

1/2011

Veteran

KALEIDOSKOP



Veteran KALEIDOSKOP je šetrný k životnímu prostředí

NOVÝ ELEKTRONICKÝ MAGAZÍN ZDARMA NA WWW.AUTOKALEIDOSKOP.CZ

EDITORIAL

Vážení čtenáři, příznivci veteránů, dostává se Vám do rukou první číslo nového elektronického magazínu - Veteran KALEIDOSKOP, který tak navazuje na Autokaleidoskop.cz. Společně s grafikem Martinem Vágnerem jsme přišli na nápad zkusit veteránský časopis jako elektronické medium, neboť skýtá mnohem větší možnosti, než třeba tištěné. Do konce roku bychom rádi připravili ještě několik čísel a uvidíme, jaký bude ohlas. Pokud bude zájem z Vaší strany, potom bychom chtěli od nového roku vydávat časopis pravidelně. Mimo sezonu zřejmě zpočátku jednou měsíčně a více stran, v sezoně pak třeba méně stran, ale každých čtrnáct dnů. Budeme rádi za každý podnět či zlepšení nebo nápad. Za určitých podmínek chceme v magazínu Veteran KALEIDOSKOP nabízet prezentaci služeb nebo výrobků každému, kdo projeví zájem. Přejeme Vám pěkné čtení. | **Jindra Lasík a Martin Vágner**

Používání interaktivních funkcí magazínu Veteran KALEIDOSKOP - navigační tlačítka:



přejít z magazínu do fotogalerie



ve fotogalerii přejít na předešlá/následující



přejít z fotogalerie zpět do magazínu



OBSAH

1/2011

- 3** KRÁTCE...
- 4** BMW 328 COUPE
KAMM
- 7** PRAGA GRAND 8
- 10** DESET LET VETERÁNSKÉHO ROJENÍ
- 13** MOTOCYKLY
PEUGEOT
- 17** HANS HERRMANN
- 20** ENNSTAL CLASSIC
NENÍ ŽÁDNÝ VÝLET

Veteran
KALEIDOSKOP

Redakce Autokaleidoskop, Janského 2213,
155 00 Praha 5

Šéfredaktor Jindřich Lasík, Tel: 604 987 228
Email: lasik@autokaleidoskop.cz

Grafická úprava Martin Vágner

Všechna práva vyhrazena.
Publikování nebo další šíření obsahu
www.veterankaleidoskop.cz je zakázáno
bez předchozího písemného souhlasu redakce.

ISSN 1801-6685

KRÁTCE...



Historici si zaskákaly

Koncem září byl v Hradci Králové otevřen nový závodní okruh s názvem Czechring, na kterém se představily také historické sportovní a závodní automobily i monoposty formule 3 ze 60. let. Vedle moderních automobilů na sebe poutaly pozornost také Audi Quattro Petra Žáčka, Fiat 124 Abarth Jana Šipky a Škoda LR Petra Daníčka. Jak je vidět z fotografií, tak si všichni s chutí i zaskákaly. |



Retro i Techno ve stejném termínu

Těžké rozhodování budou mít v příštím roce příznivci historických automobilů a veteránů, kteří budou chtít navštívit Retro Classic ve Stuttgartu nebo Techno Classica v Essenu. Obě se totiž pořádají ve stejném termínu, a to od 22. do 25. března. Je vidět, že nejen u nás se nedokáží pořadatelé motoristických akcí domluvit, aby dvě nebo dokonce tři velké akce nebyly v jednom termínu. |



Ve Zlíně burácely bugatky

Grand Prix Zlín byl název ukázkové jízdy historických automobilů před startem Barum rally. Akci uspořádali Alois a Ladislav Samohýlové, kteří také představili ze své sbírky několik unikátních automobilů, včetně Bugatti paní Elišky Junkové nebo Laurin Klemet typ F z roku 1907 s nímž závodil hrabě Alexandr Kolowrat. |



Pohár pravidelnosti skončil

Třetí a poslední podnik Poháru jízdy pravidelnosti historických automobilů - Historic Jizera se uskutečnil v okolí Železného Brodu. Na třicet posádek absolvovalo 440 kilometrů dlouhou trať rozdělenou do tří etap a proloženou deseti zvláštními zkouškami stálosti výkonu. Zlatý věnec a zároveň i skleněný pohár za celkové vítězství v seriálu získali Libor Břížďala a Zdeněk Řehák na voze Mercedesu Benz W 123, zatímco předchozí dvě soutěže absolvovali se Škodou 120. Druhé místo jak v Historic Jirera, tak celkově vybojovali Jiří Bistiak a Kristýna Bistiakovi se Škodou 100 a třetí byli manželé Vítkovi s Porsche 924. |



ZPÁTKY DO BUDOUCNOSTI

VŠECHNY KAROSÉRIE ZÁVODNÍCH BMW, KTERÉ PSALY ÚSPĚŠNOU HISTORII ITALSKÉ MILLE MIGLIA 1940, NADCHNOU VŠUDE, KDE SE OBJEVÍ. JEDEN ZE STŘÍBRNÉ FLOTILY BMW VŠAK STÁLE CHYBĚL - BMW 328 KAMM COUPE, POJMENOVANÉ PO NĚMECKÉM PRŮKOPNÍKU AERODYNAMIKY WUNIBALDU KAMMOVI.





**Do posledního detailu
věrná a funkční replika
se stavěla podle dobových
fotografií jednoho
mnichovského sběratele**

Tento model se stal důležitým mezníkem nejen v historii motoristického sportu, ale aerodynamiky automobilů vůbec. U BMW si uvědomili jedinečnost vozidel určených pro Mille Miglia už brzy po triumfálním úspěchu v roce 1940, a proto je hned schovali kdesi na venkově, aby je uchránili před válečným běsněním. To se také podařilo, neboť všech pět vozů přežilo válku takřka bez úhony. Chaos poválečného období však vedl k tomu, že firma BMW vozy nakonec ztratila.

Někteří spojenci totiž hledali vzácná závodní auta po celém Německu. A tak se tři Roadstery Mille Miglia dostaly do Ruska, Anglie a Ameriky. Naopak vítězné Touring Coupé, které bylo nejdříve v majetku Američanů, se podařilo za přispění jednoho vedoucího pracovníka BMW zachránit. Vzal jej s sebou při stěhování za velkou louží.

V Německu zůstalo pouze Coupe Kamm, které získal Ernst Loof, bývalý

vedoucí závodního oddělení BMW. Vůz používal pro soukromé účely a jako výrobce automobilů zásoboval poválečné Německo rychlými závodními vozy značky Veritas. Ve finanční nouzi se však musel po několika letech s tímto šperkem rozloučit. Nový majitel si ho dlouho neužil, protože začátkem padesátých let byl po nehodě sešrotován.

O historické hodnotě tohoto jedinečného vozidla nebylo pochyb a když BMW v polovině 90. let založilo BMW Mobile Tradition, začalo plánovat výrobu repliky. Stavba se rozbíhala dost obtížně, neboť neexistovaly žádné konstrukční podklady a historických fotografií bylo jako šafránu. Za spolupráce jednoho mnichovského soukromého sběratele se nakonec podařil shromáždit dohromady nejen větší počet fotografií, které ukazyvaly vozidlo v různých perspektivách, ale také dostatečný počet snímků rámové trubkové konstrukce.

Nyní nastal obtížný úkol, z dostupných informací vytvořit celkový obraz vozidla. Této výzvy se ujali počítačovní specialisté designerského oddělení. Nejdříve fotografie naskenovali, aby posloužily pro 3D program. Potom byly zapracovány jediné známé konstanty jako průměry kol, hloubka zalisování, velikost světlometů, kliky dveří, křídlové matky logo BMW tak, aby se v každé projekci zobrazovaly na stejném místě. Každý obraz poskytl další souřadnice pro výřezy kol, okna a ostatní díly s ohledem na pevně dané konstanty. Postupně se informace zahušťovaly až



Vůz poháněl šestiválcový dvoulitr o výkonu 139 k

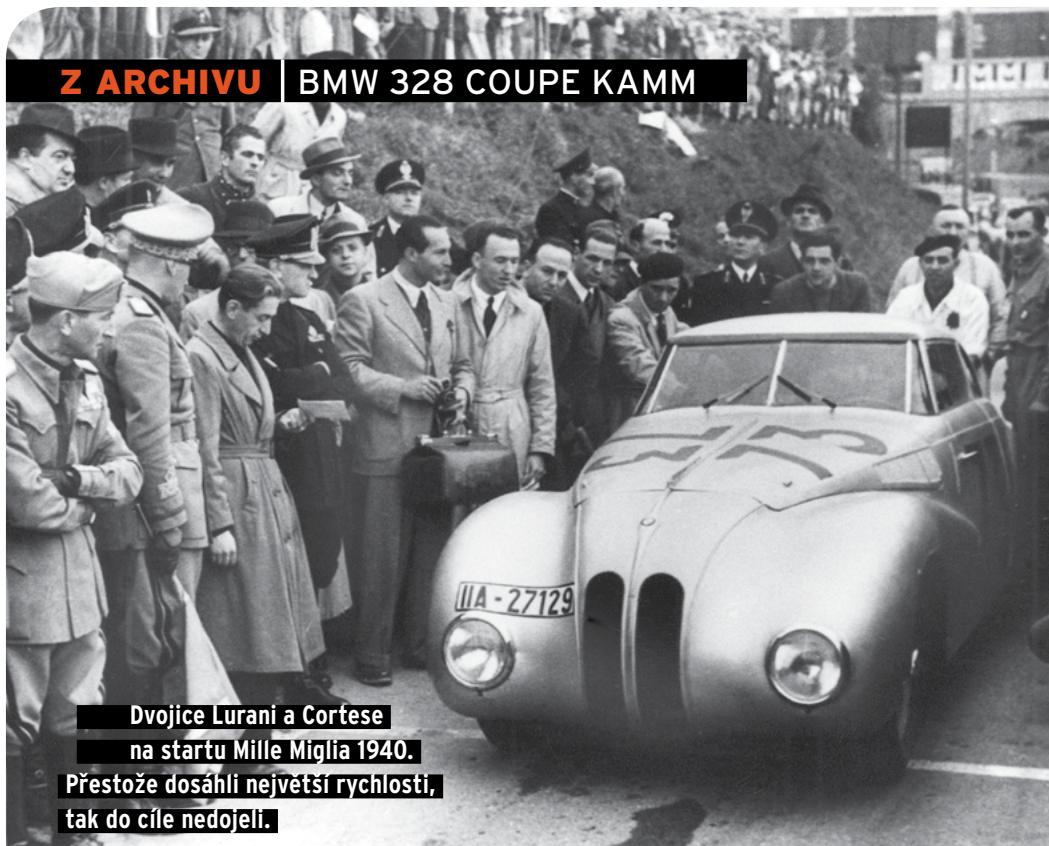


V kokpitu příliš místa nebylo, o bezpečnosti nemohla být v té době ani řeč



Jedna rezerva pro případ defektu byla za sedadly

Z ARCHIVU | BMW 328 COUPE KAMM



**Dvojice Lurani a Cortese
na startu Mille Miglia 1940.
Přestože dosáhli největší rychlosti,
tak do cíle nedojeli.**

➤ se vytvořil virtuální velkosériový model, v němž každý detail souhlasil s každým pohledem vozidla. Z toho byl vygenerován program pro frézování a pětiosou frézou byl z pěnového bloku vytvořen model v originální velikosti.

Poté byl pověřen zkušený restaurátor, aby originální šasi prodloužil o 20 cm a podle fotografií vyrobil ocelový příhradový trubkový rám. Po krátkém čase byl však projekt zastaven. V rámci koncepce pro nové BMW Museum vznikla představa, že by se zhotovil filigránský elektronový trubkový rám jako demonstrační objekt. S pomocí specialistů se podařilo vyrobit přesnou kopii původního rámu z hliníku,

místo původního elektronu, čímž se váhově přiblížili originálu.

Přestože se při stavbě výstavního exponátu nikdy neuvažovalo o jeho uplatnění v samotném vozidle, tak zůstala myšlenka nadále živá. Projektu se ujala odborná škola pro stavbu vozů a karosérií v Lipsku ve spolupráci se závodem BMW v Lipsku. Původně bylo v plánu trubkový rám opláštit hliníkovým plechem, aby se získaly alespoň vnější tvary.

U příležitosti 70. výročí vítězství v Mille Miglia se BMW Classic rozhodlo přeci jen zrealizovat stavbu repliky a z jednotlivých dílů, které byly k dispozici, vyrobit pojízdné auto. Po zkušenostech z restaurování



**Zrenovovaný BMW 328 Coupe Kamm
měl premiéru na loňské Mille Miglia
a budil pochopitelně zasloužený zájem**

BMW 328 Touring Coupe a Roadsteru Mille Miglia padla volba na restaurátora René Grosse z Wusterwitzu.

Pro výrobu karosérie byla použita druhá sada hliníkových plechů, vyrobená odbornou školou. K tomu bylo nutné zhotovit ještě další plechy pro podběhy blatníků, mezistěnu, dvojitou podlahu, přístrojovou desku a nádrž. Zajímavým konstrukčním detailem byly 40 mm široké hliníkové prahy navařené na vnější hrany trubkového rámu. Tento detail, stejně jako konstrukce závěsu kapoty a dveří si nechalo BMW již dříve patentovat, a tak podle dochovaných výkresů bylo možno vyrobit všechny potřebné díly k nerozeznání

s originálem. Další výzvou byly technické změny, kterými se Kamm Coupe od svých sériových bratrů liší, např. směrem vzad posazený chladič, motor a převodovka, modifikovaná zadní náprava, stejně jako další změny.

V březnu letošního roku práce pokročily natolik, že BMW 328 Kamm Coupé mohlo být předáno BMW Classic. Mnoha času pak už nezbývalo, aby se znovuzrozené závodní vozidlo připravilo na účast v Mille Miglia 2010, kde mělo premiéru. | JL

**Další obrázky s popiskami
ve fotogalerii**

ČESKÝ ROLLS ROYCE

AUTOMOBILKA PRAGA,
JEJÍŽ ZROZENÍ SE DATUJE
DO ROKU 1907, PROŽILA
NEJVĚTŠÍ ROZKVĚT
PŘED DRUHOU SVĚTOVOU
VÁLKOU, KDY VYRÁBĚLA
JAK LIDOVÉ MODELY,
TAK LUXUSNÍ.





Mezi nejkomfortnější patřila bezpochyby Praga Grand 8 z let 1927 až 1932. Ovšem modely Grand vyjížděly z vysočanské továrny v několika obměnách už od roku 1912. Právě Grand 8 je důkazem kvality a zároveň prvním osmiválcem vyrobeným v Československu. Vozidlo, které dnes představujeme je unikátní samo o sobě, neboť si jej objednal ministerský předseda Jan Masaryk a byl vyroben v roce 1929.

Jak komfortní byly modely Grand dokládá například nádherně polstrovaná zadní část pro cestující, oddělená od prostoru pro řidiče skleněnou příčkou, aby si cestující vzadu mohli nerušeně povídat a řidič jejich hovor neslyšel. Pro dorozumívání měli k dispozici mimo jiné telefon. Při delších cestách si mohli nohy

opřít o speciální opěrky, nechybělo ani topení, záclonky, vázičky na květiny. Také prostor pro řidiče odpovídá vysoké úrovni automobilu. Všechny přístroje jako třeba rychloměr, ampérmetr nebo teploměr jsou uspořádány přehledně.

Podlahu pokrýval plyšový koberec, zatímco luxusní kování, rám skla, kliky dveří nebo věšák byly leskle poniklovány. Naopak obložení přístrojové desky i lišty na dveřích byly z ušlechtilého ořechového dřeva.

Co se skrývá pod kapotou, prozrazuje osmička na chladiči. Řadový kapalinou chlazený benzinový osmiválec SV o objemu 3580 cm, jehož výkon 72 k umožňoval přes dvě tuny těžkému vozu rychlost 100 km/h. Spotřeba na sto kilometrů se uváděla od 18 do 22 litrů benzínu. (V roce >



Pravostranné řízení bylo do roku ... samozřejmostí



Luxusní čalounění se zachovalo v původním stavu



Řadový osmiválec má objem 3.8 litru a výkon 75 k



Praga Grand 7 patří mezi vrcholy českého automobilového průmyslu

➤ 1930 byl osmiválec přestavěn na objem 4,4 litru a výkon 90 k).

Řadové osmiválce vyráběly v té době pouze továrny, které byly opravdu na nejvyšší technické úrovni. Vyrobit totiž kvalitní odlitek bloku nebo vykovat klikový hřídel nebylo vůbec jednoduché. Motor se vyznačoval i mnoha novinkami, mezi které patřily třeba centrální mazání ovládané páčkami z místa řidiče i za jízdy. Nebo snímatelné hlavy válců se spalovacími prostory typu Ricardo nebo vzájemně výměnné sací i výfukové ventily, chromniklové ojnice letecké konstrukce. Elektrovýbava pocházela od firmy Bosch, stejně

jako dynamo akumulátorové zapalování se samočinným nastavením předstihu, světlomety dodal Carl-Zeiss Jena. Dva karburátory Zenith s korektory umožňovaly přesnější seřizování spotřeby během startování nebo i za provozu a bylo je možné ovládat páčkou na volantu.

Řízení ulehčoval například centrální hydraulický posilovač brzd, synchronizace třetího a čtvrtého stupně převodovky, ovládní ukazatele směru jízdy ze středu volantu nebo kompresor pro huštění pneumatik.

Ke komfortní jízdě přispívaly dvojčinné kapalinové tlumiče pérování, bezpečně

Stručné technické údaje

Motor: řadový osmiválec **Objem:** 3580 cm **Výkon:** 70 k **Rychlost:** 100 km/h

Spotřeba: 18-22 l/100 km **Rozměry:** 5025 x 1650 x 1800 mm **Rozvor:** 3450 mm

Hmotnost: 2050 kg

Génius vítězství

Od roku 1924 zdobila chladič pragovek, poprvé u modelu Piccolo 7.série, soška Genia vítězství, fragment z putovní ceny Velké soutěže spolehlivosti kolem republiky. Cenu vytvořil Ladislav Šaloun a značka Praga ji definitivně získala v roce právě v roce 1924 a na chladičích vydržela deset let.



vystupování v noci umožňovalo osvětlení stupaček při otevření dveří.

Na chladiči se vyjímalá soška Genia vítězství od Ladislava Šalouna, vozy Praga zdobila od roku 1924. Šestimístná čtyřdveřová karosérie je v tomto případě na přání lakována celuloidovým lakem Duco v dvoubarevném provedení. Právě červený lak ještě více zvyšuje důstojnost představovaného vozu, jenž byl před několika roky restaurován ve firmě Vetren v Lomnici nad Popelkou. Za zmínky stojí jistě i rozměry, které nejlépe dokládá, jak velký vůz opravdu byl - délka 5025 mm, šířka 1650 mm, výška 1800 mm, rozvor 3450 mm.

Kolik za tento automobil pro svou potřebu zaplatil Jan Masaryk, syn našeho prvního prezidenta Tomáše Garyka Masaryka zůstává zahaleno tajemstvím. Jedno jisté, tehdy se prodával za 125 000 Kč. Vymohl si také proutěný koš se stříbrnými příbory, lahvemi na víno a piknikovým nádobím. Piknikový koš patří i dnes k perfektně zrenovovanému vozu Praga Grand, jehož typové označení znamená ve francouzštině šlechtic nebo urozený ve španělštině. Oba výrazy jsou výstižné pro automobil, jenž se stal ukázkou českého průmyslu dvacátých a třicátých let minulého století. Model Grand, navržený výhradně našimi konstruktéry patřil mezi nejluxusnější automobily naší výroby a právem byl nazýván českým Rolls Roycem. | Jindřich Lasík

Další obrázky s popiskami ve fotogalerii

VETERÁNY NA KOKOŘÍNSKU



OBEC LOBEČ NAJDETE ASI DVACET KILOMETRŮ SEVEROVÝCHODNĚ OD MĚLNÍKA A PĚT KILOMETRŮ OD MŠENA, NA OKRAJI MALEBNÉHO KOKOŘÍNSKA. DNES ZDE ŽIJE ASI STO PADEŠÁT OBYVATEL, ALE JEDNOU DO ROKA SE JEJICH POČET NĚKOLIKANÁSObNĚ ZVÝŠÍ. JEŠTĚ DODEJME, ŽE SE ZDE NARODIL VÁCLAV EMANUEL HORÁK, ČESKÝ VARHANÍK, HUDEBNÍ SKLADATEL A PEDAGOG A JE ZDE POCHOVÁN EDUARD ŠTORCH, SPISOVATEL A ARCHEOLOG.

Vraťme se na chvíli ještě do roku 1925. Tehdy stáli Václav Klement a Václav Laurin před závažným rozhodnutím. V poválečných letech se automobilovému průmyslu dvakrát dobře nevedlo, zahraniční trhy se rozpadaly a továrnu postihl rozsáhlý požár. Proto se rozhodli prodat svoji společnost plzeňské Škodě. S odstupem let se ukázalo, že to byla správná volba. Při této fúzi sehrál svou roli právě zámek Lobeč, který patřil

Josefu Šimonkovi, prezidentu škodových závodů a majiteli zdejšího panství. Za L&K potvrdil důležitý dokument 20. července 1925 vlastní rukou Václav Klement. Pan Jaromír Šimonek, otec paní Zuzany, má prý uloženo zlaté pero, kterým se sloučení podepisovalo.

Tato významná událost není mezi veřejnosti příliš známá, naopak mnohem víc je známější Veteránské rojení, hlavně mezi příznivci historických automobilů.

Když před devíti lety přišli manželé Tomáš a Zuzana Pavlíkovi společně s kamarády z Czech Classic Car Clubu a pan Jaromír Šimonek dal svolení, s nápadem uspořádat klubový sraz anglických automobilů, tak zdaleka netušili, co tím způsobí. Kdo však jezdí vždy v červnu do Lobče pravidelně a pohybuje se po okolních silnicích Kokořínska, tak mu musí být jasné, že se zde veterány opravdu rojí, a proto název Veteránské rojení.

Zpravidla druhou červnovou sobotu se zámecký dvůr už od časných ranních hodin zaplňuje nejrůznějšími automobily, přičemž největší plochu zaujímají anglické značky. Nikde jinde nevidíte tak velkou koncentraci vozů MG, Triumph, Austin Healey, Mini, ale také Jaguar nebo Rolls Royce. Letos k nim přibýly i takové unikáty jako Marcos Martina (jeden z osmnácti vyrobených spiderů), Ginetta G27 (společně s Marcosem jediná v ČR) nebo Morgan Merlin z roku



Na rojení si nacházejí cestu také majitelé předválečných automobilů



Atraktivní italská Ginetta G27 je u nás pouze jediná



Kokořínsko - země veteránům zaslíbená



Vzpomínka na šedesátá léta se vším všudy



Austin Healey a Jaguar E pod Lobčím



Nikde jinde nevidíte pohromadě tolik anglických automobilů



Průjezd tunelem pod hradem Kokořín

➤ 1980 s výrobním číslem 001. Přijeli i tři zástupci německého Panther Clubu. Nechybějí rarity jako třeba tříkolka Reliant Scimitare GTE (1979) nebo AMC Eagle SX/4, který se vyráběl pouhé tři roky, v letech 1981 až 1983. Jde o evropskou verzi 4R s pohonem všech kol a redukční převodovkou. V tomto případě se však ještě nejedná o historické vozidlo (omezení rokem 1980), ale proč jej divákům neukázat.

Zastavme se ještě na chvíli u Pan-



Odpočinout si můžete u lahodné kávy
v nefalšovaném double deckeru



Zámecký pán

Duchovním otcem Veteránského rojení je pan Ing. Jaromír Šimonek, který dal své dceři Zuzce a jejímu manželovi Tomášovi před deseti let k souhlas uspořádání nultého ročníku. K motorismu a historii vůbec má blízko, neboť je pravnučkem Josefa Šimonka, svého času ředitele Škodových závodů v Plzni. Ten také zakoupil panství Lobeč, Houska a Stránov. V Lobči také podepsal fúzi s firmou Laurin Klement. Každý rok nese Škoda Felicia Jaromíra Šimonka číslo jedna.

thera. Tuto málo známou značku založil v roce 1972 britský podnikatel Bob Jankel, jehož koníčkem byla konstrukce automobilů. Mezi nejúspěšnější patřil právě model Lima, který představoval jednu z těch jednodušších cest, jak vlastnit typický nostalgický vůz. S využitím podvozku Vauxhallu Magnum a s dvoumístnou sportovní karosérií ze skelných vláken GFRK jej poháněl benzinový čtyřválec 2,3 litru s výkonem 133 kW. Na stovku zrychlí za necelých devět sekund a jezdí až 202 km/h. Dřív než byla výroba převedena do Koreje (pod názvem Kallista) kvůli finančním problémům a dluhům, tak vzniklo ve Weybridge v letech 1976 až 82 pouhých 918 těchto vozidel.

K dobré pohodě celý den vyhrával Jazz kvintet z Turnova, výbornou kávu si můžete dát v pravém dvoupatrovém autobuse

Leyland DB3, ani o dobré občerstvení není nouze. A snaží se i některé posádky, které se oblékají do oděvů poplatných době jejich automobilu. Důkazem jsou třeba manželé Petr a Iveta Daničkoví ze Železného Brodu. Jen dodělali Škodu Octavii, která poutala pozornost kvalitou renovace a elegantním zelenobílým lakováním, už se objevili na druhé akci, a zvláště za paní Ivetou se všichni otáčeli. Pozornosti neunikla ani mladá dáma v růžových šatičkách ze šedesátých let, zapůjčených z jednoho divadelního spolku. Na místě by je hned prodala za nemalé peníze. Atmosféru starých závodů nám připomněl zase David Steinberger se sportovním Austinem Seven z roku 1938. Piknikové koše rozbalili i další účastníci.

V letošním roce přistoupili pořadatelé k malému experimentu, když orientační

jízdu Kokořínskem doplnili o jízdu pravidelnosti na tříkilometrovém okruhu kolem Lobče. Ale jak se ukázalo, řada posádek záměr nepochopila a hned po projetí prvního kola se vydala ukrajovat další kilometry z celkových osmdesáti. Cíl byl tentokrát v Doksech, odkud následoval už jen volný dojezd zpět do Lobče. Snaha o vylepšení se každopádně cení.

Veteránské rojení ale nejsou jen anglické automobily, ale další evropské nebo i americké. V poslední době si nacházejí cestu do Lobče i majitelé předválečných automobilů, a to je dobře. Veteránské rojení nasadilo latku hodně vysoko a rozhodně patří mezi nej kvalitnější podniky u nás. Tak hodně zdaru do dalších deseti let. |

**Další obrázky s popiskami
ve fotogalerii**

V LETOŠNÍM ROCE
SLAVÍ PEUGEOT
DVĚ STĚ LET
OD ZALOŽENÍ
ZNAČKY. OVŠEM
JMÉNO PEUGEOT
SE POPRVÉ
OBJEVILO
MNOHEM DŘÍV,
UŽ V PATNÁCTÉM
STOLETÍ, KDY
RODINA SÍDLILA
VE MĚSTĚ
VANDONCOURT
V OBLASTI
MONTBÉLIARD.

**SE LVEM
V JEDNÉ STOPĚ**



V roce 1882 pak Peugeot vyrobil v malé dílně v Beaulieu první jízdní kolo s názvem Gran B, od něhož cesta k motorizaci netrvala dlouho. Na přelomu století (1899) přinesla společnost Motorcycles Peugeot a Eugene Peugeot (bratři Armand a Emille se vydali automobilovou cestou) světu motorizované jízdní kolo se čtyřdobým benzinovým jednoválcem a odpruženým sedlem. V roce 1904 se objevil vidlicový čtyřdobý dvouválec vlastní výroby o výkonu 7 k, který byl také dodáván jiným firmám, jako třeba Nortonu nebo NLC. Údajně dokázal jet rychlostí 139 km/h. Tak trochu v utajení zůstává skutečnost, že první ročník slavné Tourist Trophy na ostrově Man vyhrál ve třídě dvouválců H.Rem Fowler, jenž měl ve svém Nortonu právě vidlicový dvouválec Peugeot 726 cm o výkonu 3,7 kW (5 k) při 4400 otáčkách za minutu. Sací ventil byl samočinný, výfukový ovládnut rozvodovými tyčemi zespodu a točivý moment byl přenášen bez převodovky na zadní kolo klínovým řemenem. V závodě na deset kol s délkou 495 kilometrů zajel Fowler průměr 58,28 km/h.

Tehdy se také Peugeot rozhodl založit vlastní závodní tým a s pomocí konstruktéra Jeana Antoinese vytvořil první speciální model. Nejdříve použil čtyřdobý dvouválec o objemu 495 cm (vrtání 62 mm, zdvih 82 mm) se čtyřmi ventily na válec a dvěma vačkovými hřídeli uloženými v hlavě a poháněné ozubeným řemenem. Stavěl ale také verze s jednou vačkou, poháněnou královským hřídelem. Dosahoval výkonu zhruba 11 kW (15) při 4000 otáčkách za minutu

Zvláště úspěšný byl rok 1923, kdy jezdec Gillard vyhrál Velkou cenu národů na okruhu v Monze. V závodě půllitrů na čtyři sta kilometrů dosáhl průměrné rychlosti 129,431 km/h. Závody sice hrály u Francouzů velkou roli, ale přesto se o několik let později se stáhli ze závodního sportu a koncentrovali se na vývoj nové série cestovních motocyklů, které představili v roce 1933 jako řadu s typovými označeními 115, 117, 515 a 517.

Po obsazení Francie v roce 1940 musel Peugeot ukončit výrobu „třístapadesátek i pětistovek“ a po válce musel podnik nejdříve zrekonstruovat, neboť byl z poloviny zničen. A v roce 1949 převzal ještě společnost SMHT, v jejíž halách pak vyráběl jen malé dvoudobé motory objemu od 50 do 250 cm pro novou sérii.

V první polovině začal Peugeot ještě s výrobou skútrů, které vyrábí dodnes. Zvláště oblíbený byl v té době padesátka skútr Bima, a protože z důvodu přesytného trhu postupně zájem o motocykly upadal, rozhodl se Peugeot věnovat pouze mopedům a jízdním kolům, a tak je tomu dodnes, zatímco motocykly skončily v roce 1958.

MOTO PEUGEOT V ČR

S historickými motocykly Peugeot se u nás příliš často nesetkáváme. Ale pan Josef Holakovský má ve své sbírce hned dva kousky. „Když už mám automobilového veterána Peugeot, tak jsem si pořídil ještě motocykl. Sehnat ve Francii stroj se lvelem ve znaku zas takový problém není, spíš jde o finance a nálezový stav.“ ➤

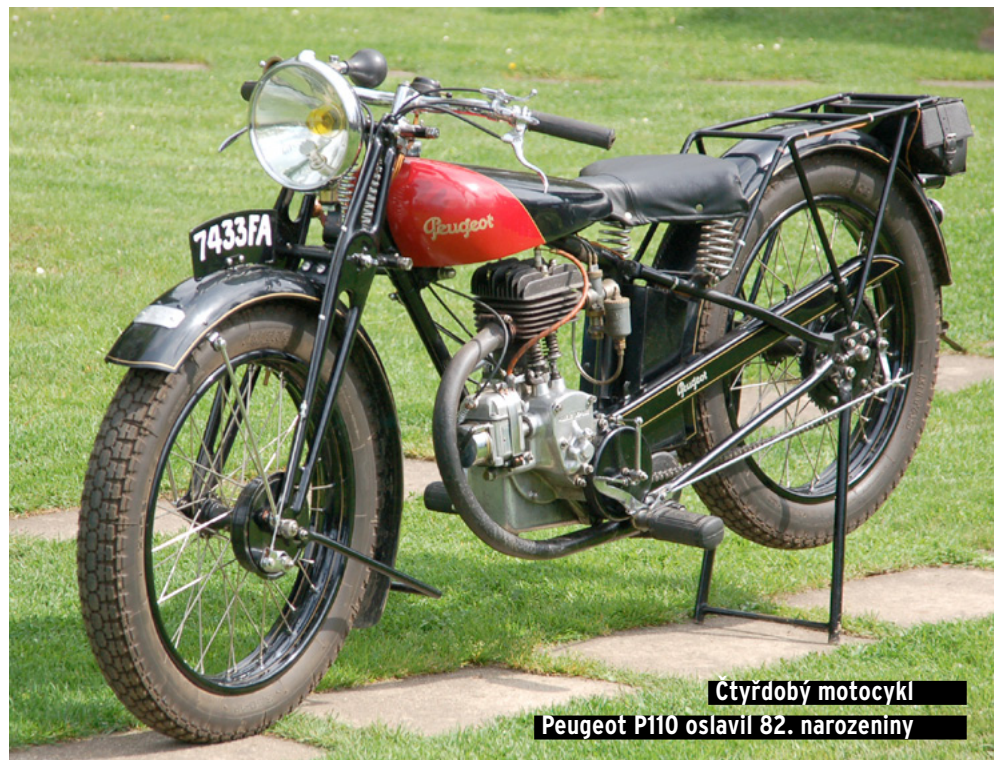


**Vojenský Peugeot P176
z roku 1957**





Jednoválec má objem 218 cm³
a výkon zhruba tři koňských sil



Čtyřdobý motocykl
Peugeot P110 oslavil 82. narozeniny

➤ A kdo si umí leccos udělat jako právě Josef Holakovský, pro toho není problém opatřit si stroj i v dezolátním stavu. Nejdříve padla volba na typ P110, jenž vloni oslavil jednaosmdesáté narozeniny. Jde o jediný kus, který lze u nás vidět a ve své době nejmenší čtyřdobý, který Peugeot tehdy vyráběl. Jeho výkon z objemu 218 cm³ se pohyboval zhruba na úrovni sto pětadvacítce, tedy nějaké tři koňské síly. Existovala ještě verze s dvoudobým motorem o objemu 175 cm³.

Kvality typu P110 dokázal několikrát také Antoine Peugeot při svých alpských vysokohorských cestách. Tak třeba v roce 1931 vyjel z Chamonix v nadmořské výšce 1035 m na Montanvers ve výšce 1995 metru za půl druhé hodiny. O rok později



si troufl dokonce na Brévent a l'assaut, ležící v 2525 metrech nad mořem.

Druhým strojem v jeho sbírce, je už novějšího data, pochází z roku 1957. Jde o model P 176 TC4 ve vojenském provedení. Dvoudobý jednoválec o objemu 175 cm³ vychází ze sériového modelu s drobnými úpravami, jako je padací rám, brašny, „drapakové“ pneumatiky a také na něm nenajdeme žádné chromované doplňky. | LJ

INZERCE



RETRO CLASSICS®

DIE GANZE WELT
AUTOMOBILER KLASSIKER

22.* – 25. MÄRZ 2012
MESSE STUTTGART

*PREVIEW & RETRO NIGHT® 22. MÄRZ 2012

Věrný Peugeotu

Pan Josef Holakovský se specializuje na automobily a motocykly Peugeot, a sbírá vlastně všechno, co s touto značkou souvisí. Nejdříve si malou dodávku Peugeot 202 z roku 1947, který jste mohli vidět v různých filmech. A pak už nebylo daleko k motocyklu - typ P110, z roku 1929. V současné době dodělává osobní model 302 a chystá se na malý sportáček.

Jak jste se dostal k veteránům? To je docela jednoduché. Jezdil jsem na chatu k Mníšku pod Brdy a hned vedle měl chatu

Václav Zapadlík, kterého asi nemusím představovat, a tak to ani nemohlo dopadnout jinak. Kolem něj se vždy točilo všechno, co souviselo s historií. Prostě mě nakazil.

Proč právě Peugeot? Postupem času jsme se skamarádili s jedním francouzským hrabětem de Cornillakem, který nás začal zásobovat francouzskými stroji, A když už jsem měl prvního Peugeota, tak jsem si řekl, proč ne další. Navíc vozy téhle značky se stoletou tradicí se u nás dvakrát moc nevyskytují. |



Josef Holakovský
a Václav Zapadlík

V PŘÍŠTĚ...



Do příštího čísla pro Vás připravujeme další zajímavé čtení z historie motorismu. Zavzpomínáme na ojedinelou akci Loukotě a řemeny, kterou připravují jižní veteránisté. Podíváme se, jak dopadl první ročník Poháru soutěží pravidelnosti a jaké jsou perspektivy pro příští rok. Představíme soutěžní Škodu 130 LR/Evo, kterou v polovině 80. let vyrobila mladoboleslavská automobilka, ale v rallye se nikdy neobjevila. Víte, že v České republice existuje jediný automobil slavné značky Isotta Fraschini? Všechno prozrazovat nebudeme, ale materiálů bude pochopitelně mnohem více. |

INZERCE



24th World Show for Vintage,
Classic & Prestige Automobiles,
Motor Sport, Motorcycles,
Spare Parts and Restoration,
~ World Club Meeting ~
21.-25. 3. 2012

VETERAN CAR ŠANGL



**PRODEJNÍ GALERIE
HISTORICKÝCH VOZIDEL**

*Sibiřské náměstí 10, Praha 6
kontakt: 605 117 811*

www.veterancar.eu



V ÚNORU OSLAVIL UŽ 83. NAROZENINY A STÁLE USEDÁ ZA VOLANT HISTORICKÝCH ZÁVODNÍCH AUTOMOBILŮ, PŘEDEVŠÍM PAK STŘÍBRNÝCH ŠÍPŮ MERCEDES BENZ NEBO SPORTOVNÍCH PORSCHE. PLATIL ZA JEDNOHO Z NEJSPOLEHLIVĚJŠÍCH A NEJSTÁLEJŠÍCH JEZDCŮ VŠECH DOB, KTERÝ ZÍSKAL NA OSM DESÍTEK VÍTĚZSTVÍ.



LEGENDA VELKÝCH ZÁVODŮ

Dr. Wolfgang Porsche, předseda představenstva dozorčí rady Porsche Automobil Holding o něm prohlásil: „Jeho všestrannost jako jezdce je legendární. Je úplně jedno jestli startuje ve formuli 1, v závodech do vrchu nebo vytrvalostních podnicích, všude nadchl přesvědčivými výkony.“

Kariéru začal v roce 1952 se soukromým Porsche 356 v závodech do vrchu, jezdil rallye i jízdy spolehlivosti. Už v následujícím roce dojel pátý v Rallye Lyon-Charbonnieres. Všiml si ho tehdejší šéf týmu Huschke von Hastein a angažoval jej do továrního týmu Porsche. V roce 1953 stál poprvé na startu 24 h Le Mans, v němž s Helmutem Glöcklerem a Porsche 550 Coupe vyhrál třídu do 1,5 litru. Ve stejném roce si ještě zajistil titul Mistra Německa, ale také místo v týmu Mercedes, za který startovali Fangio, Kling a Moss. Paralelně ještě jezdil ještě s Porsche 550 Spyder, s nímž vyhrál opět svoji třídu v Carrera Panamericana nebo Mille Miglia. Nezapomenutelná je jeho příhoda v Mille Miglia 1954, kdy Herrmann a Linge podjeli stažené závory těsně před rychlíkem.

Jeho jméno je pak úzce spjato se značkou Mercedes a jejich návratem do Formule 1 po druhé světové válce. Mladý muž ze Stuttgartu byl jedním z velkých talentů poválečné doby, a proto vzal Alfred Neubauer mladého závodníka do týmu poté, co zvládl první testovací jízdy na výbornou. Neubauer tehdy řekl šéfovi - Herrmann je výjimečný talent od přírody a velice vytrvalý. Dostal tedy



**Velká cena Francie 1954 v Remeši:
s Mercedesy Fangio (18), Kling (20) a Herrmann (22)**



**S Mercedesem 300 při vzpomínkovém
Solitude Revival 2009**

místo v kokpitu Stříbrného šípu (Typ W 196 R), s nímž při zkušebních jízdách předváděl rychlou jízdu. Nehoda při tréninku na Velkou cenu Hockenheimu v roce 1954 proběhla naštěstí bez následků a záhy se dostal velký den D.

Nové Stříbrné šípy nastoupily 4. července 1954 v Remeši k první Velké ceně. Herrmann startoval ze třetí řady, zatímco týmoví kolegové Fangio a Kling z pozice jedna a dva. Po několika kolech nechal Herrmann za sebou více jezdců, zajel dokonce traťový rekord - 2:32,9 minut, což se rovnalo průměru 195,463 km/h. Všechny tři W 196 R se dostaly do vedení. „A přesně tak bychom se dostali i do cíle,“ vzpomínal Hans Herrmann, kterého v 17. kole postihla smůla. Motor najednou ztratil výkon a vysadil.

Znovu tak ožíval mýtus Stříbrných šípů, Hans Herrmann dostal příležitost v dalších Velkých cenách a podílel se na úspěchu Mercedesů. Nic naplat, přeci jen stál trochu ve stínu Fangia a Klinga nebo Mosse. Na druhou stranu si přes věkovou rozdílu dvaceti let tak nikdy nepřipadal. „Nebyl žádný důvod, abych si stěžoval“, říkal skromně, „přeci bylo jasné, že jsem nejmladší a mám se co učit“.

A že se Herrmann učil rychle, ukázal závod na Monze 1954. Fangio a Kling dostali aerodynamické automobily, které byly pro rychlý okruh přeci jen vhodnější. Kling vypadl, Fangio vyhrál a Herrmann dojel s „nevhodným“ monopostem čtvrtý. Prvního věnce se dočkal na Velké ceně Švýcarska v Bernu v září 1954, kde dojel třetí, stejně jako na Avusu. >

➤ V sezoně 1955 kladl Mercedes velký důraz na slavný závod Mille Miglia, do něhož poprvé nasadil vozy Mercedes 300 SLR (typ W 196 S), sportovní vůz s technikou Grand Prix. Startovní čísla pro závod se losovala - Fangio startoval jako první s číslem 658, tedy v 6.58 hodin. O tři minuty později Kling (701) a potom Herrmann (704) a následoval Moss (722). Celkem 450 vozů.

„Musíš si závod správně rozdělit. Moss bude pravděpodobně bláznit a v poslední třetině už pojede bez brzd. Když pojedeš rychle, ale šetrně, potom máš šanci“.

Na tato slova svého spolujezdce Egera si Herrmann ještě dnes vzpomíná. Dobře znal přednosti prozíravého způsobu jízdy.

Zpočátku se všechno vyvíjelo dobře. Herrmann se rychle dostal na druhé místo za Mosse a tuto pozici si udržoval, auto fungovalo skvěle a stále si opakoval větu svého spolujezdce. V Římě rychle dotankovat a zase dál. Náhle se ozvala rána, víko nádrže odlétlo a palivo stříkalo na jezdce i spolujezdce. Proud benzínu pronikl i za závodnické brýle Herrmanna, který tak neviděl další zatáčku, auto otřel o skálu a byl konec. „Je to jediný výsledek v mé kariéře, který mě ještě dnes rmoutí. Jsem pevně přesvědčen, že bychom Mosse dohonili a on to dobře ví, protože dojížděl opravdu bez brzd, jen plech na plech“.

Pro rok 1955 dostal roli náhradníka, v níž se představil při Velké ceně Monaka, místo Klinga. Při tréninku, na konci dlouhého stoupání ke Casinu, se Herrmannovi při brzdění v rychlosti 180 km/h



Monopost formule 1 Mercedes Benz W196

měl proudnicovou karosérii



Hvězdy padesátých let

- zleva Herrmann, Fangio, Kling

zablokovalo kolo, vůz se dostal mimo trať, narazil na obrubník a silou narazil do kamenné zídky. Utrpěl poranění zad a páteře. Po prvním ošetření byl dopraven letecky do speciální kliniky v Mnichově, kde strávil několik měsíců. Po uzdravení se vrátil na závodní trať a opět dokazoval svoje schopnosti Ale do Mercedesu už nikdy nesdl.



Dnes třiaosmdesátiletý

Hans Herrmann

Když se Daimler Benz stáhl z motoristického sportu, startoval Herrmann s vozy Maserati, BRM, Borgward až se v roce 1959 vrátil k Porsche. Společně s Olivierem Gendebienem vyhrál na Porsche 718 RS 60 Spyder dvanáctihodinovku v Sebringu. Krátce nato kombinace Herrmann a Bonnier a Porsche RS 60 Spyder získala prvenství v Targa Florio. Kromě toho vybojoval v roce 1960 titul mistra Evropy ve F2. V roce 1962 se stal továrním jezdce Abarthu, ale po třech letech se opět vrátil k Porsche. Herrmann nejezdil jen závody, ale hodně času věnoval testování a vývoji vozů. V roce 1969 získal pro značku Porsche, společně se Siffertem, Elfordem, Stommelenem, Mitterem, Elfordem,

Kromě vítězství v Le Mans 1970 patří mezi jeho největší úspěchy na vozech Porsche například vítězství ve GP Zeltwegu 1966, Marathon de la Route 1967, 24 h Daytona 1968, 1000 km Paris 1968, druhý dojel ve 24 h Le Mans 1969, 1000 km na Monze a Nürburgringu 1969 atd.

Po skončení kariéry si založil nedaleko Stuttgartu firmu Herrmann Autoteile pro automobilové příslušenství. I v této oblasti se mu dařilo, protože vsadil na výrobky, které se dobře prodávaly. Ještě takřka denně dochází do kanceláře a se závodní scénou i jezdci udržuje stále dobré kontakty. A jakmile usedne za volant, potom vidíte, jak nesmírná radost z něj vyzařuje. | **J. Lasík**

Další obrázky s popiskami

ve fotogalerii

Startovní číslo jedna dostala přidělené
Alfa Romeo „Targa Florio“ postavená
pro slavný italský závod v roce 1924, v němž
skončila na třetím místě. Od tohoto typu
bylo vyrobeno všeho pět kusů.



ENNSTAL CLASSIC NENÍ ŽÁDNÝ VÝLET

MALÉ RAKOUSKÉ
MĚSTEČKO GRÖBMING
BY MOŽNÁ DODNES
NIKDO NEZNAL, KROMĚ
LYŽAŘŮ SMĚŘUJÍCÍ
DO NEDALEKÉHO
SCHLADMINGU, KDYBY TADY
ZNÁMÝ MOTORISTICKÝ NOVINÁŘ
HELMUT ZWICKL NEPOŘÁDAL
ENNSTAL CLASSIC, JEDNU
Z NEJKRÁSNEJŠÍCH SOUTĚŽÍ EVROPY.

AKCE ENNSTAL CLASSIC



Na Ennstal Classic si přijdou na své i fotografové



Jedním z mnoha Ferrari na startu byl typ 250 GT SWB



Typický obrázek z Alp



BMW 507 byl ve své době považován za nejkrásnější roadster



Soutěž začíná horskou zkouškou na Stoderzinken

Už v roce 1993 se sem poprvé sjeli majitelé historických automobilů, aby absolvovali první ročník Ennstal Classic. Tehdy jich přijelo 35. Během následujících let přibývali další a další zájemci až k číslu 218.

Právě tolik se jich postavilo na start tří-denní akce, a to ještě další stovku museli pořadatelé odmítnout. Podmínkou účasti je vlastnit zajímavého veterána vyrobe-

ného do 31.12.1972, mladší ročníky nejsou do soutěže připuštěny. Na české poměry číslo neskutečně vysoké, ale protože se startuje po půl minutě, tak průjezdy hezky „odsejpají“ a diváci podél tratě se nenudí.

Prakticky od úterý v údolí řeky Enn burácejí motory automobilů slavných značek jako Bugatti, Alfa Romeo, Maserati, Mercedes, Bentley. Začínají totiž technické přejímky, protože soutěž začíná ve čtvrtek

v 9 hodin první zkouškou, která se odehrávala už tradičně na deset kilometrů dlouhé silnici na Stoderzinken do výšky 1800 metrů. Na kopci pak proběhl ve 12 hodin ostrý start do první etapy dlouhé 381 kilometrů, při níž museli hned dvakrát, respektive oběma směry zdolat Sölkpass (1790 m n.m.) a také horskou silničku na Nockalmu. Do Gröbmingu se první posádky vracely pár minut přes osmou. Honem rychle

na společnou večeři, nějaké to pivo či víno na dobrou noc a hurá do postele.

Žádné dlouhé ponocování, protože v pátek se startuje už v 7 hodin ráno a na posádky čeká více než pět set náročných kilometrů, v podstatě jen pořád nahoru a dolů, bez přestávky až do cíle, který byl ve známém lyžařském středisku Schladming v šest večer. Tady vítal účastníky mj. Nigel Mansell, mistr světa formule 1

AKCE ENNSTAL CLASSIC

Osmiválcové Bugatti T51 GP
s výkonem 180 k představovalo
ve své době (1936)
špičkový závodní
automobil



V příštím roce se Ennstal Classic
uskuteční 11. až 14. července



Cíl byl letos
v lyžařském středisku Schladming

► a Indy, a velká postava automobilového sportu. Tady mohl pozdravit také své kolegy, jako je třeba „rallye profesor“ Rauno Aaltonen, který s Mini absolvoval celou trať nebo rakouská ikona Dieter Quester s BMW 507. Nechyběl ani populární Stirling Moss s Porsche 911, ale ten letos nejel celou trasu. Vítězka Dakarku populární Jutta Kleinschmidová absolvovala náročnou soutěž, v níž se „hraje“ na pravidelnost a přesnost, na místě spolujezdce v BMW 1800. S obrovitým Chryslerem 300, jenž měl objem 6,2 litru a výkon 340 k, startoval Klaus Kröll, vítěz letošního sjezdu Lauberhorn.

Sobota je pak vyhrazena Grand Prix Gröbmingu, kdy se při demonstračních jízdách prezentují zajímavé závodní automobily let minulých jako například Porsche 908 nebo 911 GT1, Maseratti 200 S, Ferrari 500 F2, Tecno F1, Cooper Climax a další. Do nich pak usedli kromě Mansella, Mosse nebo Aaltonena také Nanni Galli, Jochen Mass, Marie Terese de Filippis, Roland Asch. Pak už následuje jen závěrečná zvláštní zkouška pro účastníky

Ennstal Classic a vyhlášení vítězů přímo na cílové rampě.

Až do posledních metrů bojovali o prvenství dva manželské páry s Ferrari 246 Dino, nakonec byli o pouhých 35 bodů lepší Heidenbauerovi před Huemeroými. Celou trasu v hodně proměnlivém počasí, často v dešti a v mlze s viditelností na pár metrů, zvládlo 194 posádek z 218 odstartovaných.

Ve startovní listině jsme objevili celou řadu velice pozoruhodných automobilů se zajímavou historií nebo rodokmenem. Hned startovní číslo jedna dostala přidělené Alfa Romeo „Targa Florio“ postavená pro slavný italský závod v roce 1924, v němž skončila na třetím místě. Od tohoto typu bylo vyrobeno všeho všudy pět kusů, tři se šestiválcem 3.6 a dva se šestiválcem 3.0. V případě Alfy, která startovala v Ennstal Classic se jedná o jediný dochovaný originál. Tchánem současného majitelem Michaela Götsche Beberta byl Conte Giovanino Lurani, ve dvacátých a třicátých letech úspěšný a uznávaný pan jezdec. Na svém



Mistr světa

Každý rok zavítá na Ennstal Classic nějaký prominentní host a ani letos tomu nebylo jinak. Na pozvání Helmuta Zwickla, novinářského guru a duchovního otce „ennstal“ přijel Nigel Mansell, mistr světa F1 a vítěz Indy Car.

Další obrázky s popiskami
ve fotogalerii

kontě má mj. devět vítězství v Mille Miglia ve své kategorii a je vlastně duchovním otcem Formule Junior. Hrabě Lurani koupil vůz v roce 1969 v Anglii a dovezl jej zpět na starý kontinent.

Mezi vrcholy patřilo rovněž Maserati A6 GCS Serie 1 „Monofaro“, jehož podvozek nesl číslo 2001. V roce 1947 vyvinulo Maserati dva prototypy sportovních vozů „2001 a 2002“ pro novou formuli 2. Dvoulitrový motor dosahoval výkonu 130 k. Ze série 1 bylo do konce roku 1953 postaveno celkem šestnáct „Monofaro“, z nichž se dochovalo pět exemplářů, přičemž dva s integrovanými blatníky. Hned při své debutu v Grand Prix Modena 1947 obsadily oba tovární automobily řízené Albertem Ascariem a Luigi Villorosi první dvě místa. Při Mille Miglia 1948 držel Villorosi 1500 kilometrů první pozici, než odešla převodovka. V roce 1948 koupil pak „2001“ a dojel s ním druhý v GP Pescara. V roce 1949 byl vůz prodán do Brazílie a před deseti lety nalezen v Montevideu a letos mohli unikát nevyčísitelné hodnoty obdivovat diváci Ennstal Classic. | Jindra Lasík