné podobě i označení, stejně tomu bylo i v USA – až na STW, které se začalo prodávat jako novinka pod tradičním názvem Wagon. Mazda vyrobila i speciální edici pro jihoafrický trh – třídveřový hatchback, osazený čtyřválcem 1600 ccm a pětistupňovým manuálem.

## **1980:**

Evropský trh nedoznal žádné změny, opět se vyrobila i výše jmenovaná serie do Jihoafrické republiky, v Japonsku se prodávaly Mazdy v nezměněné karoserii a motorisaci, i když čtyřválcem 1400 ccm dosáhly vyššího výkonu, Američané si mohli koupit i provedení Custom, opět v sportovnější vizáži, ale se standardní technikou.

## **1981:**

Nabídka v Evropě se zužuje jen na několik modelů, největší zastoupení mají kombíky. Ze sortimentu mizí nejmenší litrový motor. Japonský trh obohatilo dodávkové provedení Van, které si získalo velkou popularitu. Zákazník měl na výběr motory 1300 a 1400 ccm. V USA se prodávaly již jen tři modifikace Custom Wagon.

## **1982:**

V těsně předvýrobní etapě je druhá generace populární Mazdy, typ FA4 má své dny sečteny. To se projevilo i rasantním seškrtáním nabídky, víceméně jen doprodáváním zásob. V Evropě je k dostání již jen 323 Wagon 1,4 v základním provedení, zájemce z Japonska si může koupit jen některý ze sedmi dodávkových modelů, na Ameriku zbyla jen trojice Custom Wagonů.

## **1983:**

Domácí, evropské i japonské odbytiště dostává poslední serie modelů předchozího roku. Některé prvky příplatkové výbavy již nejsou k dostání, nebo je musí instalovat místní prodejci.

## **1984, 1985:**

Game over .... Končí úspěšná etapa dějin koncernu Toyo Kogyo. Debutoval nový model, který se stal zajímavým i pro bývalý tzv. „východní blok.“ Mazdy 323 druhé generace poprvé dováží východní Německo a několikatisícikusovou serii prodává za tvrdou měnu. U nás se dostala do boleslavské Škodovky, kde posloužila jako jeden ze srovnávacích vozů při vývoji Favoritu, ale i jako tzv. „nosič“ – v karoserii Mazdy 323 se testovaly nové motory „vše vpředu,“ neboť italská karoserie nové škodovky ještě nebyla dozrálá ... Úplně poslední dodávky první generace míří do vybraných evropských lokalit, obsahují ale už jen několik stovek modelu 323 Wagon 1,5 v základním provedení.

---



# PŘEDSTAVENÍ VOZU



Toliko tedy životopis úhledné mazdičky. V našich podmínkách se jednalo prakticky o neznámý vůz, nehledě na automobily zahraničních turistů či pár ambasadních „služebníků,“ které jsem poč. 80. let v Praze potkával. Jezdily především ve službách zastupitelských orgánů menších asijských zemí či mezinárodních organizací, majících své afilace především na území hlavního města. Menší počet se na naše silnice dostal v ojetém (někdy hanebně ojetém) stavu po roce 1990, ale osobně už ani nepamatuji, kdy jsem tuhle Mazdu naposledy viděl v běžném provozu. Třeba se najde čtenář, který ji nejen pamatuje, ale možná i vlastnil či aspoň vyfotil.



Podívejme se závěrem na základní technická data nejmenšího modelu:

**Motor:** kapalinou chlazený řadový čtyřválec, objem 985 ccm, vrtání x zdvih 70 x 64 mm, kompresní poměr 8,8:1, výkon 45 koní při 5500/min, točivý moment 69,6 Nm při 3000/min

**Přenos sil:** ručně řazená čtyřstupňová převodovka, jednokotoučová suchá spojka, pohon zadních kol

**Karoserie:** třídvéřový hatchback s motorem vpředu

**Rozměry a hmotnost:** délka 3835 mm, rozvor 2315 mm, pohot. hmotnost 816 kg

**Jízdní výkony a spotřeba:** maximální rychlost 130 km/h, akcelerace na 100 km/h za 21,6 sekund, kombinovaná spotřeba 8,6 l/100 km

Takže jsme se ohlédlí za malou Mazdou – když ji náhodou potkáte, vyfoťte si ji – nebude totiž dlouho trvat, a fotit už nebude co. A to by byla škoda ...

Text: Pavel Kopáček

Foto: Archiv autora



# ZAJÍMAVOSTI

## Dobovka



Vedle veletržních stánků se dalo ledasco zahlédnout, třeba Volvo 1800. Snímek z roku 1963.

## Z hluboké historie



Praga Baby z roku 1936 má pořád původní lak a stále je v rodině prvního majitele!

## Potkali jsme



Kdy jste naposledy potkali Alfu Romeo? Já už dlouho ne. Tato Alfetta stála odstavena v jednom brněnském areálu.

## Soutěž

Minule to bylo náročné. My jsme našli tyto veteránky:  
Od spodního kraje foto

1. řada zprava: Renault 8, Opel Kadett B, VW brouk, Moskvíč 412 (možno i Scaldia 412), Daf 33
2. řada zprava: Vauxhall Viva, Renault 16, Simca 1000, Simca 1300/1500, Ford Cortina Mk.II, neident.
3. řada zprava: MB W114, Austin 1100 (ale možno i Morris, Wolseley, Riley či MG), VW brouk, Opel Kadett B, Ford P7b (možno i Taunus P7b), Wartburg 353,
4. řada zprava: Opel Rekord C/Commodore A, Opel Olympia, VW brouk, Simca 1000, neident.

Za nimi u chodníku zprava: Peugeot 404 Break, Volvo 121/122 (možno i Amazon)

Vzadu v uličce: Audi 100

Vzadu zcela vpravo: Citroën Ami

A z jakého auta je tento výřez?



## Zatím v renovaci



Ford V8 Club Coupé 1947 pochází z poslední oficiální americké dodávky před r. 1948. Foto už je také letité, ale doufám, že se „kupátko“ někde prohání ...

## Takhle po renovaci





# ZAJÍMAVOSTI

Česká mrtvolka



A tak vypadala jako nová



Tuhle Tatra 603 jsem kdysi dávno vyfotil nedaleko Brna. Už tehdy neměla šanci na záchranu. Není to škoda?

Zahraniční mrtvolka



Pozoruhodný NSU Ro 80, dovezený z Německa, aby zůstal tak řečeno „na oceť“

A tak vypadala jako nová



Krasavec NSU jezdí i po českých silnicích

Předválečná mrtvolka



Kdysi luxusní a nákladný Opel Super z 2. pol. 30. let, dnes bídne torso, které je možno politovat, ale to je tak vše ... ☹

A tak vypadala jako nová



Moc podobné si nejsou, že?



# ZAJÍMAVOSTI

Hrálo ve filmu



„Kam přijedu, furt si myslím, že mě pronásleduje žlutá pětistovka“  
povídá Josef Kemr za volantem „Barči“ 706 R ve filmu  
Já jsem stěna smrti.

Z archivu čtenářů



V reakcích na Moskviče jsme dostali tuto krásnou dobovou  
fotku služebního Moskviče 407 od Honzy Putiše. Díky

Z prospektů a reklam



Text: Michal Primák a Pavel Kopáček

Foto: Michal Primák a Pavel Kopáček a jejich archiv

# Z HLUBOKÉ HISTORIE

## Nahlédneme pod kapotu ....

**... ale nedovolme, aby na nás spadla ☺. Budeme pokračovat ve virtuální procházce, tentokrát dějinami pohonných jednotek, kde se opět zaměříme na předválečnou a ještě starší produkci.**

Vážení přátelé, při prvním pokusu o tenhle článek jsem ve třetině rozvleklého textu přestal, vše si přečetl a odeslal via koš. Proč? Protože jsem došel k závěru, že by to bylo mlácení prázdné slámy či nošení sov do Athen. Totiž: pokud se někdo zajímá o veterany, či o motorová vozidla obecně, dá se předpokládat, že zná rozdíly mezi dvoudobým a čtyřdobým motorem, ví, co je to karburace či si umí odvodit z pohybu pístů nahoru a dolů, že motor pracuje ... Takže tentokrát bude text víceméně encyklopedický, navíc jsem toho názoru, že jeden obrázek řekne víc než tisíc slov (což samozřejmě není z mé hlavy, ale je to pravda).

Takže vidíme tu strojovnu a budeme dělit spalovací motory:

Podle pracovních cyklů:

- dvoudobé (Aero 30, DkW Schwebeklasse, Z 5)
- čtyřdobé (Škoda 420, Ford Rheinland, Stutz Bearcat)

Zde bych trochu odbočil, neboť jsem před mnoha lety slyšel z úst mistrovského „cimrmanologa“ Ladislava Smoljaka, že podle nejnovějšího bádání vynalezl český genius Jára Cimrman Pětidobý motor! Ano, čtete dobře ... „Sání, stlačení, výbuch, výfuk, ODPOČINEK“ – ovšem zatím jsem jej nikde neviděl, takže tuto možnost berme čistě teoreticky ☺ ...

Podle druhu použitého paliva a způsobu zapalování:

- zážehové či benzinové (Škoda Popular); v německé literatuře či ne odborných překladech do češtiny můžete narazit na termín „Ottomotor,“ což je výhradně německý výraz podle Nikolause Augusta Otty (vynálezce atmosferického motoru)
  - vznětové či nesprávně dieselové (Mercedes-Benz 260 D). Třebaže vynálezce Rudolf Diesel položil základy vznětového motoru dávno před konstrukcí prvního vozidla, objevily se pokusy s vznětovým motorem v osobních autech současně až v polovici 30. let – průkopníky byly německé firmy Daimler-Benz a Hanomag, v USA se zrodil vznětový agregát Cummins (firma dodnes existuje), ovšem byl vmontovaný do luxusního phaetonu Auburn, takže jej nemůžeme pokládat za kompletní vozidlo.
- Mezi motory zážehové můžeme počítat i různé druhy plynových pohonů: dřevoplyn, svítiplyn, generátorový plyn či jakékoli ostatní, jakož i směsi, které se u nás používaly od 20. let z důvodu neúměrného daňového zatížení benzínu a tím i ceny. Směsi byly zpravidla lihobenzinové, či s příměsí benzolu, někdy i pod vlastními názvy, např. Pragolin

Ještě bych se zastavil u plyných paliv. První takový agregát vznikl již v polovině 19. století díky snaze švýcarského poručíka Isaaka de Rivaze, ovšem definitivní podobu mu dal až Francouz Auguste Lenoir. Prakticky všechny předválečné plynové pohony byly náhražkou za nedostatkový benzin. Zde bych zmínil především spalování dřevoplynu, které dodnes zůstalo v povědomí. S dřevoplynovými generátory se můžeme setkat u již dost velké skupiny oldtimerů, spadajících časově do válečné či těsně poválečné doby. V naší zemi se nejčastěji setkáme s generátory firem Imbert, Grünert, Janka či Dokogen. Základem je válcový generátor, umístěný u modernějších karoserií v zavazadelníku, který tím ovšem ztrácí funkci, u starších modelů na držáku, umístěném vzadu na karoserii, či v případě vzadu uloženého motoru (např. KdF) vpředu. Těžší technika mívala i generátor s příslušenstvím na přívěsném vozíku – u nás takto jezdily autobusy. Generátor potřeboval palivo, běžně dřevěné špalíky či tzv. polokoks (odpadní látka z výroby synt. benzínu) a zásobník s vodou. Po zapálení hořáku se začal vyvíjet kysličník uhelnatý, který procházel filtrem, odstraňujícím saze, do potrubí, které se táhlo podél karoserie (příp. nad ní) až k motoru. Zde se ještě jednou přefiltroval, ochladil a vstupoval do směšovače, kde se smísil se vzduchem a tvořil tak palivo. Filtrace plynu mohla být vícenásobná. Účinnost a tedy ani výkon motoru zdaleka nedosahoval hodnot motoru benzinového, nesnadná byla i údržba a provoz: zdlouhavé zapalování, čekání na utvoření dostatečného

---



# Z HLUBOKÉ HISTORIE

množství plynu, pravidelné čištění a omezený dojezd. Přesto byl však dřevoplynový pohon rozšířen v celé válčící Evropě, v mnoha případech i několik let po válce. Jinou eventualitou, užívanou až do 60. let – zejména u větších a žíznivějších motorů – byl pohon na tzv. „Treibgas,“ obdobu dnešního LPG. Automobily jezdily s dvojicí plynových bomb na střeše či na zavazadelníku, odkud se pak plyn čerpal do směšovače v motoru. V 50. a 60. letech tuhle „vymoženost“ používali zejména majitelé předválečných amerik a podobných velkoobjemových motorů.

Motory lze rozdělit i podle druhu jejich chlazení:

- kapalinové (dříve pouze vodní): prakticky v podobě, v jaké jej známe dodnes s tím, že dříve samozřejmě neexistovaly speciální chladicí kapaliny, ale brala se čistá, v případě nouze i rybniční (takže tehdy ještě také čistá ☺) voda. Na zimu se přiléval zpravidla lfh, ale objevovaly se již patentované nemrznoucí směsi. Mnoho motoristů s sebou vozilo staré deky – když zastavili, tak aby „nevychladl motor.“ Kapalinové chlazení měly naše škodovky, pragovky a většina zahraničních vozů.
- vzduchové, které nepotřebovalo kapalinu a mohlo pracovat i v těžších podmínkách – legendárním a celosvětově uznávaným vzduchem chlazeným motorem je Tatra, kde byl použit již poč. 20. let u typu Tatra 11.

Dále rozeznáváme motory podle uspořádání válců:

- řadové: klasický motor s válci v jedné řadě, v dřívějších dobách až na výjimky uložený podélně (např. Škoda Popular). Řadový motor může být stojatý, šikmý i plochý ležatý
- vidlicové: většinou víceválcové, s válci ve tvaru V, např. Cadillac V16, ale i britská tříkolka Morgan s vidlicovým dvouválcem
- s protilehlými válci (tzv. boxer-motor): plochý agregát s válci po obou stranách, např. Tatra
- hvězdicový: zmiňuji jen pro úplnost, protože prototyp hvězdicového motoru byl vyvíjený a zamýšlený pro Tatra 600 Tatrplan

Motory můžeme rozdělit i podle počtu válců, od malého jednoválce (Aero 500), přes dvouválce (Aero 662), tříválce (Auto Union), čtyřválce (Tatra 75), šestiválce (Chevrolet Master), osmiválce (Mercedes-Benz 770), dvanáctiválce (Voisin) či šestnáctiválce (Marmon Sixteen)

Pro úplnost bych ještě zmínil motory s nasáváním, kdy se vzduch nasává do válce pohybem pístu, a kompresorové, kdy se o nucené plnění stará kompresor, buď zapínaný samočinně v určité oblasti otáček, či zapínaný řidičem, např. prošlápnutím plynového pedálu na podlahu. Kompresorové motory mají samozřejmě mnohem vyšší výkon, legendární jsou čtyř a půllitrové Bentleye – poznáte je podle kompresoru ve spodní části předku. Jen taková poznámka: zvuk předválečného auta s naplno pracujícím motorem a kompresorem je zážitek, který bych přál každému fandovi nefalšované techniky. Prehistorický řev motoru se po zapnutí kompresoru změní doslova v „ječák,“ který vám bude nahánět husí kůži, i když od něj budete daleko. Šťastní ti, kteří jej mohli krotit – vlastně: šťastní, ale hodně odvážní ...

Ještě zbývá snad rozdělení podle druhu ventilového rozvodu:

- SV: nejstarší a před válkou nejrozšířenější druh – ventily jsou umístěné na jedné straně motoru a ovládají se pomocí vačkového hřídele a zdvihátek. Říká se jim i motory „spodové“ – používaly jej např. Škoda 430 či Ford V8
  - OHV: dodnes nejobvyklejší způsob, visuté ventily, ovládané vahadlem ventilu, rozvodovou tyčkou a zdvihátkem. Takový motor má pod kapotou třeba Škoda Popular OHV
  - OHC: zmiňuji jen pro úplnost, neboť jej na předválečných vozech najdeme jen opravdu výjimečně (Horch). Má také visuté ventily v hlavě válců, ale na rozdíl od motorů OHV je v hlavě i vačková hřídel
  - Rozvody DOHC, IOE a podobné na běžných předválečných vozech nebyly
  - Zvláštností, i když např. v 20. letech poměrně rozšířenou, jsou tzv. „šoupátkové“ motory, jinak nazývané bezventilové, někdy i systém Knight. Jako první je použil Američan Charles Knight, v Evropě se montovaly
-



# Z HLUBOKÉ HISTORIE

většinou do drahých značek – Minerva, Itala, Voisin, Buccioli, Imperia, Panhard – ale i třeba v liberecké továrně do automobilů RAF. Namísto ventilů je motor opatřený dvojicí šoupátek válcového tvaru, nevýhodou je větší kouřivost motoru a větší spotřeba oleje.

To by, myslím, ke spalovacím motorům stačilo, a vydejme se do motoristického dávnověku, kdy samohyby poháněla pára.

Pro začátek uvádím, že se této pohonné jednotce říká výhradně parní stroj, nikoli parní motor, jak jsem v posledních letech několikrát slyšel i četl.

Základem každého parního stroje je parní kotel, umístěný vpředu, vzadu, u těžké techniky i v kabině řidiče, může být stojatý i ležatý. Topivo (dřevo, uhlí, koks) ohřívá vodu, čerpanou ze zásobníku a vzniklá pára rozpínavostí uvádí do pohybu píst (či písty). I parní stroj může mít různý počet válců, zpravidla jeden či dva. Pára se následně odvádí do kondensátoru, kde se opět mění ve vodu. Přenos výkonu je bezestupňový, zajišťuje jej kardanová hřídel nebo článkové (Gallovy) řetězy. Parní stroj byl ještě v těsně předválečných letech provozně výhodnější, až průmyslová výroba a rozmach zážehových a vznětových motorů pomohly k jejich vytlačení. Pomineme-li Cugnotův dělostřelecký tahač, parovůz Josefa Božka či parní omnibusy Richarda Trevithicka, výrobcem zprvu kočárových karoserií a tříkolek se staly firmy De Dion-Bouton-Trepardoux, Amedeé Bolleé, Gobron, White, Stanley, ale parovůz zhotovila i Kopřivnická vozovka (dnešní Tatra). Nejkrásnější přehlídkou historických parovozů je každoroční a renomovaný závod London – Brighton, jehož se smí účastnit pouze pozvané vozy do roku výroby 1904, a který jízdou oslavuje zrušení tzv. praporkového zákona v Anglii. Ač se to nezdá, mnoho zastánců měly parovozy v USA – nejznámější je bezesporu Stanley Steamer, vyráběný od přelomu 19. a 20. století až do poloviny 20. let. Jeden exepilář z raného období výroby se dochoval i u nás, zatím je sice neprovozní (prošla kotlová zkouška), ale jinak je plně funkční. V interiéru parovozu najdete volant, ale také mnoho ventilů k ovládnání napájení vodou, k přepouštění páry, apod. Parovůz se rozjíždí naprosto tiše a plynule, s jemným odfukováním, které se zrychluje úměrně k vzrůstající rychlosti vozu a přechází do syčivého šepotu. Nezanedbává zplodiny, většinou si jen „značkuje“ cestu vodní stopou. Nevýhodou je omezený dojezd, čekání na páru a časté čištění kotle a roštu. Tomu se snažili odpomoci výrobci luxusních parních vozů ještě v 30. letech, především americký Delling a Noble, kteří zavedli petrolejové vytápění, rychlohořáky s vývinem potřebného množství páry do 2 minut. Tím ovšem doba parostrojů skončila. V neposlední řadě bych ještě zmínil, že hranici 200 km/h poprvé překonal právě Stanley Steamer s proudnicovou karoserií. U nás můžeme nalézt funkční repliku Božkova parního kočáru, která byla postavena pro natáčení filmu Posel úsvitu, pak repliku parního kočáru Virginio Bordino z r. 1850, jíž postavil jistý moravský sběratel, dále repliku parního vozu De Dion-Bouton (ve vých. Čechách), dochovaný Stanley Steamer 1904, několik parních vozů v majetku technického musea, a nelze zapomenout na dva kompletní a jedno chassis značky Škoda Sentinel.

Toliko o páře – naskytne-li se vám možnost, přistupte blíž beze strachu. Uvidíte živoucí organismus, který se nadechuje a oddechuje, šíří kolem sebe strojní vůni páry a těžkého oleje Vulcan, a zároveň je nejkrásnější mechanickou architekturou vyrobenou člověkem.

A co „hromy a blesky“ – tedy elektřina?

Tato přírodní síla s plnou vervou zaútočila na silniční monopol páry i na nesmělé pokusy spalovacích motorů. Dostalo se jí i významné satisfakce: Belgický jezdec Camille Jenatton na doutníkovitém elektromobilu, pojmenovaném „La Jamais Contente (Věčně nespokojená)“ byl první, kdo překonal magickou hranici stokilometrové rychlosti. Můžeme být hrdi na českého vědce Františka Křižíka, který mimo celé řady užitečných vynálezů sestrojil několik elektromobilů, první z nich již v roce 1895! Dále následovala dvojice dalších, které on a jeho rodina používali k běžné potřebě, a dokonce si na elektřinu upravil vůz původně vybavený spalovacím motorem. Ovšem, nic naplat, i jeho elektromobily musely ustoupit a tak Křižíkovým posledním vozem byla elegantní Tatra 77. Již zpočátku čerpaly elektromobily energii ze soustavy akumulátorů (ono se vlastně dodneška skoro nic nezměnilo), jen těch „dobíjecích“ stanic bylo méně a dojezd vozidla jen několik desítek kilometrů. Přesto se elektrické vozy účastnily třeba i známého závodu Paříž – Rouen, uspořádaného na přelomu 19. a 20. století pařížským deníkem Le Petite

---



# Z HLUBOKÉ HISTORIE

Journal. A nevedly si špatně ... Mnoho zastánců elektrického pohonu bylo i na druhé straně Atlantiku – tam dominovala značka Baker a Detroit Electric, a mohli jste si tam již tehdy objednat elektromobil jako stavebnici. Zajímavým počinem je rakousko-uherský Lohner-Porsche, vybavený elektromotory v nábojích kol – ovšem tento nápad se příliš nerozšířil. Elektromobily našly již po 1. světové válce uplatnění v malé rozvázkové službě, zásobování a v některých případech jako městské taxíky. Ve druhé a třetí dekádě minulého století však již zásadním způsobem vývoj automobilu neovlivnily.

Zbývá už jen stručně se zmínit o ostatních – víceméně kuriosních a ojedinělých – pohonech, např. raketový. Tím byl na poč. 20. let vybaven německý Opel RAK, několikrát se úspěšně projel, ale pak vzrušení utichlo. Podobně tomu bylo i s pokusy o gyromobil, v němž se v nabíjecí stanici elektrickou silou natočil setrvačnický, který pak po určitou dobu svou rotační poháněl vozidlo. Nezbytností ovšem byla další „natahovací“ stanice v místě dojezdu. Tento druh pohonu se zkoušel o trolejbusů při přejezdech mezi zasíťovanými úseky. Pohon hodinářským perem, silou skrytého tažného zvířete či člověka se zabývat nebudeme, i když tyhle pokusy skutečně proběhly.

Tak, a můžeme zavřít kapotu, resp. přiklopit zpět obě její boční křídla, přepásat koženým řemenem, otevřít palivový kohout, nastavit předstih na volantu, nasadit kliku a ve správném okamžiku cuknout .... Jaúúúúúú, já jsem dostal přes ruku, snad ji nemám zlomenou? Tak si tedy někdy povíme, jak v roce 1910 Charles Kettering sestrojil starter .... Šťastnou cestu!!!

Text a foto: Pavel Kopáček a jeho archiv



Údržba dřevoplynového generátoru spočívala především v pravidelném čištění kotle, roštu a popelníku



Poválečná palivová nouze zasáhla i Skandinávii a dřevoplynovým pohonem byla vybavována i zcela nová auta



<<<<<< Mezi vybombardovanými troskami domů jede malý Opel s bombami na střeše. Tomu se říkalo (i u nás) „Treibgas“



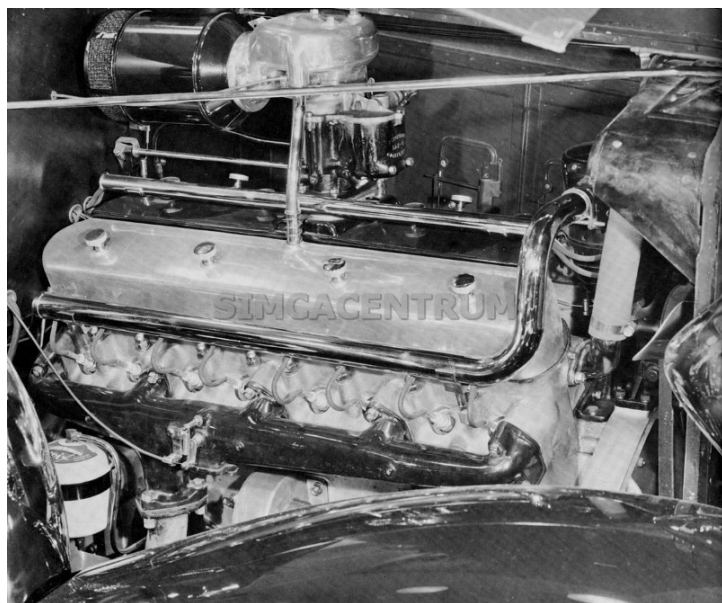
Typický obrázek poválečného Německa: silně opotřebovaný Mercedes-Benz s agregátem na dřevoplyn. Podobné jezdily (zejména v DDR) až do 50. let



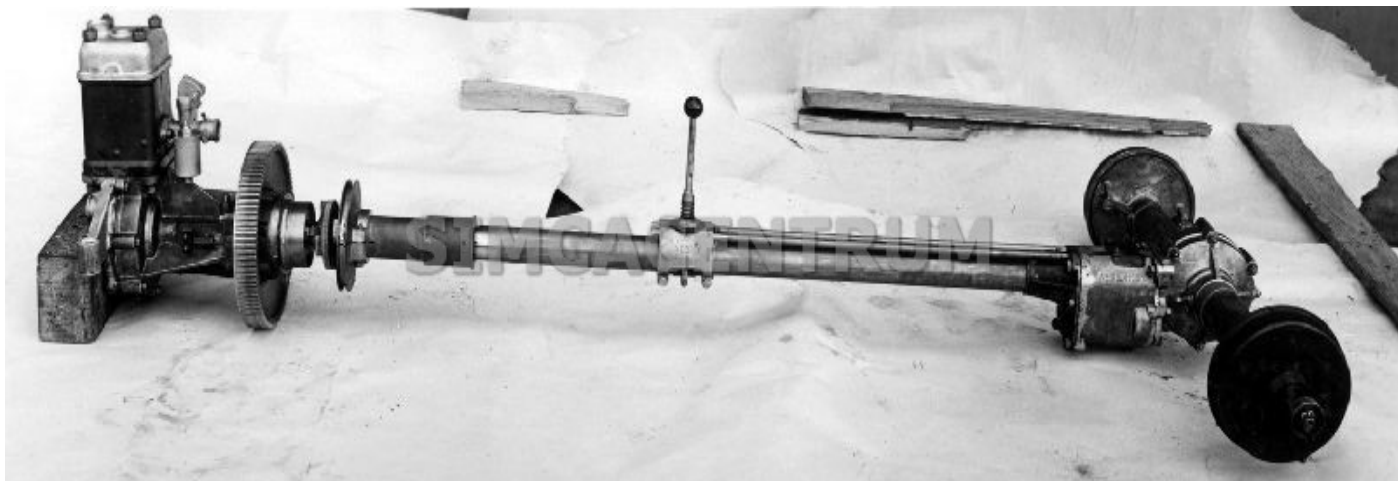
# Z HLUBOKÉ HISTORIE



Klasický řadový čtyřválec Škoda, který se objevil v Popularu a v kariéře pokračoval i po válce



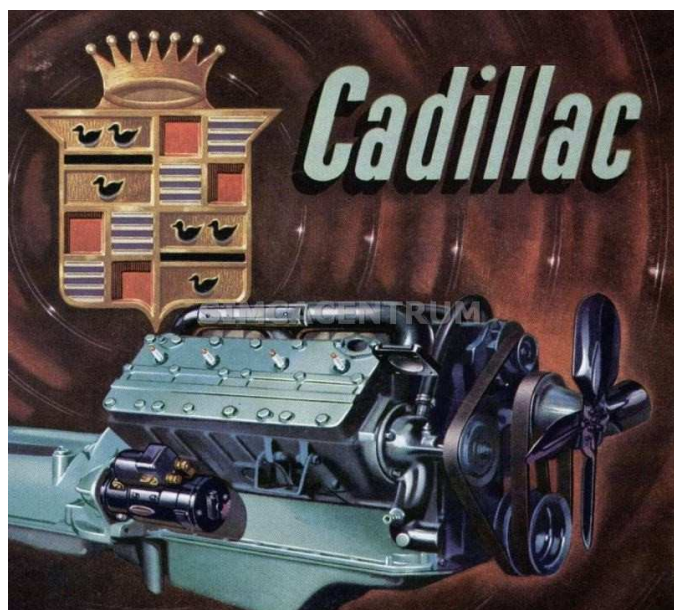
Vidlicový šestnáctiválec Cadillac na výrobní lince



Když jednoduchost, tak absolutní: jednoválec Aero 500 s kompletní hnací jednotkou



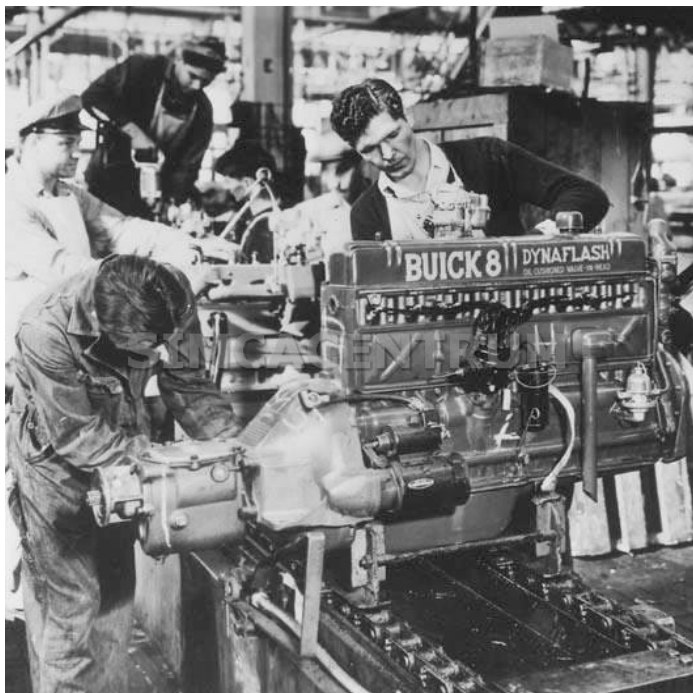
Kliková hřídel s písty pochází z řadového šestiválce Škoda 645 z konce 20. let



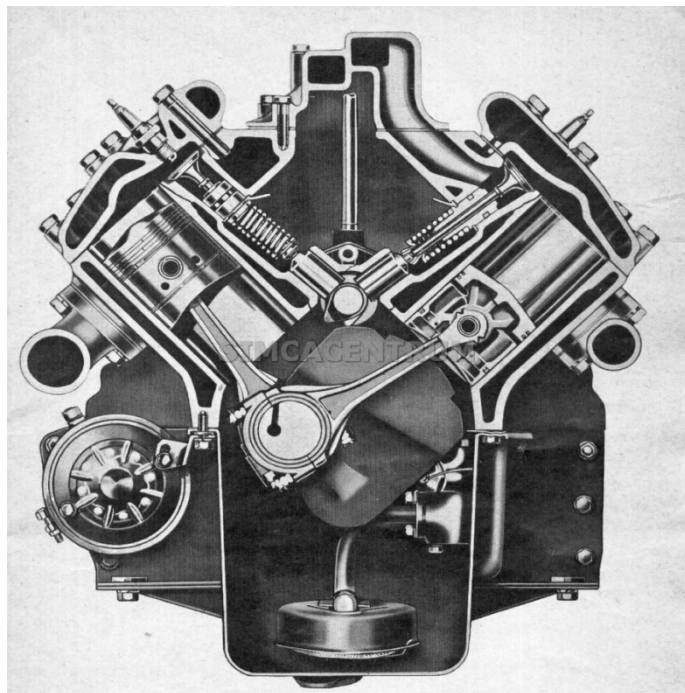
Reklamní vyobrazení nového osmiválce Cadillac



# Z HLUBOKÉ HISTORIE



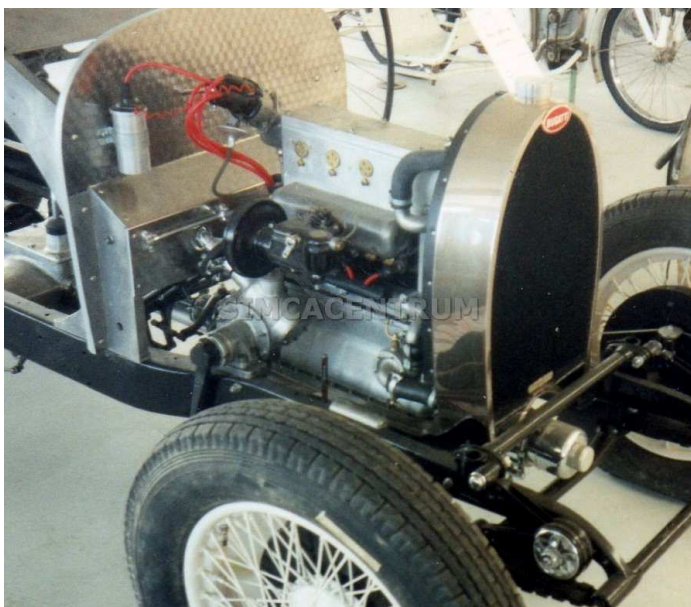
Montáž řadového osmiválce Buick - celý monoblok s převodovkou byl značně těžký a rozměrný, ale Buick jej používal až do roku 1953



Průřez legendárním spodovým vidlicovým osmiválcem Ford - patřil k nejoblíbenějším motorům vůbec



Kompresor na přídi malého MG



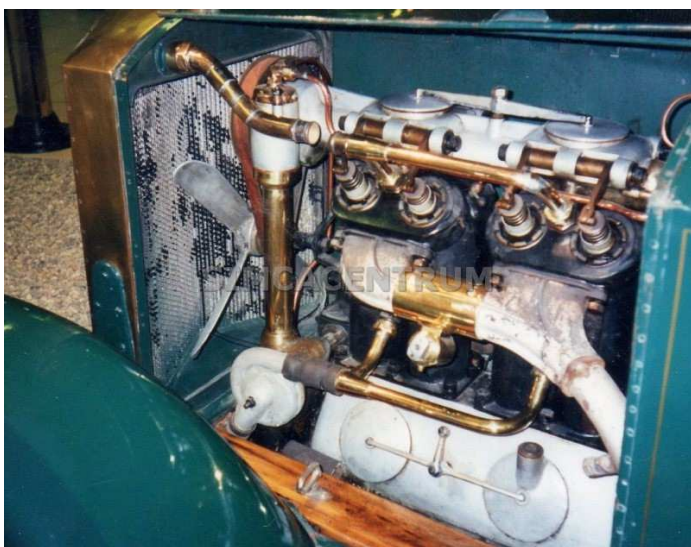
„Patron“ Bugatti byl prý přímo posedlý pravými úhly - ovšem motor je nádherný, co říkáte?



Takhle vypadá V16 před renovací. Naposledy se točil v 50. letech, ale i v době pořízení snímku byl provozuschopný



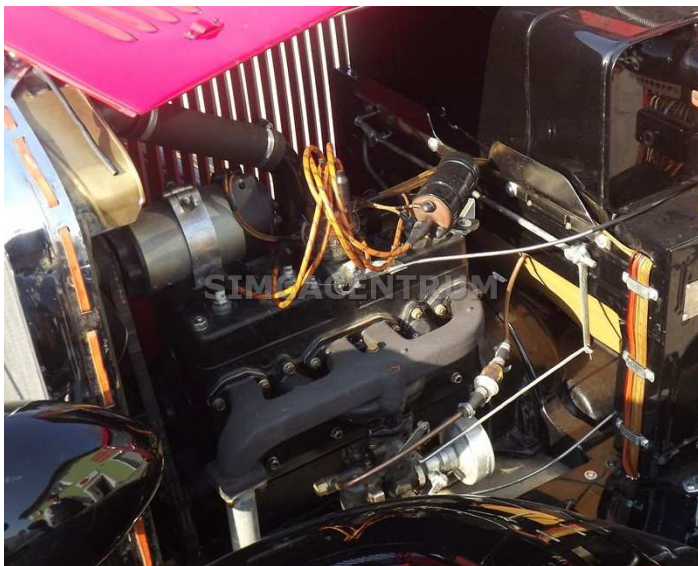
# Z HLUBOKÉ HISTORIE



Ukázka mistrovské práce: motor Tatra U vypadá jako umělecké dílo



Šlo by to jednodušeji? Už asi ne ... A přece Tatra 57b sloužila do roztrhání těla. Můžeme tohle říci o dnešních mutantech pod kapotou??? ☹



Profesionálně renovovaný řadový čtyřválec SV u Škody 430D



Walter Christie byl zdatný mechanik a nápaditý tvůrce, což potvrzuje nejen vlastnoručně postavený závodní vůz s příčně uloženým motorem jako součástí hnané přední nápravy, ale třeba i prototyp rychlého tanku, který byl použitý při konstrukci sovětského T 34



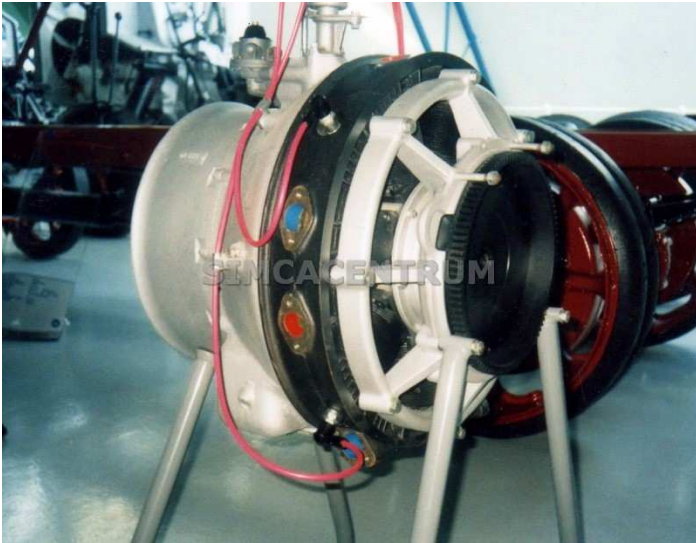
Ukázka strojařského kumštu: tříkarburátorový šestiválec v BMW 327/328



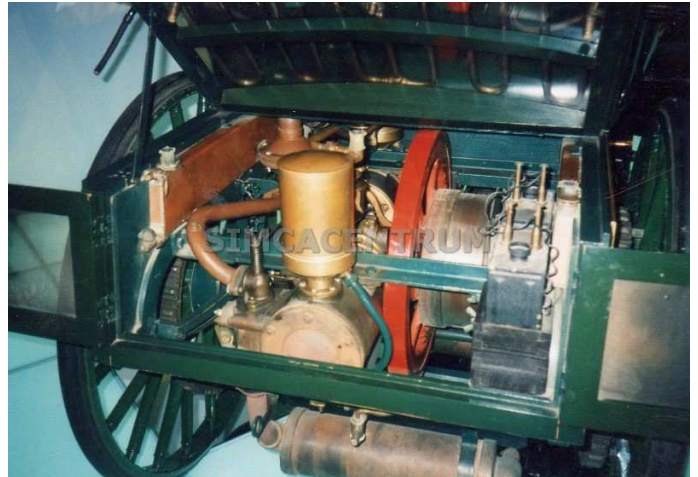
Mohutný vzduchem chlazený V8 zaplňuje celý zadní motorový prostor Tatra 87



# Z HLUBOKÉ HISTORIE



Prototyp hvězdicového motoru, plánovaného do Tatry 600



První kopřivnický vůz NW Prásideant poháněl jednoválec Benz. Na snímku replika motoru v novostavbě Prásideanta z roku 1977.



V roce 1902 vyjel tento zajímavý Lohner-Porsche s elektromotory v nábojích kol



Již více než sto let patří k základnímu vybavení elektromobilu sada akumulátorů

**The Standard of Electric Vehicles**  
The carriage for every-day service—no matter what the weather.  
The simplest to operate—the safest to drive.

**Baker Electric Vehicles**

The Automobile without a repair bill.  
The Car with a motor and controller which require no attention, and that will not get out of order.

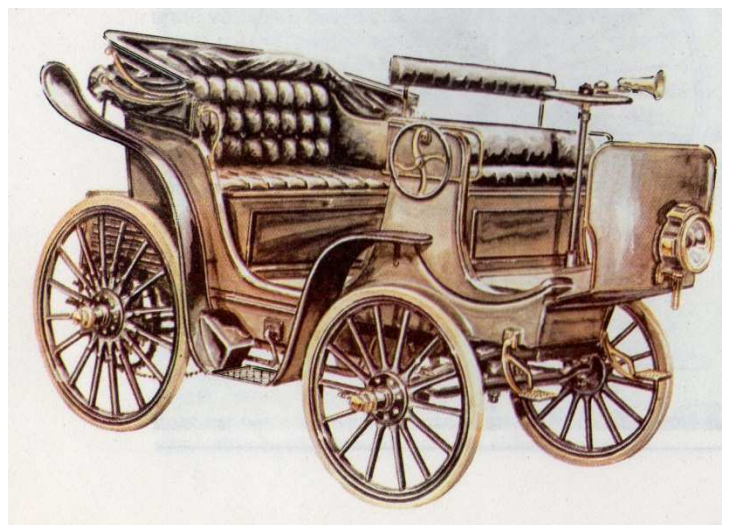
The highest expression of modern electrical and mechanical engineering combined with nine years' experience in progressive Electric Automobile construction.

**Roadster**  
The Machine with a factory behind it which produces quality.  
The pride of the maker.  
The pride of the owner.  
The Electric recognized as the most efficient in the world.  
The Automobile with the fewest parts and fewest adjustments.

**Baker Electric Vehicles**  
Baker Electrics are built on the principle that "Simplicity means Reliability"  
Let us send you our catalog showing a complete line of fifteen different models of Baker Electrics.

**The Baker Motor Vehicle Company**  
Agencies in all principal cities. 33 W. 80th Street, Cleveland, O.

**Queen Victoria**  
**Roadster**  
**Landaulet**  
**Inside driven Coupe**

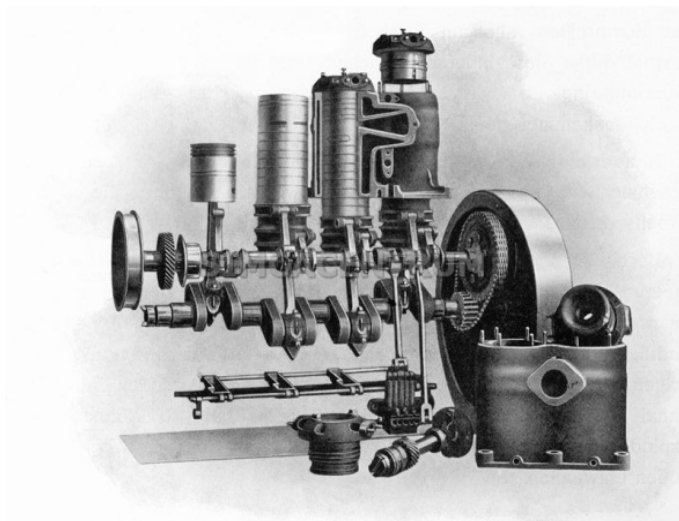


Proslulý elektromobil ing. Křižíka

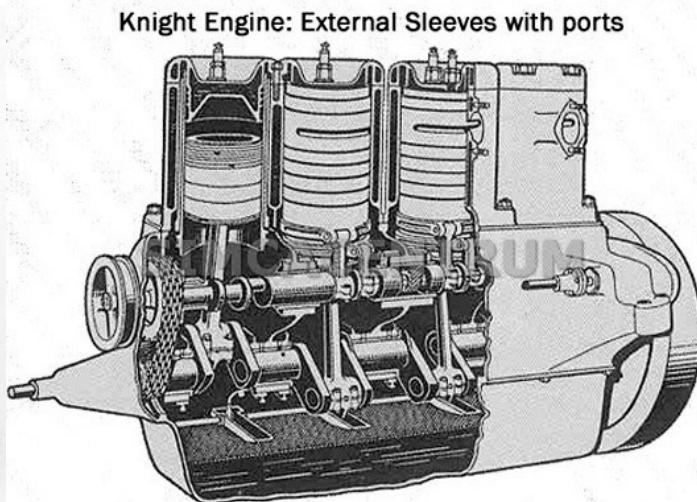
Nabídka firmy Baker Electric byla v roce 1904 velmi rozmanitá a svědčí o zájmu, kterému se za oceánem těšily elektromobily



# Z HLUBOKÉ HISTORIE



Částečný řez šoupátkovým bezventilovým motorem RAF



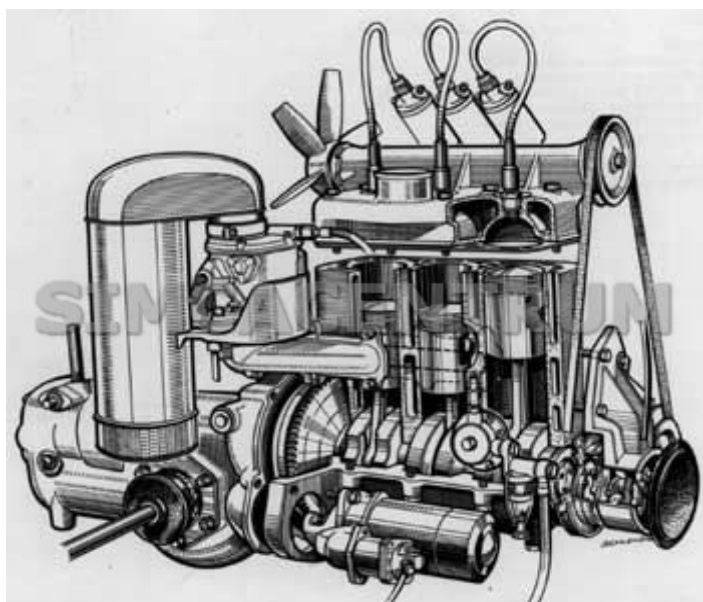
Knight Engine: External Sleeves with ports

Šoupátkový motor systému Knight



Dvoudobý dvouválec DKW

Dvoudobý tříválec Auto Union. Všimněte si trojice cívek, každá pro jeden válec >>>>



Raketový Opel RAK jezdil skutečně na principu raketového motoru

Detail zádě s množstvím trysek

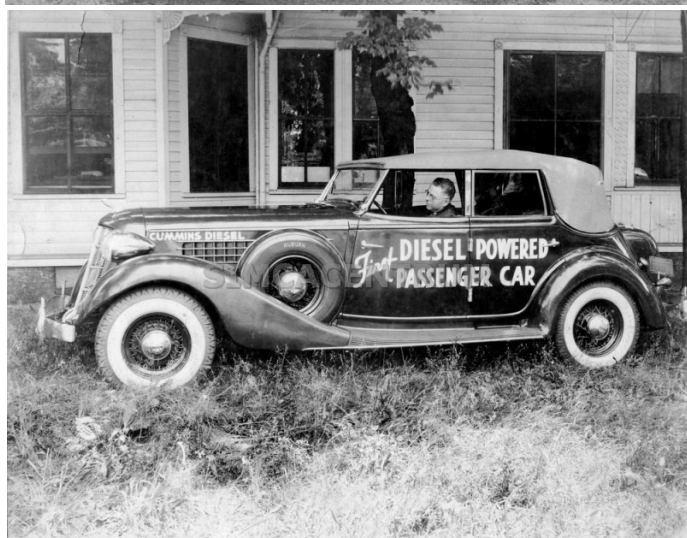




# Z HLUBOKÉ HISTORIE



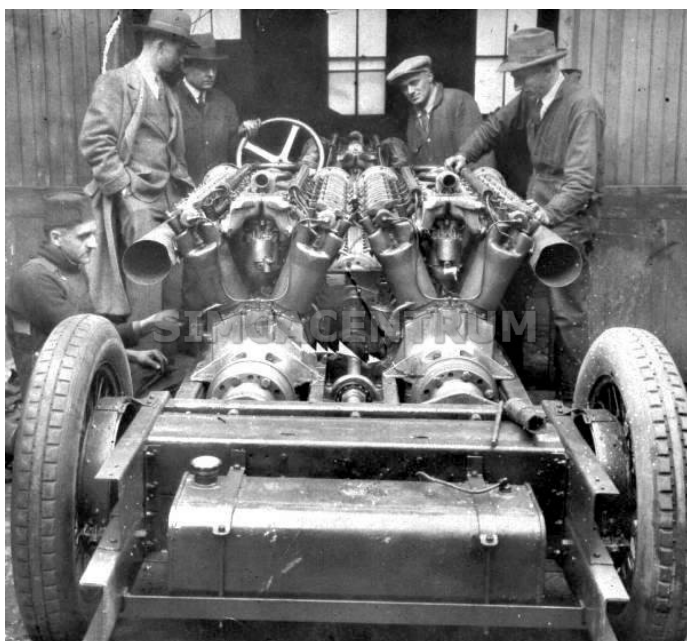
Za první seriové auto se vznětovým motorem je pokládán Mercedes-Benz 260 D z roku 1936. Na vedlejším snímku detail motoru.



Americký konstruktor Cummins sestrojil výkonný vznětový motor, ale zabudoval jej do vozu Auburn.



Bezprostředně po debutu vznětového Mercedesu přišel se stejným agregátem i německý Hanomag Rekord.



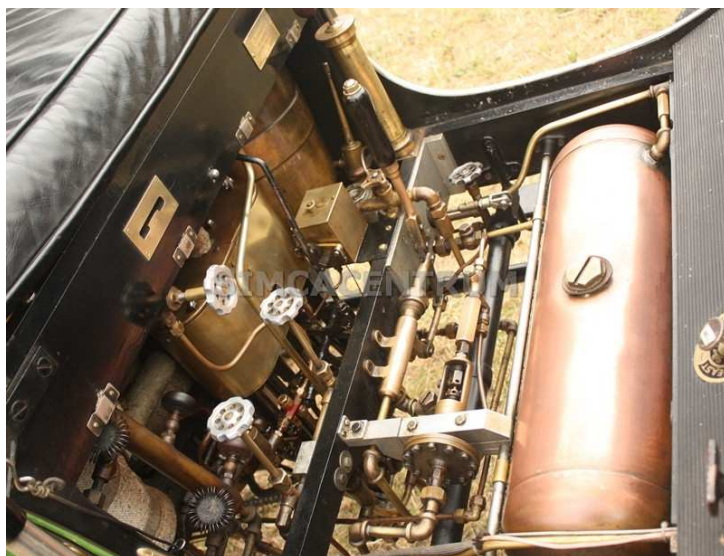
Pozoruhodná sestava tří velkoobjemových motorů v britském rekordním vozidle. Rekord se podařit nepřekonal, stav vozu i motorů je vidět na druhém snímku.



# Z HLUBOKÉ HISTORIE



Stanley Steamer r. 1910 po dojezdu z veteránské jízdy.  
Pojistný ventil vypouští páru ...



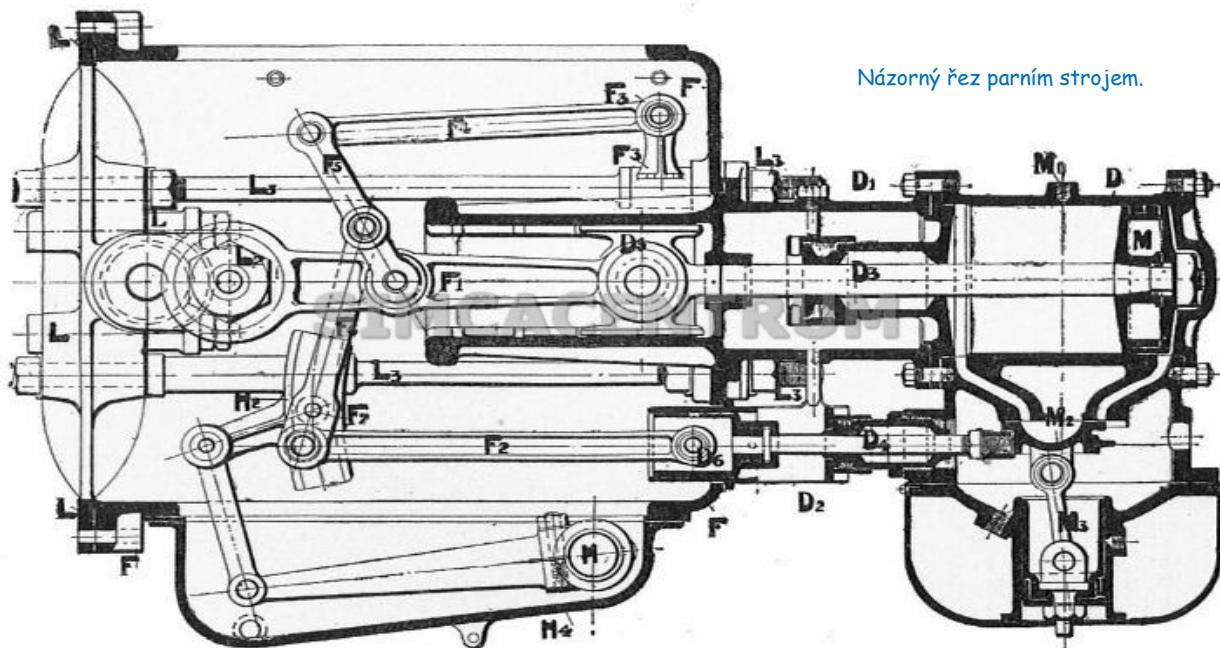
Po odklopení krytu spatříte některé ovládací armatury parního stroje.



Parní tříkolka z konce 80. let 19. stol.



Kompletní chassis amerického parního Doble z roku 1926



Názorný řez parním strojem.



# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

## Tříkolky, čtyřkolky, vozítka a prdítko ....1.díl

Doprovázejí nás po celých dějinách motorismu, jsou malé, tudíž většinou vyvolávají sympatie, jsou obratné, takže ve městech jedouce občas i po chodníku pokoří i mnohaválec s maskou chladiče tvaru katedrály, jsou úsporné, takže se tankují v duchu známé anekdoty („Kolik stojí kapka benzínu? Nic! Tak mi nakapte dvacet litrů!“) – prostě mnoho věcí hovoří v jejich prospěch ... Ale podívejme se na ně prismatem uplynulých věků i dneška!



Takže především: jak můžeme tuto skupinu definovat? Tříkolka je jasná, zbývá tedy čtyřkolka (ted' nemyslím uřvaný Quad), vozítka a prdítko. V našich podmínkách se pojmem vozítka (lidově a láskyplně i prdítko) rozumělo malé motorové vozidlo, tříkolové nebo čtyřkolové, zprvu do objemu motoru 400 ccm, později i vyšším. Ovšem – co země, to jiná pravidla. Někde byla vozítka skutečně jen silničními bleškami, jinde (třeba) ve Francii dostala i podobu cyclecarů, v Americe pak byla občas větší, než běžný evropský automobil. Stanovme si definici vozítka – s vědomím, že každý chápe onen termín jinak: za vozítka nepovažuji miniautomobil, tím spíše ne VW brouk, Austin Mini, Renault 4CV či Fiat 500. Ovšem ani Aero 500, Glas Isar, NSU-Fiat či Gutbrod Superior. Vozítkem může být světově populární Isetta, Velorex či sovětský SMZ 3. Pohon zajišťuje spalovací motor – dvoudobý i čtyřdobý, elektromotor, vzácně parní stroj. Většinou pojmu dvě osoby, občas tři, a ty nejmenší jen řidiče.

Tříkolkou se automobil narodil – nejen Benz Patent Motorwagen v roce 1886, ale – pokud pomineme Stevensovy pozemní plachetnice ze 17. století a parostrojní pokusy nizozemského misionáře Verbiesta na čínském dvoře před 700 lety) – tak i rozměrný a skřípající Cugnotův parovůz, zamýšlený jako tahač děl. V minulém století snad nebylo roku, aby se neobjevila nová značka či výrobce, tříkolky zaujaly své pevné místo na silnici, byly pohodlnější než motocykl se sidecarem, ale mnohem levnější než automobil, byť se honosil přízviskem „lidový.“ Desítky a později stovky vyzrálých či někdy udivujících strojů brázdily všechny světadíly, odpovídající přesně potřebám svých zákazníků.

Kdysi Rakousko-Uhersko, dnešní Česká republika, bývala výspou strojírenské zdatnosti a dovednosti. Již v prvních letech minulého století přistoupila firma Laurin & Klement ke stavbě tříkolky, když zúročila své



zkušenosti z výroby motocyklů. V roce 1909 začal tříkolové vozidlo vyrábět Josef Walter, zakladatel jinonické letecké továrny, a sice s litrovým dvouválcem. Úspěšnou produkci zastavila až první světová válka. Později se objevilo několik domácích konstrukcí, ovšem snaha o větší kus trhu se minula účinkem. Jmenujme třeba dvouválcový Trimobil konstruktéra Jaroslava Šibravy, který své pozdější výtvořiny již prodával pod vlastním jménem, či cyclecar VaJa nebo maličký Gatter, který jako mnoho jiných vozítek neměl zpátečku. Jako všude jinde, se i v ČSR vyskytlo mnoho kutilů, kteří si svá vozítka vyráběli sami. Tento trend vyvrcholil v poválečných letech, kdy se vozidla, palivo, pneumatiky a maziva staly naprosto nedostatkovým zbožím, a události roku 1948 učinily přítrž všem továrním snahám. Ale již na konci 40. let se v Praze konala výstava amatérských

# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

vozítek, s hojnou účastí a velkým zájmem veřejnosti i tehdejších sdělovacích prostředků. Zastavme se např. u Lidovky (1946) ing. Piláta (dochované do dneška), která by v hospodářsky fungujícím státě měla naději na velkosériovou výrobu. Je to do detailu propracovaný vůz s motorem DkW, umístěným vzadu. Stejně tak vyvrálá vozítka Václava Krejbicha, jichž se několik dochovalo, nebo sympatický Minicar ing. Rudolfa Vykoukala, poháněný jednoválcem 200 ccm, s náhonem na přední kola a třímístnou karoserií. Nelze zabíhat do detailů, jak naší produkce, tak zahraniční – továren, vyrábějících tuto silniční drobotinu, byly stovky, amaterských stavitelů pak tisíce. Z československých poválečných snah o lidovou motorisaci povstaly amaterské výtvořiny roztočivých názvů: Mirda, Krajan, Juchtajděrda, Autocykl, Hanel či Frada. Ovšem největší blamáže na českém a slovenském motoristovi se dopustily obě naše letecké továrny – Avia a Moravské letecké závody. První jmenovaný začal vyvíjet úhledný vozík značky Avia, s odsouvatelnou střechou, poháněný motorem Jawa. Zájem byl obrovský – Svět motorů pravidelně otiskoval záběry z vývoje a z výroby (!!!!), až pak přišla studená sprcha ve formě ukončených vývojových prací. Projekt vyšuměl do ztracena. Zkrátka – podvod na lidech ... Z desítky vyrobených vozítek dvou typů se dochovaly dvě (možná i tři). Podobně dopadl Moravan, krabicovité, poměrně prostorné vozítko bezkapotové karoserie, opět s motocyklovým motorem. I tahle záležitost se v tichosti vytratila, i když bez předchozího halasného vytrubování a propagačních jízd, jak tomu bylo u Avie. I jeden Moravan se dochoval, byť v dost tristním stavu. Vznikla i dvě vozítka pod značkou Praga, a údajně i Tatra – což se mi ovšem nepovedlo ověřit. Naší i světovou legendou se stal Velorex, přímý potomek Oskaru bratří Stránských. Geniálně jednoduchý, podle některých ošklivý (proč?) vozík s postupně zvyšující se kubaturou motoru, tříkolový, pak i čtyřkolový, s různými karoseriemi, přidělovaný na pořadník invalidům. Posléze jej měl doplnit Motorex, ten ale zůstal jen v prototypovém stadiu. Není potřeba dodávat více, Velorex je notoricky známý, příp. zájemce odkazují na výbornou knížku znalce Velorexů p. Fajmona. Ovšem netoliko Velorex brázdily naše děravé silnice – v několika kusech se dovezly (ke zkušebním a srovnávacím testům) německé a italské Isetty, německé Goggomobily či italské tříkolky Piaggio. Koncem 60. let v době relativního uvolnění se sem dostalo několik desítek zahraničních vozítek, dovezených jako ojetiny buď podnikem Tuzex či individuálně. Pak se nadlouho naše firmy odmlčely, přišlo sem jen několik invalidních tříkolek Duo z DDR, až před nedávnem zazářil jakýsi novodobý derivát Velorexu, který má ovšem k původnímu „netopejru“ kosmicky daleko. Ve výčtu jsem záměrně vynechal tříkolky s jasně motocyklovým původem, např. Orthopedia či rikša z ČZ 175.



Ostatní země bývalého Socialistického tábora na tom byly podobně: DDR vyráběla mimo již zmíněných vozíků Duo také svou kreaci, podobnou Velorexu, ovšem jen kusově. Amaterská stavba zde dosáhla značných rozměrů, možná díky dostatku silných motocyklových motorů. Polsko vyvinulo vlastní vozík pod názvem Mikrus, zřetelně menší než populární Syrena. I Mikrus byl na pořadníky, ale stavba probíhala bezmála velkosériově, dnes existuje dokonce Klub přátel Mikrusů. To už ale nelze říci o dalším polském pokusu, vozítku Smyk, vzniklém snad jen ve dvou kusech. Lépe nedopadl ani malý WFM 150, jehož osud



# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

se naplnil po pěti zhotovených kouscích. O Maďarsku se tvrdí, že je bez automobilové výroby, v minulosti to ovšem tak docela pravda nebyla. Od malého János Csonka až po luxusní Magomobil Magosix si mohl z domácí nabídky vybrat každý. Se vším ale zatočila válka a vláda lidu. I zde ovšem vzniklo několik zajímavých exemplářů: vcelku úhledné vozíky Balaton a Alba Regia (podobné naší Avii), doplněné o menší Úttörö, u nějž tvůrci ani nezastírali inspiraci Isettou. Rumunsko a Jugoslávie zůstávají stranou – Jugoslávie oficiálně dovážela BMW Isetty a BMW 600, o významnějších domácích konstruktérských počinech se literatura nezmiňuje. V Rumunsku – pokud již někdo něco postavil – šlo o naprosto primitivní výtvary, poháněné většinou válečnými motocyklovými motory, ovšem viděl jsem i fotku takové malé obludky, hnané „stabilákem.“ Podobná situace panovala i v Bulharsku – až na výjimky. No a přejdeme k šestině světa, k příteli nejméně známému, totiž k Sovětskému svazu. Tady se situace vyvíjela naprosto jiným směrem. Poválečný průmysl byl schopen nabídnout jen málo. Výjimkou je již zmíněný SMZ S1 a větší SMZ S3. Světový boom vozítek v 50. letech se ale nevyhnul ani tomuto obru na hliněných nohách, a světlo světa spatřila v roce 1956 desítka úhledných vozíků Bělka s motocyklovým dvouválcem 750 ccm. Zaoblená bezkapotová karoserie působila úhledně, existovala i otevřená nákladní verze. Ale jak už to bývá, k produkci je cesta daleká, a tak v rámci tehdejší špionomanie byly všechny Bělky sešrotovány. Ani prosba ředitele moskevského polytechnického institutu o zachování jednoho musejního exempláře nebyla vyslyšena. V 70. letech začala výroba levného vozítka pro tělesně postižené. Hranaté přibližovací dostalo všeřikající název Invalidka. Ovšem – doménou tehdejšího SSSR byly tzv. „samodělky.“ Jelikož výroba osobních vozů kryla jen několik procent poptávky, počítaje v to i potřeby státních orgánů, zasloužilých pracovníků, úderníků a lidí s protekcí, svolila vláda k individuální stavbě. Podmínkou byl tovární motor, jeho stav ovšem nikdo



nekontroloval. Do poloviny 70. let se tak v každém městě kutilo, kupovalo, ale především kradlo, jen aby rodina měla něco, čím by odjela k blízkému lesu nebo potoku pytláčit. I „samodělky“ mají dnes své kluby.

Západní Evropa se stala dějištěm vzniku a zániku stovek značek, a během války i rozsáhlé amatérské stavby. Třebaže v produkci vozítek vynikala Velká Británie, Francie a Německo, měl zde své zástupce prakticky každý stát, včetně Norska, Finska či Portugalska. Z Anglie pochází legendární Morgan Threewheeler s vidlicovým dvouválcem před maskou chladiče. Ostatně značka Morgan se tříkolkám začala věnovat již v roce 1907. Nesmírně populární vozidlo dnes prožívá reinkarnaci, ovšem samozřejmě opět v podobě vozidla pro velmi majetné, s původní lidovou tříkolkou nemající již nic společného. Rovněž známí výrobci osobních aut zařadili do programu vozítka: např. Hillman, Allard či AC. Ovšem desítky

dnes již většinou zapomenutých firem si chtěly také ukousnout z nenasyceného trhu, ve většině případů byla ovšem jejich životaschopnost velmi krátká. Z Francie pochází několik zajímavých konstrukcí, např. Champion 400 s vzhledem opravdového automobilu, dodnes populární Rovin, vyráběný bratry Raoulem a Robertem Rovinovými ve čtveřici typů a osazený motory od 250 ccm, Decolon s motorem Ydral 175 ccm či malá serie vozítka Chausson CHS, stavěná v r. 1946 proslulou francouzskou karosárnou a používající motocyklový jednoválec 350 ccm. Prodej probíhal pod staroslavnou značkou Chenard & Walcker, konec výroby uspořádal poválečný nedostatek kovových materiálů. Itálie proslula zejména malou a sympatickou Vespu 400, vyráběnou ve známé motocyklové továrně. Dalším trhákem se stala nesmrtelná Isetta, která svou kariéru započala u firmy Iso jako vozítko nebo malý nákladáček. Italové prodali licenci do Španělska, Francie, ale zejména Německa, kde jej továrna BMW zdokonalila, zastaralý dvoutakt nahradila čtyřtaktním motorem, provedla karosářské retuše a začala chrlit tisíce malých a světově oblíbených vozítek. Z menších výrobců jmenujme např. Revelli, který za války úspěšně prodával vozítko Elettro, které nevyžadovalo nedostatečná paliva. Velmocí vozítek se stalo Německo. Už před válkou si zde konkurovala řada výrobců, jmenujme třeba Bungartz, Pöbel nebo Goliath. Ale teprve po válce nastal ten pravý rozmach!!! Nepřeháním,



# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

když uvedu, že počet výrobců přesáhl stovku, někteří ovšem měli jepičí život. To se ale nedá říci o firmě Tempo hamburské firmy Vidal & Sohn, jejíž tříkolky s motocyklovým motorem Ilo prosluly už před válkou. Pokračovatelem se stal v 50. letech Goliath Goli. Další německou klasikou je Messerschmitt, vyrábějící v bývalých leteckých továrnách tří- a čtyřkolky. Nejmenší model měl objem pouhých 125 ccm, největší čtyřkolový Tiger dokázal „zatopit“ i leckterému autu, a odnesl si i sportovní vavříny. Malý Kleinschnittger se tvářil jako „dospělý“ automobil, a byl velmi oblíbený. Popularity dosáhla i tříkolka Fuldomobil. Již jsme se zmínili o Isettě, dalším šlágreem byl model 600 (občas nesprávně označovaný také jako Isetta). Ten měl již blízko ke skutečnému automobilu. Další legendou je Goggomobil, původně malé autíčko s objemem 250 ccm, později elegantní sportovní verze – to vše z dílny firmy Hans Glas. Jméno Hans Trippel si někdo možná správně spojí s konstruktérem obojživelných vozidel, ovšem pod touto značkou vznikla i menší serie vozítek s kubaturou 600 ccm. Maico byl velmi elegantní sportáček, Victoria Spatz překvapila svým člunovitým tvarem – ale pak se najednou všechna vozítka jakoby začala podobat Isettě ☺. Heinkel – jméno známé z válečného leteckého průmyslu – pod nímž se prodávaly nejen spolehlivé skútry, ale i vozítka Heinkel Kabine. Jeho britskou verzi vyráběla firma Trojan. Další z dřívějších leteckých gigantů, firma

Dornier, vyráběla vozítko Delta, naprosto stejné zepředu i zezadu. To ovšem nebyla jen výsada Dornieru, známý Zündapp, který se po válce marně pokoušel o stavbu automobilů, uvedl na trh rovněž dnes již legendární model Janus, také se shodnou předí i zádí. Jméno dostal po bohu Janusovi, který měl dvojí tvář. Z pozdějších vybíráme např. AWS, vyráběný na přelomu 60. a 70. let, osazený motorem Goggomobil. U zákazníků ovšem propadl, doba vozítek byla ta tam. Ještě na skok do Španěl: v roce 1953 začíná stavba malé serie tříkolky Gaitan Tri s dvoudobým jednoválcem 125 ccm. Firma „Motores y Motos“ vyráběla vozítko Rana Furgoneta v nákladní i osobní verzi, paleta motorů sahala od



125 do 500 ccm. Norsko zastupuje Hagen Electric, vzniklý opět ve válečném nedostatku, a stavěný od r. 1944. Jeho poválečná varianta se spalovacím motorem ale zcela propadla.

Severní Amerika a jmenovitě USA měly samozřejmě zcela jiné podmínky. Nutnost tříkolek a vozítek zde nebyla diktována nedostatkem, hmotnou nouzí či vládními direktivami. Tříkolky tak dosahovaly i rozměrů běžného amerického auta a kupovaly se zejména jako výstřednost. Mezi výrobci vyniká firma Davis, která dokonce dovedla do serie plnohodnotné tříkolové vozidlo, velice obratné – ovšem zájem nebyl takový, jaký výrobce očekával. Dalším jeho zajímavým pokusem byla tříkolka, zhotovená z válečného Jeepu MB. „Velká trojka“ představila mnoho tříkolových konceptů, jeden dokonce dvoukolový (Ford Gyron), ale do montáže nešlo nic. Americká vozítka měla obvykle délku přes čtyři metry, např. Keller, American Bantam, Playboy či Nash Metropolitan. Proto je zmiňuji jen z úplnosti. Ojedinelý pokus o seriovou výrobu provedla firma BMW, ovšem za zkratkou nehledejte známého mnichovského výrobce ☺. Jednalo se o kalifornský podnik



# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

Boulevard Machine Works se sídlem v Hollywoodu. Jižní Amerika neposkytla nic zajímavého ani významného, vozítko údajně vyvíjela argentinská značka Justicialista. Černý kontinent zde má také své zástupce: jedním z nich je velmi stará egyptská značka Ramses, která se do povědomí dostala licenční výrobou NSU Prinz, k němuž později dodávala i vlastní karoserie. V roce 1965 vyrobila nevelkou serií Ramses Cabrio, poháněnou motory NSU. Celý africký kontinent je protkaný stopami malých tříkolek, které vozí cestující, náklady, ale fungují i jako ambulance. Výroba byla a je dodnes místní, za použití dovozových součástí, dříve britských a francouzských, dnes



především čínských. Svého zástupce zde má i Indie, bašta tříkolek „Tuk Tuk.“ V počátku 60. let se rozběhla kusová výroba elektrického vozítko Raghavaiah, opatřeného motocyklovým dvouválcem 250 ccm. Nesmíme zapomenout na firmu Bajaj, vyrábějící v licenci nesmrtelné německé Tempo – tříkolku s poháněným předním kolem. Kousek na sever leží přelidněná supervelmoc – Čína. Po válce se zde horkotěžko vyráběly licenční sovětské nákladáky, kopie amerického Autocar, ale velký Mao dal pokyn i k výrobě vozítek. Určitě z vrozené dobroty ... ☺. Byla to hrůza. V roce 1958 vzniklo několik desítek stroje Leap, v podobě jakéhosi plážového minivozítka. Měly postupně vytlačit z ulic rikše s lidským zářahem, ale nestalo se tak. Leap, poháněný motocyklovým dvoutaktem 250 ccm, věčně stál pro defekty, jednoduchá karoserie se lámala a jednotlivá kola si často hledala svůj vlastní směr. Výrobu zastavili a o rok později vzniká další vozítko, tentokrát podobnější automobilu, vyráběné v shanghajských autobusových opravárnách. Nese jméno Haiyan a pohání jej agregát o objemu 400 ccm. Vozítek však vznikla necelá stovka, takže k vytlačení rikš patrně nedošlo. Nakonec si necháme průmyslové Japonsko, které proslulo kopírováním všech západních a amerických vzorů. Specialitou japonského trhu jsou dodnes skutečné minivozy s malou kubaturou, na něž se nevztahuje zákonná povinnost vlastnictví parkovacího místa. Jedním z prvních takových vozítek byl úspěšný Cony, dodávaný v osobním i nákladním provedení. Vozítkem v pravém slova smyslu je Mikasa Sport, úhledný cabriolet evropského vzezření. Pohání jej motor 600 ccm, velkou raritou v této kategorii je dvoustupňová automatika. Na konec jsem si nechal čistě japonský výrobek Suminoe Seisakuio, známý více pod názvem Flying Feather (Létající pírko). Nepříliš vzhledný vozík si ale získal poměrně velkou popularitu, a dnes patří k vyhledávaným sběratelským kouskům.

Vážení čtenáři, naše exkurze světem motorových drobečků končí, teď na vás čekají fotky. Věřte, nebylo lehké vybrat z tisíců snímků to podstatné, vyhmátnout vše typické, pro svou dobu určující. Chtěl bych jen upozornit, že některá technická data či roky výroby se mohou v různých pramenech lišit.

Věříme, že vás čtení o prskajících, kouřících, poprdávajících a hemžících se vozítkách a prdítkách zaujme a pobaví. Bude-li tomu tak, splnili jsme náš záměr beze zbytku.

Text: Pavel Kopáček

Foto: Pavel Kopáček a jeho archiv



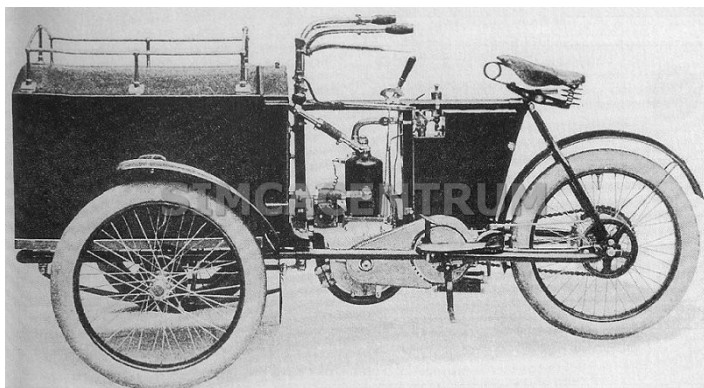
# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ



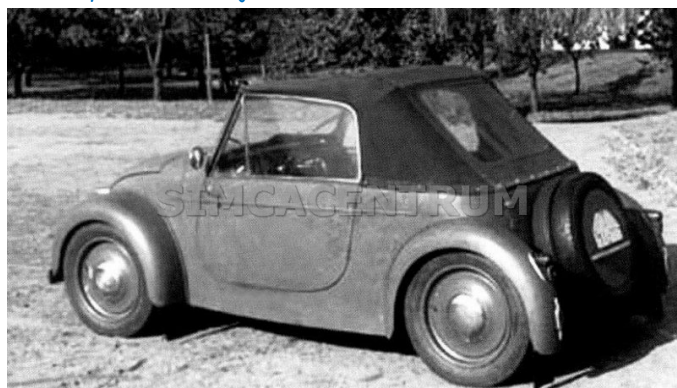
Tříkolka Josefa Waltera nabídla pohodlí automobilu s menšími náklady. Dosahovala 60 km/h, a našla si mnoho spokojených zákazníků. Několik exemplářů se dochovalo.



Velice elegantní vozítko EMA 1 postavil koncem 60. let Výzkumný ústav elektrických strojů točivých. Při srovnání s britským Fordem Commuta vyhrála EMA na celé čáře, ovšem ani to ji nepomohlo k výrobě. Můžete ji vidět v Technickém muzeu Brno.



Pánové Laurin a Klement obohatili tehdejší trh spolehlivými tříkolkami, které byly mezistupněm k automobilům.



Lidovka představuje to nejlepší, co bylo možné po válce vlastnoručně postavit. Motor DkW ji umožnil dosáhnout rychlosti téměř 90 km/h, takže se vyrovnala tehdejším skutečným autům.



Obrázek, který vzbudil naději: Motoristická periodika uveřejnila fotku z výroby vozítka Avia. Bohužel šlo o aranžované foto, které nemělo s výrobou nic společného.

Propagační foto s vrtulníkem a letadlem mělo patrně přesvědčit budoucí kupce o stejné rychlosti a pohodlí.





# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ



Vozítka byla odprodána soukromým osobám, což dokumentuje jeden provozní snímek z poč. 60. let. Osádka nastupovala po odsunutí střechy.



Motorex měl být doplňkem k Velorexu. Podle použitého motoru Jawa 350 se mu říkalo i Jawamobil. První prototyp vznikl v roce 1956



Podobnost s Isettou je u Motorexu zřejmá ...

Tatra 49 přišla na trh jako levný dopravní prostředek pro drobné živnostníky. Pohon obstarával jednoválec - polovina motoru z Tatry 11. Tříkolka se dodávala i s osobní karoserií, těch ovšem vzniklo poměrně málo.

**TATRA**

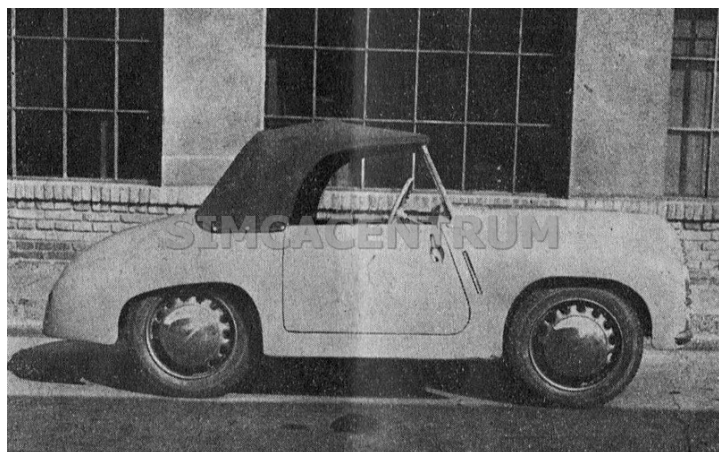
**NÁKLADNÍ TROJKOLKA**  
typu 49 -  $\frac{3}{4}$  KS  
Užitečné zatížení 400 kg

**ZÁVODY TATRA**  
AKC. SPOL.

A. 490. 4. 31. 3000. C.



# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ



Minicar Rudolfa Vykoukala je vyzrálá konstrukce vozíku. Pohání jej dvoutaktní motor vlastní konstrukce. Vozítko je třímístné.



Poměrně neznámé vozítko s dodnes nejasnou historií. Ve vysočanské Pragovce v roce 1952 údajně vznikly dvě kompletní chassis s karoserií, do nichž byl namontován vznětový jednoválec zahraniční výroby, pohánějící zadní kolo. Oba snímky ukazují jedno vozítko, dochované v Německu, kam bylo vyvezeno jako tisíce dalších vozidel - několika zločinci, kteří si říkají veteraniště.



Hoba: Individuálně karosovaný Velorex nepostrádá eleganci, ovšem výroba nepřipadala v úvahu.

Moravan: Mnoho nadějí vzbudil i Moravan, „konkurent“ Avie. Sdílel s ní stejný osud, zůstalo totiž jen u slibů, předkládaných veřejnosti ...

# LIDOVÁ VOZÍTKA



# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ

MOTOROVÝ VOZÍK PRO INVALIDY

## VELOREX



TECHNICKÝ POPIS:

1. Rozměry vozidla: 3000x1350x1300mm  
Rozvor: 1900 mm  
Rozchod vpředu: 1150 mm  
Rozchod vzadu: 1100 mm  
Svítlivost: 210 mm
2. Vlastní váha vozidla: 365 kg
3. Užitečné zatížení: 200 kg
4. Kola: Rozměr 4,25 x 12

Výrobce:  
**VELO, lidové družstvo, Hradec Králové.**  
Dodává:  
**Svaz československých invalidů, Praha**

5. Karosérie panelová ze skelných lamínátů pro dvě osoby (invalida + průvodce), dvoudvřevová se stímovací sílečkou.
6. Motor: Jawa 350 ccm, dvoudvřec-dvoudvřec, chlazení vzduchem pomocí větráku. Výkon 16 ks. Elektrické příslušenství 12 V, dynamostartér, zařízení zpětného chodu.



Snahou výrobního podniku Velo byla inovace směrem ke čtyřkolovému modelu. Vznikly prototypy, ovšem z výroby se šlo.

Čtyřkolový Velorex se objevil na samém sklonku výroby těchto vozítek. Zdaleka nedosáhl popularity svého svého předchůdce, ani se nestal legendou.



Na levém snímku vidíte renovovaný Velorex Oskar – tedy jeden z prvních modelů, druhý snímek představuje poslední verzi, včetně netradičního „mločího“ vzoru.



Majitelem Velorexu se stal i Josef Sodomka, geniální karosář z Vysokého Mýta. Muž, jenž karosoval Rolls Royce, Studebakery, Bugatti, Maybachy a jiné vozy, si nesměl poříditi nic jiného - byl totiž „vykořisťovatel.“ ☹



Dalším experimentem Velorexu bylo vozítko, označené 435. Počátkem 70. let vznikla malá serie, do výroby model nepřišel. Všimněte si podoby s Fiatem 500.



# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ



Dvojice maďarských vozítek s konstruktéry Kerekesem a Bengyelem. Povšimněte si podoby s českou Avii. Že by náhoda?



Přehlídky se kromě trojice maďarských výrobků zúčastnila i německá Isetta. Zřejmě ji ke „srovnávacím“ testům kupovali všude.



Vozítko Alba Regia, poháněné motocyklovým dvouválcem, dodnes překvapuje svou elegancí.



Balaton se až na drobné detaily shodoval s českým vozítkem Avia, mimo jiné i odsouvací střechou.



Pod obtížně vyslovitelným názvem Úttörö vznikl vozík, připomínající BMW Isettu. Ve srovnání s Balatonem i Alba Regií představoval krok zpět.



# LIDOVÁ VOZÍTKA



# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ



Zajímavé vozítko Pente mělo být maďarským Topolinem. První prototyp s motorem 600 ccm vyjel roku 1946, výroba měla probíhat v ocelárnách Manfréd Weiss. Po stavbě několika kusů přišel vládní zákaz. Dochoval se jediný exemplář.



Sympatické vozítko WFM 150 vzniklo v roce 1958, bylo tehdy módních tvarů a poháněl jej motocyklový jednoválec 150 ccm. Postavilo se pouhých pět kusů.



Polský Mikrus nezapřel podobu s Goggomobilem T 250, na eleganci mu to ale neubralo. Vozík s motorem vzadu se vyráběl seriově, ale prodával se jako ostatní auta na pořadník či za tvrdou valutu.



Velikost Mikrusu nejlépe vynikne s dvojicí dalších polských aut 50. let: Vpravo Warszawa W 201, uprostřed Syrena, vlevo Mikrus



Bulharský inženýr Jevgenij Statev zkonstruoval v roce 1965 tuhle pozemní kosmickou loď ©. Ucházel se o povolení k výrobě několikakusové serie, ale samozřejmě nepochodil. Vozítko poháněl motocyklový motor 200 ccm



# ZNÁMÉ-NEZNÁMÉ



V letech 1956 a 1957 vznikla asi desítku kusů Bělky, sovětského vozítka zajímavých tvarů. Podobně jako u nás, tamní tisk sliboval motoristům hory doly, ale všechny Bělky byly po jízdních zkouškách poslány do šrotu.



Nepříliš elegantní Invalidka má již v názvu určen cílové skupiny. Aby se ovšem dostalo na všechny, musela by se postavit obří továrna.



Tady se Isetty vyráběly. Továrnu v letech 1955 až 1962 opustilo celkem 161 728 těchto vozítek!



Na snímku z Francie stojí u chodníku Ifa F 9, Fiat 600 a dvě populární vozítka: Goggomobil T 250 a BMW Isetta.



# RENOVACE

## Renovace ???

Za dobu, co se pohybuji mezi historickými vozy, což je nějakých osmnáct let, jsem se setkal se spoustou aut, jimž majitel či renovační firma vrátili, anebo se pokusili vrátit, jejich zašlou slávu. Někomu se to povedlo a výsledkem je výstavní veterán, někdo renovaci zkazil a výsledek je přinejmenším diskutabilní a většina renovátorů svoji práci postupem času vzdala. Existují vůbec nějaká pravidla? Čemu se vyhnout, co si udělat sám a co svěřit odborníkům, co vše vzít na zřetel a v neposlední řadě, na kolik mne to vyjde?

### Reálné zvážení všech možností.

Základem každé práce je nějaký plán jejího uskutečnění, zajištění prostředků k jejímu splnění a adekvátní znalosti, potřebné k dokončení. Je zajímavé, že jako by toto u renovace veteránů neplatilo. Pouští se do ní kdekdo, a to nejen bez patřičných finančních prostředků pro její dokončení, tak i bez znalosti techniky automobilů a technologických postupů. Nejde totiž jen o to, uvést auto v předrenovačním stavu do stavu provozního. To není renovace. A taky je třeba zvážit, zda si na renovaci vyhradím dostatek času. V drtivé většině se jedná o práci, vyžadující ne týdny či měsíce, ale mnohdy roky.

Doporučení: Zvažte sebekriticky, zda jste připraven na renovaci na 100%.

### Plánované použití

Možná se to na první dojem nezdá, ale k čemu budete chtít veterána využít? Nabízí se samozřejmě využití na občasnou vyjížďku na srazy, výlety či veteránské podniky. Taky ale můžete renovovat první série Land Roverů a chtít se s ním vydat na daleké cesty. Budete jezdit sám nebo budete mít za veteránem historický caravan a pojedete s ním každý rok na mezinárodní sraz na jih Itálie? I všechny tyto možnosti je třeba na začátku renovace zvážit.

Doporučení: Zvažte účel, pro jaký si veterána pořizujete a zajistěte si adekvátní parkování

### Finance

Co se týče množství potřebných financí...záleží v první řadě na automobilu, jaký renovujete, jeho kompletnosti a náročnosti renovace, na tom, zda si práci uděláte sám nebo vůz zadáte profesionální firmě. Rozhodně nemůžete počítat s tím, že zadáte renovaci firmě a Váš rozpočet bude sto tisíc. Jen cena laku se pohybuje od cca 40 000,-Kč výše. Horní strop není. Karosářské práce stojí skoro vždy víc, než je odhad. Může to být i proto, že mnoho poškozených míst není vidět, než se do nich „sáhne“. Vše je skryto pod nátěry, kobercem a díly. Generálku řadového čtyřválcce můžete pořídit za dvacet tisíc, ale taky za násobky této částky. Interiér se rovněž pohybuje od 15 000,-výše. Udělat převodovku, diferenciál, nápravy, brzdy.... Jen v investicích do dílů se lze dostat u běžných aut do několika desítek tisíc, u drahých a vzácných vozů i do milionů. A taky práce. Každý řemeslník, který se na renovaci podílí, si ji nechá zaplatit. Vy přece taky nepracujete zadarmo.

Doporučení: Pro renovaci si připravte raději o pár desítek tisíc víc. Jistě je využijete.

### Znalosti

Víte, kde se do auta leje benzín a jak vyměnit olej? To je fajn, ale na renovaci je to méně než málo. Jestli máte stín pochybností, je lepší se svépomocí do renovace nepouštět. Nebo si najděte někoho, kdo renovaci rozumí a udělejte si vůz sám pod jeho dohledem.

Doporučení: Pokud váháte, zda se do renovace pustit sám, je to znamení, abyste to nedělali a renovaci zadali

### Literatura

I když svoje auto znáte, víte třeba, jaký správný moment má být na utahování hlavových šroubů? Zajistěte si katalog náhradních dílů a dílenskou příručku. Jistě, ti co renovují předválečná auta „podle oka“ se budou smát, ale takových machrů je méně než šafránu. A zvláště u mladších veteránů, když ta možnost je, proč ji nevyužít?

---



# RENOVACE

Doporučení: Zajistěte si potřebnou literaturu

## Originalita

Pokud chcete zrenovovat veterána, a pak na něj dát plameny, interiér chcete v růžové kůži a minimálně dvacítky chromovaná kola...vy raději vůbec tento článek nečtěte. Viděl jsem hodně moc veteránů, které byly precizně zrenovovány a nakonec na ně byl použit lak, který se v té době vůbec nedělal, motor měl dvojnásobný výkon a další úpravy. Sehnali jste původní zachovalý pohřební provedení veterána. Nedělejte z něj kabriolet. Máte šestnáctistovku v základním provedení? Neměňte je za třílitr s interiérem v kůži. Třeba u Mercedesů se dá i na internetu najít podle VIN kompletní data karta, která prozradí původní provedení vozu. A ten Mercedes, který vyjel z fabriky jako benzínová osmnáctistovka s chudou výbavou a je zrenovován v provedení jako třílitr turbo diesel v kůži, je z veteránského hlediska bezcenný.

Doporučení: Výsledkem Vaší renovace by měl být vůz ve stavu, v jakém sjel z výrobního pásu

## Povrchová úprava a technologické postupy

Jistě jste viděli na veteránských akcích třeba předválečnou Tatru s křiklavě zeleným lakem, Škodu 1202 v metalíze a podobně. To je strašná škoda a znak minimálně neobornosti toho, kdo toto spáchal. A netýká se to jen laku. Měla auta z padesátých let podvozek v komaxitu, jak je to v módě dnes? Opravdu nestačí obnovit původní látkové provedení sedaček? Je nutné jej nahrazovat kůží a podobně? Renovace je uvedení veterána do stavu, v jakém sjel z výrobní linky. A to nejen se všemi pozitivy, ale i s „negativy“. Třeba právě laky u předválečných nebo krátce poválečných aut. Nejen, že to nebyly vypalované akrylátové laky, ale hlavně se laky, používané ve zmíněných letech nikdy neleskly tak, jak se lesknou dnešní akrylátové autolaky s několika podklady a zrající v pecích.

Doporučení: Pokud chcete mít veterána opravdu kvalitního a cenného, držte se původních postupů a povrchových úprav. Podle těchto detailů se pozná poctivá práce.

## Výběr řemeslníků

Rozhodli jste se zadat renovaci profesionální firmě nebo potřebujete jen pomoci s detaily? Třeba s chromováním, elektrikou nebo čalouněním? Není stoprocentně zaručený způsob, jak dobře vybrat. Ani doporučení nemusí být stoprocentní. To, že řemeslník udělal práci perfektně dvaceti lidem před Vámi, neznamená, že tomu bude tak i u Vás. Ale jedno z vodítek to je. Pak doporučuji se podívat na jeho předchozí práce. A tím nejcennější rádcem nás vybavila příroda. Šestým smyslem. Nemáte z jednání s lakýrníkem dobrý pocit? Auto mu nedávejte! Zdá se Vám, že práce trvá příliš dlouho? Vydejte se do dílny podívat se na průběh. Předejte tím dalším problémům, zdržení a zklamání.

Doporučení: Třikrát měřte, jednou řežte a věřte intuici

## Kontrola

Je dobré vědět, co se s Vaším veteránem děje. Nepočítejte, že když zadáte někam renovaci a za tři roky zavoláte, jak to jde, bude Vaší odpovědí: „Váš vůz je připraven, pane“. Zajímejte se o tom, jak probíhají práce na Vašem veteránu. Chtějte fotodokumentaci a řádné vyúčtování všech prací, které Vám někdo provádí, tak i dílů.

Doporučení: Buďte to vy, kdo má nad renovací kontrolu

## Legalizace

Již před započítím renovace si zajistěte, že vůz budete také moci legálně provozovat. Nebyl byste totiž první, kdo zažije při řešení této záležitosti velké zklamání.

Doporučení: Zjistěte si dopředu, že Váš veterán bude moci být také legálně provozován.

To jen velmi, velmi stručně, nad čím je dobré se zamyslet. Chcete přece, aby výsledkem práce byl krásný a kvalitní veterán. Několik fotografií, jak by veterán měl a neměl vypadat, jsme Vám pro ilustraci připravili.

---



# RENOVACE



Pěkně renovovaná tmavomodrá Tatra 57b s nedotaženým finišem. Při celkové renovaci mohl majitel nechat poniklovat přední nárazník a odstranit ohybné přední blinkače, pak by tatříčka vypadala jako na druhém snímku.



Tohle není ani veterán, ani závodní speciál, to je paskvil, který nemá mezi oldtimery co dělat. Na vedlejším obrázku Škoda 110 R tak, jak by měla vypadat.



Škoda 1000 MB, zřejmě v jakési „sportovní úpravě.“ Chce-li majitel sportovní provedení, necht' sestaví repliku MB „Studio 5,“ či jiného existujícího vzoru. Tahle kola se nikdy na MB nemontovala. Mlhovky by měly být v dobových chromovaných pouzdrech. Škoda jinak pečlivě renovovaného vozu, správný vzhled vidíte na druhé fotce.



Chevrolet Camaro se zničeným finišem tak, jak jej ničí po celém světě: široké pneu, vylézající z blatníků, zdvižená zad', oblutné ráfky a podprahové výfuky. Camaro bylo vždycky nízké, široké a placaté - viz druhý obrázek. Namísto toho je většina proměněná v bastardy.





# RENOVACE



BMW 3,0 přeměněné pomocí velkých ráfků, ošklivých tenkých pneumatik a absence nárazníků v předmět, zvaný „Po stopách šíleného renovátora.“ Elegance tohoto BMW vynikne na druhém snímku.



Ford Mustang, pro změnu s drátovými koly, které nebyly v tehdejší nabídce Ford Motor Company a ještě s odpudivými výfuky pod prahy. Že to jde i jinak, ukazuje druhá fotka.



Ránou do očí je



barva Tatry 57a. Při další prohlídce narazíme na spoustu chromu a lesku. To je ale nesmysl, 57a byl lidovým vozem bez jakýchkoli příkras, a továrně se dodával v nenápadných a solidnost budících barevných odstínech. Za drahé peníze získal majitel něco, co opravdu skutečnému tatrovákovi způsobí nevolnost.



Octavia, vcelku citlivě renovovaná, ale výsledný efekt kazí nevhodně zvolená figura dvoubarevného laku. Dvoubarevné Octavie se prodávaly, ale majitel se měl poradit s literaturou či odborníkem na renovace. Příklad správné dvoubarevné figura je na vedle





# KLUBOVÁ STRÁNKA

Tak co je nového v klubu? Po důkladném zvážení jsme se rozhodli pro název, který bude nejvíce vystihovat podstatu toho, co od tohoto kroku očekáváme.

## „NEZÁVISLÉ SDRUŽENÍ VETERÁNISTŮ“

Chceme dát jasně najevo, že nemáme v úmyslu být uzavřeným klubem pro některá auta. Máme zájem sdružovat všechny dobré lidi, kteří mají veterána (ať je jakékoliv značky) opravdu rádi a není to pro ně jen módní záležitost či ojetina.

Z prvních členů sdružení Vám představujeme:

Marek Odrobina

Pohodový kluk, mající poměrně velkou sbírku, ve které jsou převážně Mercedesy z let 1975 – 1990, Talbot Solara SX nebo Alfa Romeo Spider, Mimo jiné provozuje blog o veteránech zpátečka.cz a připravuje několik nevšedních veteránských aktivit.

Pavína Trhlíková

Dlouholetá účastnice všemožných veteránských akcí, převážně s okřídlenými šípky, předsedla do „koncernového☺“ Volkswagenu Golf Cabrio první generace.

Pracujeme na přípravách prvních letošních akcí. Na první se můžete těšit již na jaře. Prozatím neprozradím víc, ale členové sdružení se rozhodně mají na co těšit ☺

Pracujeme na webu, kde bude oblíbená stránka „Vozy členů“. Tam budou mimo jiné i fotografie vozů členů sdružení a členská zóna, kde připravujeme menší fórum.



V našem sdružení jste vítán s jakýmkoliv veteránem!

---



# VETERANBAZAR



## Talbot Samba Cabrio

**Cena: 29 900,- Kč**

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

---

---



# VETERANBAZAR



**Ferrari 400i**

**790 000,-Kč**

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

---

---



# VETERANBAZAR



**Opel Kadett 1,2 LS**

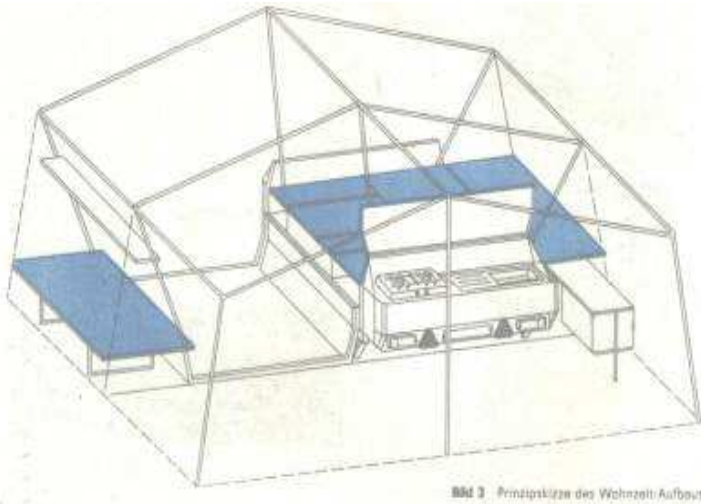
**24 900,-Kč**

Velmi krásný původní oplík v perfektním stavu. Žádná koroze, super interiér. Samozřejmě vše originál. Po panu doktorovi.

---



# VETERANBAZAR



**Camptourist CT5**

**7000,-Kč**

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

[www.unser-camptourist.de](http://www.unser-camptourist.de)



# VETERANBAZAR



## Talbot Tagora GLS

**Cena: 150 000,-Kč**

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

---



# VETERANBAZAR

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

- převezení vozů do našeho veteran bazaru
- prohlídka vozu a sepsání protokolu o stavu vozu
- sepsání dohody o zajištění prodeje
  
- pořízení kvalitní fotodokumentace a videodokumentace
- zajištění článků o vybraných vozech do našeho časopisu Veterán
- inzerce na inzertních serverech a značkových fórech
- vlastní prodej
- zajištění převodu vlastnictví včetně vyřízení veteránských testací

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



Nezávislý časopis VETERÁN vydává Simcacentrum.

Zdarma ke stažení z našich webových stránek.  
Zakázán přetisk a využití textů a fotografií bez našeho písemného souhlasu!  
V případě zájmu o komerční inzerci nás kontaktujte emailem

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

Kontakty na redakci:  
Email: [michal@simcacentrum.cz](mailto:michal@simcacentrum.cz), [pavel@simcacentrum.cz](mailto:pavel@simcacentrum.cz)  
Tel: 603 710 537

[www.simcacentrum.cz](http://www.simcacentrum.cz)





1 — ЗИС-150; 2 — ГАЗ-51; 3 — автомобиль ЗИМ; 4 — автомобиль «Волга»; 5 — автомобиль «Победа М-20»; 6 — автомобиль «Победа М-20-В»; 7 — автомобиль «Москвич»; 8 — автомобиль «Москвич»