



# VETERÁN

ČERVEN  
2015

Veterán je každé staré auto, které máme rádi



Reportáže

Simca a my

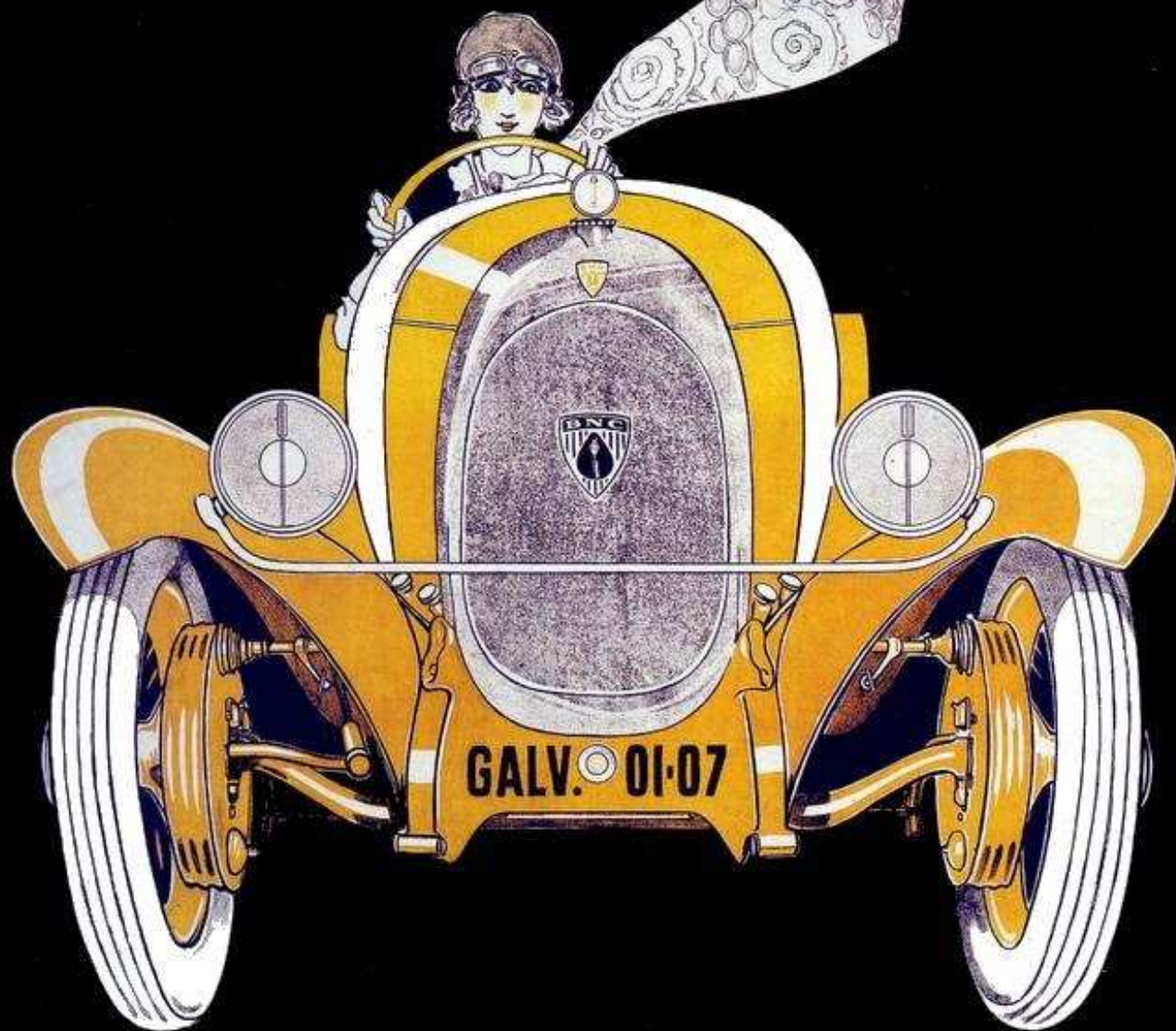


a další zajímavosti ze světa historických vozidel





VOTRE CHOIX



UNE

Geotam

SUPER-SPORT BNC

# ÚVODNÍ SLOVO

---

Naši milí přátelé,

taky jste si všimli, že se s automobilovými expozicemi trhá pomyslný pytel? Ale nemyslete si, já nenadávám (jak bývá mým obyčejem), já jsem šťastný, že tomu tak je! Bývaly zoufalé doby, kdy existovala jen desetiletí neměnná přehlídky zaprášené špíny v NTM a několik továrních kolekcí. A dnes? Paráda! O jednom perfektním museu se dočtete v příštím čísle, další expozice se otevřou ještě do prázdnin, a pokud mám dobré informace, jejich počty stále porostou! Obdivuji všechny ty šikovné a zdatné lidičky, co tohle vybudovali ve svém volnu a ze svých prostředků. Pročpak jim slavná „Unie“ nepřispěla aspoň symbolicky na hodnoty, které uchovávají? Ale to je jen taková řečnická otázka, na níž odpověď všichni dobře známe ...

Tak až pojedete o prázdninách po vlastech českých, motejte volantem ve směru nějaké zajímavé sbírky – a samozřejmě nám pak o tom napište! Ať se můžeme potěšit všichni!

Od klávesnice vás při horku 30° srdečně zdraví

Pavel Kopáček

## Obsah:

Dobový plakát

Reportáž: Renaulty v přesile

Reportáž: Jindřichohradečtí zabodovali

Reportáž: Kolín nejen Kmochův

Reportáž: Na východě

Představení vozu: Mnichovská lidovka

Pavlovy Zajímavosti

Vyrobeno v ČSR: Lidová vozítka díl šestý

Simca a my: Simčí slavnost

Ze světa Patrona: Nezdolná vůle

Zapomenuté značky: Facel

Skvosty našich silnic: Slepený Horch

Výročí: České

Výročí: Zahraniční

Z pera čtenářů: Moje první auto

Z pera čtenářů: Žlutý drobeček

Čtenářský Objektiv

Čtenářský objektiv: Kolín hvězdami zdobený

Čtenářský objektiv: Krásně v krásném údolí

Čtenářský Objektiv: Citromobile v přímém přenosu

Inzerce

Dobový plakát





# REPORTÁŽ

## Renaulty v přesile

Ano, titulek je trošičku nadsazený, klasické Renaulty už nemají u nás početní přesilu, rozhodující je ale jejich přesila morální. A té tu bylo nadbytek – uprostřed dřevěného balábile živohošťských „rekreačních“ zařízení, plného slizkých tvarů moderních koncernových aut či hudby, jež měla do umění Mireille Mathieu, Edith Piaf či Gilberta Bécauda galakticky daleko. Po našem příjezdu stála na poměrně velké ploše osamělá krásná „osmička“, vedle níž si sobotní odpolední siestu užíval dobře naladěný pán. Jak se ukázalo, byl to jeden z pořadatelů a my jsme přijeli chvíli před návratem kolony z přehlídkové jízdy do Sedlčan. Od něj víme, že:

- přijelo 27 Renaultů
- zastoupené byly modely 4CV, 4, Dauphine, 8, 12, 15, 9, 11 a sesterské Dacie
- účastníci cestou podle itineráře hledali vytipované objekty
- každý po návratu z jízdy podstoupil test ze znalostí modelů Renault a poznával tváře „otců firmy“

Tu nejhezčí disciplinu jsme si nechali na konec – možná si řeknete, co je na tom těžkého, strefit se na pět metrů mycí houbou do kbelíku s vodou? A přece – nacucaná žlutá hmota, které můj syn okamžitě udělil přezdívku „Létající Spongebob“ mlaskavě dopadala všude možně, ale do kbelíku se jí moc nechtělo ... ☺

No a auta – to byla paráda sama! Co pochválit na prvním místě? Pečlivě a nákladně renovovaný kousek nebo auto, dodneška brázdící tsunami dnešní dopravy? Necháme to na vás – jen děkujeme Jirkovi, Pavlovi a Honzovi za krásné přijetí!

**C'était magnifique !!!**

Text: Pavel Kopáček

Foto: Pavel Kopáček a David Kopáček

### 3. SRAZ RENAULT

RESORT BEACH Nová Živohošť - Slapy

WWW.RENAULTCARCLUB.CZ



### CAR CLUBU



Dauphinka je jedna z prvních vyrobených (1956) a naše silnice brázdí od roku 1964.



# REPORTÁŽ



Kdo by nepoznal „Osmičku“?



Plastový smoking chrání „jedenáctku“ před výměšký stromu!



Renaultí zákoutí...



„Ahoj, jak se vám jelo?“ a nasměrování k soutěžím + úsměv ☺



Odvážné křivky Renaultu 12 a Dacie 1300, které stále jezdí navzdory snahám EU o likvidaci poctivých a úhledných aut ...



# REPORTÁŽ

## Jindřichohradečtí zabodovali

Krásné město, oblíbený cíl výletníků, dobrá zmrzlina, ale hlavně náměstí, ozdobené spoustou automobilové krásy – to jsou jistoty, s nimiž rádi jezdíme podívat se na akce tamních veteranistů. Koncem května jsme tuhle příležitost měli zase. Nicméně první chvíle na náměstí nás zastihly v rozpacích a obavách – už se mi několikrát stalo, že jsem spletl nejen místo konání, ale i datum akce, museli se vrátit domů s nepořízenou a ještě čelit uštěpačným poznámkám manželky ... No ale po půlhodině jsme se dočkali, přijela šestistovka fiátek a hned za ní noblesní Piccola. Pak už jsme jen běhali a fotili, případně s obdivem pozorovali jednu z pořadatelek, jak z útrob svého nablýskaného Wartburgu vytahuje jeden kus nábytku za druhým ... ☺. Jo, máte pravdu, nebyly to poctivé dřevěné truhlice a skříně, ale on i ten plast nějaké místo zabere ... Třebaže se nám zdálo, že je účast oproti minulému ročníku slabší (možná to počasí, prevít), na skladbě vozů nic znát nebylo. Počínaje malými aerovkami přes střední třídu každé dekády až po rozměrné „velké piano“ a dramaticky černý Buick Roadmaster, k tomu motocykly, jezdci v dobovém a fajn nálada. Odjížděli jsme před startem, ale víme, že na trase vyjíždky bylo několik zastávek s úkoly. Veterany se na silnici jen míhaly a když projel uzavírací vůz, začali jsme se těšit na jízdu 2016!

Text: Pavel Kopáček

Foto: Pavel Kopáček a David Kopáček



Praga Piccolo jako ozdoba historického náměstí a současně i nádherná jednoduchost v podání vysočanských konstrukterů.





# REPORTÁŽ



První a poslední provedení nesmrtelné Tatry 57.

Buick Roadmaster 1949 - nic většího tady letos nebylo !!!



Děkujeme.....a zase za rok.....



# REPORTÁŽ

## Kolín nejen Kmochův ...

Přestože jde o soukromou akci bez přístupu širší veřejnosti, nedá mi, abych se s vámi nepodělil o několik snímků ze setkání, které každoročně přiláká vybranou společnost majitelů a přátel užitkové techniky, samozřejmě s odpovídajícími dopravními prostředky.

Akce se konala v kolínském okrese a veřejnost měla možnost spatřit několik desítek kusů těžké techniky a pár krásných osobních veteránů při spanilé jízdě v sobotu odpoledne. Bohužel – bez nás ... Každoročně se na jízdu těšíme a poté, co se pozdravíme s kamarády a nafotíme to nové, ale i to, co už máme mnohokrát nafocené (kdybych se na nákladní Tatru díval denně, nikdy mi nemůže zevšednět), před odjezdem kolony vyrážíme najít „fotoflek.“ Tak tomu bylo i letos, jenže: víte, já dovedu zabloudit i mezi pěti od sebe vzdálenými borovicemi a syn získal tyhle schopnosti po mně. Takže zatímco si diváci směrem VPRAVO užívali dunění a hřmot antikvární techniky, my jsme stáli VLEVO, každý na jedné straně návsí, a jediné, co kolem nás projelo, byli místní hasiči se škodovkou RT, kteří se byli podívat na kolonu. Myslel jsem, že se na nás usmívají! Jo, leda prd, oni se chechtali, když viděli dva cvoky – jednoho na hromadě panelů a druhého zadkem v křoví, jak s nachystanými foťáky vejrají do zatáčky, odkud nic – ale vůbec nic – nejelo ...

Takže přinášíme pouze statické snímky, ale stejně doufáme, že se vám budou líbit ☺ !

Text: Pavel Kopáček

Foto: Pavel Kopáček a David Kopáček



Zatímco jedna černá kopřivnická krasavice čekala na začátek vyjížďky, druhá právě důstojně projížděla bránou.





# REPORTÁŽ

Málokdo už zná Karosu 500 HB s osmiválcem Tatra v zádí.



Tatra 613 v podobě, v jaké pomáhala zachraňovat životy i majetek.



Garanty K 30 rozvážely pečivo, řemeslníky i hasiče.



Škoda 1202 STW v obležení nejtěžší techniky.



Tatra 111 - kdo je zažil v provozu, NIKDY nezapomene!



Škoda 256 (1945) byl poslední náklad'ák z Mladé Boleslavi.



Mercedes-Benz W201 už vstoupil mezi oldtimery.

Říká se mu „Erťák“ a zůstane navždy legendou!



# REPORTÁŽ

## Na východě

„...a kdybyste jel někdy na východ do Košic, ozvěte se, dělám v muzeu...“. Tak zněla nabídka jednoho z našich čtenářů, pana Kollára, spravující automobilové muzeum Košicích. A tak posílám email, že budu zítra v Košicích. Kamarádka slaví narozeniny. Ač nepředpokládám, že by takto narychlo byla prohlídka možná, před nádražní budovou už na mne čeká sympatický chlapík, který mne odváží na letiště. V zadní části letiště jsou haly leteckého i automobilového muzea. Budete-li mít na východ Slovenska cestu, nezapomeňte se zde zastavit. Zatím vám přinášíme sérii fotek, které sice návštěvu nenahradí, ale napovědět mohou.



Text a foto: Michal Primák



Je lepší brčálově zelenkává metalíza nebo původní patina vozu před renovací? No nebudeme soudit, odpoví si každý sám.



Ford T do každého muzea...



„Barokní anděl“, jak se přezdívalo BMW 501.



# REPORTÁŽ



Může existovat muzeum, kde nudně stojí sterilní auta? V Mladé Boleslavi jo. Naštěstí malá muzea si umí své expozice stylově vyzdobit.



Simca samozřejmě nemůže chybět ☺.

Warszawa v úpravě taxi.



Poklady skryté zrakům návštěvníků...

Historická krása s atmosférou.



# PŘEDSTAVENÍ VOZU

## Mnichovská lidovka

Není lidovka jako lidovka – co se týče koncernu BMW, tak i ta nástupní modelová řada je spíše „lidovka“. A o tu dnes půjde, protože před několika týdny tomu bylo čtyřicet let, co se poprvé představila zástupcům tisku nová řada BMW 3, v továrním kodu označená E21. Měla na co navazovat, s podobnou tváří se několik let před ní objevila řada 5, na představení čekaly ještě řady 6, 7 a 8. Ale byla tu i dějová souvislost, první řada malého BMW 1502 - 2002 se tvarově zcela přežila, a s novou tváří přišlo i nové číslování.

Nové malé BMW se vyvíjelo od konce 60. let, kdy už bylo jasné, jakou cestou povede jeho design. Po premiéře pětikové řady továrna oznámila, že v podobném tvarovém konceptu přijdou i ostatní modely. Základní podobu udělal vozu Paul Bracq, který měl v první polovině 70. let na starosti koncernové návrhářství. Skutečnost, že se právě v roce premiéry s továrnou rozloučil, už novou řadu tak moc neovlivnila, Bracqův nástupce Claus Luthe pouze provedl drobné korektury a tím si i osoboval právo připojit pod zdařilý design svůj podpis ☺. Nestárnoucí tvary bývají jednoduché a tady to platí do poslední čárky. Tradiční negativně skloněná předí reflektuje dobře známé tvary, jež BMW uplatnil už začátkem 60. let a částečně i u řady 700 ještě o něco dříve. Nevelký a čistě funkční přední nárazník nechával vyniknout bavoráckým „ledvinkám“, které byly a dodnes jsou rozpoznávacím markantem. Negativní linie kopíruje částečně i záď a spolu se silně skloněným zadním oknem a bočními prolisy dává karoserii temperament a pocit rychlosti i při statické prohlídce, ale přitom má daleko do řvavého tvarového furiantství. V designu se skloubily prvky mnichovských „rychlíků“, ale i uklidňující dojem vozu na denní používání. BMW záměrně šetřil chromem, přinejmenším u trojkové řady, měla oslovit mladší generace, které začínaly unikat k levným, ale výkonným VW a sportovněji vyhlížejícím Opelům a Fordům. Lesklou zdobnost vystřídaly některé atraktivní vzhledové prvky, z nichž samozřejmě velká většina pocházela ze seznamu příplatkové výbavy. Pokud to tedy stav konta jen trochu dovoľoval, na mnoha vozech se objevovaly elegantní hliníkové ráfky, sady spoilerů a prahových lišt – to jen z nabídky koncernu. Výrobci příslušenství zareagovali okamžitě a krátce po debutu modelu už létaly do celého světa nabídkové katalogy s karosářskými doplňky, nekonečným seznamem litých kol, výfuky a koncovkami, interierovými doplňky a „rychlými“ pruhy. Na jednu stranu si každý mohl podle libosti stvořit BMW podle svých představ, na stranu druhou dneska jen s obtížemi najdeme zachovalý a zcela původní exemplář, který by nepotřeboval rozsáhlé nápravy maniakálních vylepšovacích snah ...



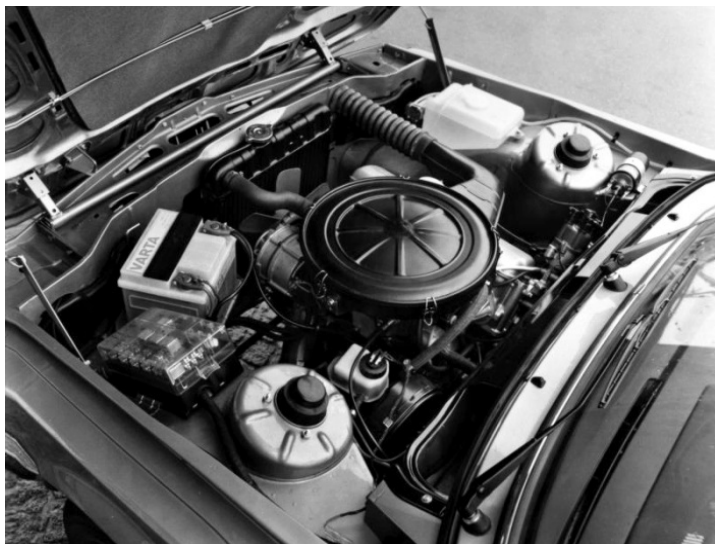
Všechny tři zatím dostupné modely se premierově představily na mnichovském olympijském stadionu. Pohledem pod kapotu bylo možné zjistit, že koncern uvedl do prodeje tři motorové varianty, a sice 316 (1.600 ccm), 318 (1.800 ccm) a 320 (2.000 ccm). Zatím šlo pouze o karburatorové čtyřválcce, až koncem roku 1975 se objevil dvoulitr se vstřikováním Bosch K-Jetronic. V základní výbavě byla standardní čtyřstupňová mechanická převodovka Getrag s velmi příjemným ovládáním, alternativu poskytl třístupňový automat ZF. Pětikvart přišel na trh až o mnoho později, což se pohledem dnešní perspektivy



# PŘEDSTAVENÍ VOZU

---

jeví jako nedomyšlené: řada 3 totiž přišla na trh v době doznívání ropné krise a – jak známo – pátý stupeň značně sníží spotřebu, která byla u BMW skutečností, o níž prospekty na křídovém papíru nepsaly ... Jedinou oficiálně nabízenou karosářskou variantou byl tudor, verze sedan přišla až s další generací, třebaže prototypy koncern vyvinul a odzkoušel. Firma Baur v rámci dobrých vztahů bleskově předvedla polocabrio a normální cabrio, kuriositou zůstává třídveřový STW v konversi americké, ale i italské provenience. Když už jsme u té Ameriky, nové BMW se strefilo skoro přesně do epochy mohutných nárazníků, které u Lincolnu či Chevroletu vypadaly působivě a patřičně, ale z nevelkého a elegantního tudoru udělaly věc ze strašidelného snu ...



Přední kotoučové brzdy všichni přijali jako samozřejmost, tříprostorová karoserie tuhostí splňovala veškeré světové normy, interiér byl poměrně strohý, ale v duchu značky zcela funkční a intuitivní. Přístrojový štít nabízel základní výbavu (samozřejmě dle provedení a objednávky), jako nadčasový prvek se ukázalo mírné natočení pravé části celého přístrojového panelu včetně středové části směrem k řidiči, sedadla nabídla perfektní posez, ale tradiční německou tuhost. Servořízení bylo základním vybavením až u nejdražších variant, což u šestnáctistovky nevadilo.

Dva roky po premíere nabídl stánek BMW na frankfurtském autosalonu pohled na elegantní šestiválcový dvouolitř, a ten zakrátko vytlačil svého čtyřválcového předchůdce. Agregát měl sytý a příjemný zvuk, reagoval pružně i na čtyřku a byl tím pravým pro dlouhé jízdy konstantní rychlostí. Ve městě se jeho 122 koní tak masívně dožadovalo napojení, že se tomu u pumpy ani věřit nechtělo. Ještě větší potenciál disponoval 323i – vstřikovací šestiválec 2.300 ccm o výkonu 144 koní dokázal vytáhnout BMW až na dvoustovku bez zjevné námahy, kotoučové brzdy na všech kolech byly v základní výbavě. Vstřikování dostala i osmnáctistovka. Na konci 70. let měl karburační motor už jen 316, ovšem řada se rozrostla ještě o stupínek níž, a světlo světa spatřil 315, jednoduchý a poctivě řemeslně udělaný čtyřválec 1.500 ccm s výkonem 75 koní – slušná úspora peněz pro nenáročné, navíc při dobrém zacházení auto najelo mnoho set tisíc km.

Už jsme se zmiňovali o karosářských rozdílech, jasným rozlišovacím prvkem zůstává počet světlometů. Jejich čtveřice je vyhrazená jen nejdražším provedením – 320 a 323.

Na malé BMW se vrhla řada úpravců, z těch agilních jmenujme firmy Hartge, Alpina či



Schnitzer, které dodávaly nejen doplňky, ale připravovaly i závodní speciály pozoruhodných výkonů. Ovšem popularity předchozích 2002 a 2002 Turbo zdaleka nedosáhly ...

Posledním modelovým rokem této řady se stal 1982, kdy raketovým tempem nastoupila generace E30. BMW dodalo bezmála 1.370.000 exemplářů, které lze výjimečně potkat v běžném provozu i dnes. Záměrně píš – výjimečně, protože trojkové BMW proslulo mimo výkonu také značnému sklonu k rezivění, a pokud jste s ním jezdili po prosolené špíně, zanedlouho jste neměli kde opřít hever.



# PŘEDSTAVENÍ VOZU

S malým BMW se jezdilo dobře. Mohu to posoudit, protože jsem ho krátce měl, a sice 320/6, takže vím, jak nádherně motor reagoval na přidání plynu. Akcelerace byla srovnatelná s 2002, ale neklesala při vyšších otáčkách – 320/6 plynule zrychloval i nad 4.000 ot/min. Druhou stranou mince byla zmiňovaná spotřeba. Když jsem mnoho let poté jezdil pětilitrovým Pontiaquem za méně než dvoulitrovým BMW, které bylo technicky naprosto v pořádku, musel jsem se zamyslet. Bydleli jsme tehdy s ještě (ne)manželkou v Pardubicích, a nejméně 50% nájezdu zabraly městské pojízdky. Při nich dosáhla spotřeba až 16 l/100 km. Prázdnotu nádrže jsem zprvu „ocenil“ zdviženým obočím, pak zamračením, poté nevěřícím pohledem na cenu za natankovaný benzin a pak už jen chutí praštit smějícího se pumpaře. Přiznám se, že jsem nikdy neměl rád BMW a Audi. To mi vydrželo až dodnes, a vlastně



ani dost dobře nevím, co mne někdy v roce 1990 přimělo pořídit si stále ještě extravagantní vozidlo ročníku '79 ve stříbrozelené metalise. Měl jsem jej asi dva měsíce, najel jsem asi deset tisíc km, pak mne nemile překvapilo k čertu odchozí víčko rozdělovače. Za nové jsem dal 1.700 Kčs, a to byla tehdy darda poměrně nelidská. BMW šlo pryč, a údajně ho nový majitel krátce nato rozsekal.

Trojkové BMW první generace bylo na našich silnicích bílou vránou, ostatně jako všechna BMW té doby. V Praze jsem pravidelně vídával jen červené a bílé, nakonec – počátkem 80. let to byla ještě čerstvá novinka, a tudíž drahá. Osobně jsem neznal nikoho, kdo jej tehdy měl, na rozdíl od řady 5, které model 525 v světlemodré metalise vlastnil klavírista Rudolf Rokl. Po roce 1989 sem přišlo několik stovek ojetin, které ale začaly odcházet vinou „zlatých“ českých ručiček a neochotě platit drahé díly. Poté, co naplno vyšla najevo bavorácká vášeň pro korosi, byl osud prvních „trojek“ u nás zpečetěný. Poslední kousky, většinou zohyzděné a otlučené, jezdí dodnes, ale objevily se už vlašťovky na veteranských srazích, pohříchu opět většinou nepůvodní, navíc s dnešními doplňky či upravené do odpudivé podoby jakýchsi silničních blezevců s koly nakřivo a spodkem, šmrdlajícím asfalt ...

Dnes nepřipojuji filmové foto, třebaže mám poznamenaný výskyt BMW 320 ve filmu „Upír z Feratu.“ Ač jsem včera hledal, div jsem očima nepropíchl monitor, hledal jsem marně. Třeba budete mít víc štěstí ... ☺

Text: Pavel Kopáček

Foto: Pavel Kopáček, Petr Mikulka, Martin Šarlina (dvěma posledně jmenovaným děkuji za poskytnuté foto).





# PŘEDSTAVENÍ VOZU

---



Jestli chcete ukázkově zachovalý exemplář,  
potřebujete kliku nebo trpělivost.



Takto zvětšil zcela původní 320 Petr Mikulka! Díky!



První trojková řada v bratislavských ulicích objektivem našeho čtenáře Martina Šarlíny. Díky!



Oba dva exempláře dojezdily na Tábořsku už dávno, fotky jsou z roku 2004.

---



# PŘEDSTAVENÍ VOZU



Aerodynamický pokus Alpiny zůstal kuriozitou.



Jednoduchá elegance, rychlý vzhled...



Vzácný kousek z karosárny Baur na prospektovém fotu a stejný na veteranském srazu.



Před třemi lety v Praze.....



Nečekaný úlovek kdesi na českém venkově.

**BMW Motorsport**   
**SPORT**  
**Bayerische Motoren Werke AG**



# ZAJÍMAVOSTI

Dobovka



Konec 50. let a skoro samá krásná předválek ...

Z hluboké historie



Jubileum osvobození si připomínáme jemně neoriginálním Plymouthem '38

Potkali jsme



Je to tak, viděli jsme svatební kolonu, kterou vedla a uzavírala Simca!!!

Soutěž

BMW 1800, Citroën Ami8  
a Ferrari 250 California - to byla  
správná odpověď z minula



Copak se nám to tady  
hromadí za karoserie?

Odpovědi opět na  
[pavel@simccentrum.cz](mailto:pavel@simccentrum.cz)

Zatím v renovaci



zrenovovat a pochlubit se mezi veterany. Víc takových příkladů!



Takhle po renovaci

Je moc hezké vidět, když se majitel rozhodne své věrné auto



# ZAJÍMAVOSTI

Česká mrtvolka



... a tak vypadala jako nová



Nadávali jsme na ně, mnozí jimi pohrdali, ale skoro všichni jim vděčíme za život či zdraví.

A tak by se mohla i tahle opuštěná ambulance probudit do krásy ...

Zahraniční mrtvolka



... a tak vypadala jako nová



Cortina Mk.II Estate byla u nás vždycky bílou vránou, pořízenou většinou z veletrhů.

Kdypak se tahle chudinka dočká zase své původní podoby?

Předválečná mrtvolka



...a tak vypadala jako nová



Tam, kde kdysi bývala velká zahrada s tímhle Opelem Kapitän a mnoha dalšími klenoty, je dnes zplanýrovaná plocha,



# ZAJÍMAVOSTI

---

na níž stojí novostavba ... Tak už jen vzpomínka na krásný šestiválec ...

Hrálo ve filmu

Z archivu čtenářů



Když se točil Pan Tau, ani nemuseli Pařížskou třídu upravovat –  
tolik krásných aut tam stávalo ...



Od Petra Mikulky jsme dostali fotku velorexu v netypickém  
maskování. Díky!

Z prospektů a reklam





# ZAJÍMAVOSTI

Těžká vozba



Málokdy v životě jsem viděl a SLYŠEL něco tak úchvatného, jako je tenhle Henschel D 33.

Auta našeho dětství



Náš věrný čtneář Petr Mikulka nám vyfotil svůj expediční special MB.

Užitková prospektovka



Text: Pavel Kopáček

Foto: Pavel Kopáček a jeho archiv

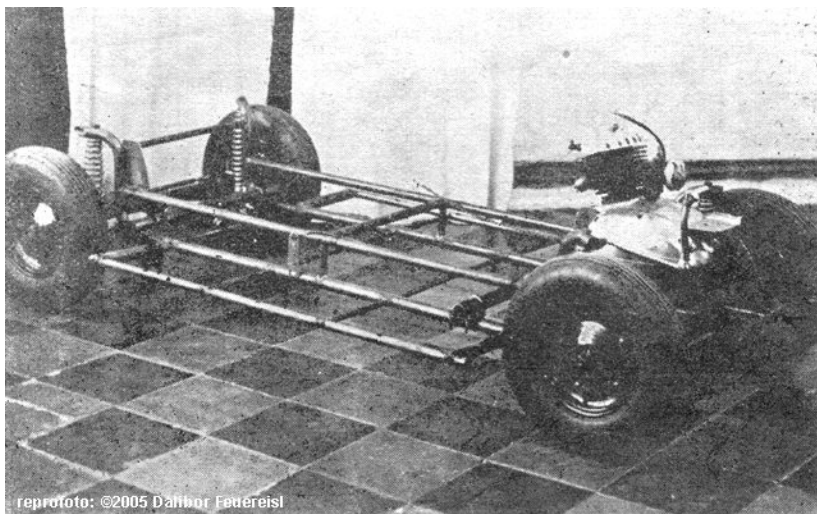


# VYROBENO V ČSR

## Lidová vozítka díl šestý

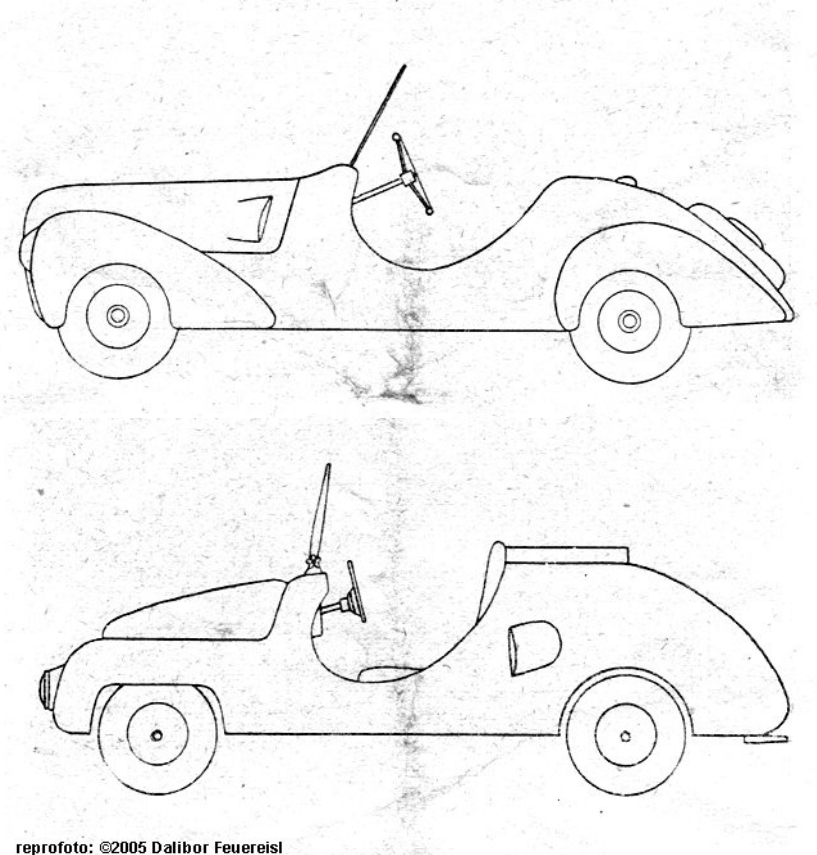
### Iva

Pod názvem Iva zkonstruoval Alfred Sequart, technický úředník z Prahy pouhých 135kg lehký vozík. Poháněl jej dvoutakt ČZ o objemu 125ccm. Dvoumístné vozítko dosahovalo rychlosti 53km/h, takže na dálnici by to nebylo ☺. Fotku s karoserií se mi dohledat bohužel nepodařilo. Možná někdo z vás?



### Pat

Vozík Adolfa Patrmána s názvem Pat mám bohužel jen na náčrtku. Katalog v výstavě lidových vozítek r roku 1948 o něm zmiňuje následující technické parametry: Váha vozítka 180kg, pohon jednoválcem ČZ 125ccm o výkonu 4HP



### Mipal

Konstruktor Jan Hans s kolegy v podniku PAL Kraslice tento vozík, opět poháněný jednoválcem, tentokrát Jawa o objemu 250ccm a výkonu 9HP. Na výrobu vozítka se, dle dobových pramenů, podílela celá fabrika včetně učňů. Drtivá většina dílů se musela vyrábět, jen máloco se použilo ze stávající produkce. Komise, posuzující vozítka na zmíněné výstavě, měla jako jedno z kritérií i test vozítka na 50km. Mipalu byl vyčítán zejména velmi nepohodlný podvozek, pro dvě osoby vskutku miniaturní rozměry a přehřívající se motor. Nutno podotknout, že to byl častý problém podobných konstrukcí. Karoserie obstála na jedničku, ale to pro tvůrce zřejmě bylo málo. Přesto získal Mipal na výstavě páté místo, což byl dozajista úspěch. Dobvý tisk hovořil o katastrofální ochraně vystavovaných vozítek před veřejností, po skončení výstavě bylo dost prototypů poškozeno, poškrábáno, s ulámanými díly. Mipal byl cestou zpět do Kraslic vlakem tak špatně upevněn a sřezán, že se vrátil prakticky zcela rozbitý. Někdo jej ihned za pár stovek koupil. Od té doby se po něm sléhla zem. Že by se dochoval, je velice nepravděpodobné.

Text: Michal Primák

Foto: Archiv Dalibora Feureisla



# SIMCA A MY

## Simčí slavnost (pokračování)

Ač v mé hlavě se vířily myšlenky směrem k prvnímu mezinárodnímu srazu Simek v českých zemích, ještě předtím jsem vydal na Slovensko, podpořit nově vznikající Simca klub Slovensko. Setkání proběhlo v Bratislavě a účastnilo se jej, kromě mé Tagory, ještě další čtyři Simky. Sraz nebyl vůbec špatný, ale postupem času simčí nadšení organizátora vyšumělo...

Přípravy mezinárodního srazu Simek si mezi sebou rozdělil Simca klub a Chrysler klub. Oba představitelé měli za úkol postavit tým deseti simkařů pro organizaci. Já se svým týmem měl na starosti české simkaře a dění v kempu. Milan Dobeš se svoji partou zajišťoval výlety mimo camp, catering a zahraniční účastníky. Samozřejmě, že během srazu se vše prolínalo, ale příprava se zdála být vyřešena. Nebylo vůbec snadné sraz zorganizovat. Především zahraniční účastníci jeli do Česka většinou s nezdolnou vírou v Milana. Jinak si nelze vysvětlit otázky typu: „Máte v tom Československu benzínky nebo si máme přivést palivo v kanystrech?“. Dnes úsměvné, ale tehdy nám do smíchu nebylo. Neměli jsme jediného sponzora (vlastně jednoho belgického, který zajistil plakety), veškerá investice ve výši takřka 300 tis. se musela vrátit. A záviselo to hlavně na tom, zda majitelé Simek budou věřit, že dokážeme udělat pěkný a kvalitní sraz.

Svá auta jsem v campu parkoval již ve středu a připravoval vše, co bylo potřeba. Velkou pomoc jsem měl v manželovi mé sestřence, který byl simkařem víceméně z donucení. Všichni další pracovali jak mohli a v pátek jsme společně napjatí očekávali příjezd prvních Simek. Camp v Chrutenicích u Berouna je sice znám svým vyřídigušským přístupem k zákazníkům, ale to nám ještě tehdy zřejmě nebylo. A už se blížili první účastníci. „Espézetky“ aut prozrazovaly domovskou zemi jejich majitelů. Německo, Francie, Slovensko, Itálie, Švýcarsko, ale i Anglie, Dánsko, Portugalsko či země Beneluxu. Kmitali jsme jak barevní a konečné číslo účastníků se zastavilo na číslovce **206**. Ano, dvěstě šest Simek na jednom místě. Zajímavé je povšimnutí si skladby aut. Zejména těch českých. Ve Francii poměrně ojedinělé Chyslery řady 180 a 21 zde stály po desítkách hned vedle desítek „Třináctjedniček. Kromě klubových Simek sraz navštívilo určité množství simkařů se svými vozy, provozovanými vesměs jako druhé auto v rodině. Mnoho vozů, které jsme očekávali, nedorazilo. Náladu nám ale zvedaly Simky zahraniční. Z fotek lze vidět velmi pestrá skladba, včetně Simek nejstarších.

Ne vše běželo, jak mělo. Mohl za to...jak jinak...lidský faktor. Ne každý byl ochoten své osobní zájmy potlačit pro úspěch celku. A tak občas byl někdo z těch, kdo se, se svými úkoly, měl podílet na organizaci, desítky kilometrů daleko od místa konání srazu nebo při nočním hlídání aut opilý ve stanu. Ale to vše vzal čas. Důležité bylo, že se sraz vydařil. Počasí vesměs přálo, účast byla dobrá, sraz si na sebe dokázal vydělat....a hlavně....účastníci byli nadšení. A o tom to je, aby lidé měli radost z toho, co dělají. Česká republika se zařadila po bok zemí, úspěšně pořádající srazy Simek a „mimo éter“ nám někteří zahraniční účastníci říkali, že to byl jeden ze dvou nejlepších srazů Simek. Spokojenosti prospěla i pomoc členů klubu, kteří dokázali během soboty zajistit i technickou pomoc, jako rozpadlý výfuk na Simce Oceáne, poladění Simky 1500 či sehnat nesehnatelnou pneumatiku.

Ještě se udála jedna věc, v tu chvíli bezvýznamná, ale ohromně důležitá pro další vývoj Simca klubu a Simek v Čechách. Milan Dobeš z Chrysler klubu, který do akce investoval své prostředky, po ukončení srazu prohlásil: „Michale, do dalšího srazu v Česku již nepůjdu, je to na vás“. Pro mne osobně to znamenalo jedno. Mám přibližně osm až deset let na to, aby klubová pokladna obsahovala tři sta tisíc!





# SIMCA A MY



Po příjezdu k rozvodnému Dunaji na mne čekala dvojice Simek, ke které se později přidala ještě jedna...



Společně jsme navštívili muzeum dopravy v Bratislavě, později jsme se na Kolibě sešli s další Simkou.



Plocha byla rozdělena do jednotlivých „kójí“, aby Simky stejných typů mohly stát pospolu. Páteční ráno a velké očekávání.

Naše auta se na chvíli staly transportéry a vozily, co bylo třeba.



# SIMCA A MY



Jak značí nápis na zadním okně Simky P60 Elysée, ne každý to měl za rohem ☺.



Se Simkou 1005 z Anglie.....krásné dobrodružství...



Ač majitel třiceti Aronde, na všechny srazy jezdil prezident anglického Simca klubu touto „devítkou“.



Četli-li jste minulý díl o zachránci, který mne vzal do Paříže, tak vězte, že ani v Česku nechyběl...



Nepřehlédnutelná řada českých „třináctjedniček“. A kdyby přijely všechny, mohlo jich být pětkrát víc ☺



Tři bratři, tři špičkové Simky a dilema, které dát svůj hlas. Výčitky jsem slýchal ještě mnoho let.... ☺



# SIMCA A MY



Nechyběly ani náhradní díly...



V popředí CG 1300, za ním řada Simek 1000 Rallye 2.



Simky Oceane a Plein-Ciel jsou u nás málo k vidění, i když tu jsou.



Správný cestovatel - Matra Rancho. Kategorie sama pro sebe.



206 Simek na jednom místě. Různé tvary, různá léta, různé země...



Simky českých majitelů se neztratily. Naopak. Sklízely velký obdiv.



# SIMCA A MY



Nejstarší Simca pamatovala ještě doby spolupráce s Fiatem....



Když se na francouzském srazu sejde trojice Chryslerů, je to svátek. v Chrutenicích se také sešly tři.....ehm...tři desítky ☺.



Holandské zákoutí se Simkou 1100 první serie a dvojicí 1200S Coupé.



Simky se vyráběly i v Anglii...



Simca 9 Aronde, první z této řady v málo vídaném užitkovém provedení Commercialle.



Z každé řady jeden vůz vyhrál velký pohár...



# ZE SVĚTA PATRONA

## Nezdolná vůle

**Málokteré auto má tu moc, že vás chytne za srdce a už nikdy nepustí. Že mu obětujete peníze, čas a někdy i zdraví. Že s ním spojíte celý svůj život. Pojdme se podívat na příběh dánského mladíka, který se jednou rozhodl...a nevzdal se.**

Psal se rok 1960, kdy se Dennis Hebsgaard vrátil ze zahraničí zpět do rodného Dánska. Nebyl sice nikterak spjatý s historickými automobily, ale pamatoval si velmi staré závodní Bugatti type 15, se kterým závodil Jens Nielsen v dobách Dennisova mládí. S Jensem se znal a tak se k němu vydal. Nečekal na něj ale krásný a velevzácný veterán, ale poztrácená hromádka šrotu. Vše bylo poházené mezi dalšími díly, něco vykukovalo zašlapané do hliněné podlahy. Zmar. I přesto Dennis oslovil Jense se zájmem o koupi. Majitel, ač již starší pán, nechtěl o prodeji ani slyšet. S trapnými slovy, která jsou asi na celém světě stejná „já to jednou opravím“ Dennise odmítl. S nepořízenou a myšlenkami na kdysi krásné bugatti se Dennis vracel domů do Kodaně.

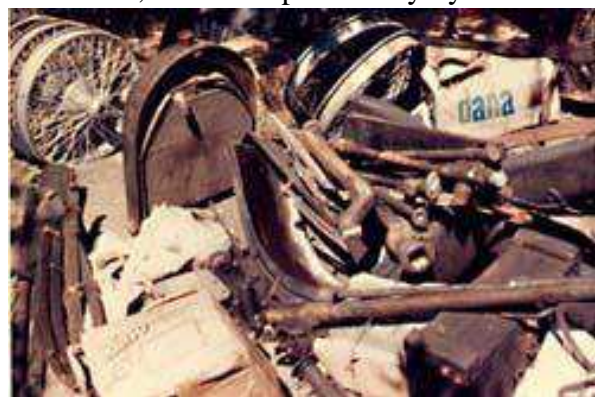
Příležitost se ale objevila za několik měsíců. Dennisova matka Visse našla inzerát v místním tisku, že se bude konat akce majetku zemřelého Jense Nielsena. V pozůstalosti bylo i Bugatti z roku 1912 bez karoserie. Vzpomněla si na enormní zájem jejího syna o vůz. Dennis matku přemlouval, aby se jeho jménem aukce zúčastnila. Poslední jeho slova před rozloučením s matkou byla: „Bez toho auta domů nechod!“

O Bugatti byl velký zájem, aukce se účastnil právník Dánského technického muzea i zástupci britského Bugatti klubu. Šťěstěna ale stála při Visse. Vydražila vůz za těžko uvěřitelných 2800 dánských korun. Jak je to možné? Inu dražba se konala v oblasti, kde se mluví místním nářečím, které bylo pro vzdálenější jen velmi těžce srozumitelné. Než se ostatní vzpamatovali, zaznělo vydražení a byl konec. Bugatti 15, resp. jeho zbytky se stěhovaly k Dennisovi. Žádné protesty ostatních koupěchtivých zájemců nepomohly. Když pochopili, že je konec, ihned se snažili od Visse auto koupit. Nabízeli dvacetkrát víc, ale Visse pamatovala synova slova „Bez toho auta domů nechod“.

V listopadu roku 1960 se začala nesmírně těžká práce na voze. Bez potřebných zkušeností Dennis každou volnou chvíli pracoval na svém snu. Volná chvílka pro Bugatti pro něj znamenala veškerý čas kromě zaměstnání. Když přišel v bílé košili z práce, ihned mířil do garáže. Ani se nepřevlékal. Vždyť ten čas, co by tím ztratil, raději věnoval autu. Nejprve vůz začal sestavovat s díly, které měl k dispozici. Bez čištění, neboť i špína a zbytky barev mu



napovídaly určit, co kam patří. Pomáhali mu jen jeho tři synové. Ani na dovolenou Dennis nejezdil. Místo toho zjišťoval nové a nové věci o Bugatti. Četl knihy, studoval historii značky a samozřejmě sestavoval svoji „patnáctku“. Když něco chybělo, jel to hledat na místa, kde vůz skončil. Třídil šroubek po šroubku tři tuny rezavého železa a pátral po tom, co mu chybělo. Nakonec chyběly poslední dva díly. Součástka pedálů a jedna hexagonální zapalovací svíčka. Ač v chladném zimním počasí ony tři tuny prošel šroubek po šroubku znovu, našel jen součástku pedálů. Svíčka chyběla. Jeden poslední díl. Dennis to nevzdal. Pomohla opět





# ZE SVĚTA PATRONA

„náhoda“? Když si šel ulevit do křoví, viděl na poli starý traktor a ten měl, světe div se, onu svíčku. Majitel traktoru souhlasil s výměnou za svíčku zcela novou. Dennis měl vše.

Ale to byl vlastně jen začátek. Celkem šest let trvalo, než celou Bugatti zrenovoval. V červnu roku 1966, přesně v 15:51h hodin místního času Dennis trhl startovací klikou a motor se po dlouhých letech opět rozezněl.

Jedenáct let sbíral Dennis se svojí bugatkou trofeje všude, kde se s ní ukázal. Až přišel 23.6.1977, kdy se na závodisti v Jutsku konala přehlídka sportovních veteránů. Slunečné počasí, krásné vozy, zájem diváků. Co víc si přát. Na trať vyráží i Dennis, s televizním reportérem. Po několika kolech reportér žádá Dennise o jakési „kolo cti“. Dennis usedá do vozu se svojí manželkou Jytte. Kamera běží. V zatáčce ztrácí jedno z předních kol přilnavost a neovladatelný vůz opouští trať. Jytte při nárazu vypadla z vozu, Dennis v něm zůstal. Její zranění čítalo pár modřin, zranění Dennise znamenalo trvalé ochrnutí části tváře.

Přesto svoje Bugatti miloval. Další stovky hodin v dílně při opravě poškozeného vozu jej nemohly zastavit. Dokonce roztavil některé z trofejí, aby získal materiál na opravu mosazných světlometů. Se závoděním ale byl konec.

Dennis zemřel v roce 1990, vůz zůstal ale v držení rodiny i nadále. V roce 2004 se vůz objevuje na aukci, kdy jej rodina prodává. Vůz má však i nadále majitele z Dánska. Dál tak ve stejné zemi žije duch Dennise, který s vozem Bugatti type 15 spojil doslova svůj život.

Bugatti Typ 15 rok 1912

Chassis No. 446

Motor: číslo 88

Čtyřválcový, zpětný ventil, 1,327cc, 15bhp na 2,500rpm

Převodovka: čtyř stupňová manuální

Nápravy: přední, semi-eliptické listové pružiny, zadní, semi-eliptické listové pružiny

Brzdy: dvě kola zadní buben.

Karoserie: dvoumístná sportovní. Bílá s černým čalouněním.

Text: Michal Primák

Fotografie: Archiv autora





# ZAPOMENUTÉ ZNAČKY

## Facel

Počátek výroby francouzské značky Facel Vega je datován rokem 1954, ale značka Facel vznikla ve skutečnosti již o šest let dříve. Ač značka vyrobila jen 3000 vozů, její historie určitě stojí za připomenutí.

Značka Facel byla založena jako dceřinná společnost firmy Bronzavia tři měsíce po začátku II. světové války. Její první zaměření bylo tedy v oblasti vojenského letectví. Počátky výroby v malé továrně v Coubevoie s pár základními nástroji dlouho netrvaly, firma dostala silnou vládní podporu ve formě postavení nové továrny v Dreux

Technický ředitel Jean Daninos, se v průběhu války přesunul do Kanady. Továrna se nevyhnula ani válečnému obsazení. Hned po válce pracoval Facel na hliníkových dílech pro Panhard. Vzápětí začíná spolupracovat se Simkou na stavbě karoserií, pro čež staví i novou továrnu, tentokrát v Amboise. Během let 1948-1962 postavil Facel pro Simku 23 500 karoserií. Dnes tyto Simky patří mezi nejvzácnější vozy značky. Pracoval ale i pro Ford SAF či Bentley. Pro Fordy stavěl karoserie pro Ford Comète, ale vzhledem k akvizici Simky, která Ford SAF v roce 1954 odkoupila, se počet Comète zastavil na cca 2200 kusech. Facel vyráběl mnoho samostatných součástek, například nárazníky, poklice kol, kabiny nákladních automobilů, kapoty pro skútry a další výrobky.

Zlomem se stává rok 1954, kdy spojená firma Facel-Metallon představuje na pařížském autosalonu luxusní vůz pro nejbohatší klientelu – Facel Vega. Původně se sice mělo jednat o nástupce Bentley Crespa, který byl rovněž dílem Facela. Dvoudvřevého dvoumístného coupé s motorem Chrysler se vyrobilo v následujících letech více než 400. Po zániku Bugatti, Delahaye či Talbot se tak Facel stal jediným výrobcem luxusních automobilů ve Francii.

V průběhu deseti let firma uvedla na trh mnoho modifikací Facelu Vega s karoseriemi coupé, 2+2 coupé, kabriolet, s motory od šestnáctistovky po třístadevadesáti koňový motor o objemu 6,3l.

Úspěšné podnikání ve Francii nebylo zcela jednoduché, jak se o tom přesvědčili již v Simce, Renaultu, nebo třeba v soukromém muzeu Bugatti v Mulhouse a tak po problémech značka v roce 1964 potichu zaniká. Zůstalo 2900 vyrobených vozů Facel Vega, které dodnes patří k tomu nejlepšimu, co se v poválečných letech vyrobilo.



Text:  
Michal Primák

Obrázky: Archiv  
Michala Primáka



# SKVOSTY NAŠICH SILNIC

## Slepený Horch

Během druhé světové války se poroučelo do automobilového nebe množství krásných vozů. Některé podlehly kulkám, jiné sloužily jako barikády, jiné zabavili Němci. To málo, co tu zůstalo po válce plus konfiskáty bylo třeba rychle zapojit do obnovy země. Jeden z vozů, které potkal osud zásadní přeměny, vám dnes představíme. Je výjimkou, neboť jeho přestavbu lze i dnes považovat za velmi zajímavou a svým způsobem unikátní.



Horch 853 je vskutku majestátní vůz. Velký rozvor, řadový pětilitrový osmiválec, často zakázková karoserie. Jeden takový, v tomto případě s karoserií phaeton, byl zabaven německému generálovi, který s ním prchal na konci války z Československa. Po skončení války Fond národní obnovy vůz přiklepl hasičům. Těm samozřejmě phaeton k ničemu moc nebyl, tak se s vlastním návrhem! karoserie obrátili na karosárnu Lepil v Rousínově. U Lepilů prodloužili šasi a vytvořili tuto karoserii, kterou Pavel nazval „fóliovníkem pro rajčata“ ☺.

Horch sloužil v činné službě a ve vlastnictví hasičského sboru je dosud! Vůz je tedy dodnes v ČR, přežil tak kupodivu plnění předválečné techniky v šedesátých a sedmdesátých letech skupinou šmelinářů, pardon, ctihodných veteránistů. Fujtajbl. Stejně štěstí neměla většina dalších Horchů, které zde v poměrně hojném počtu jezdily.



Text: Michal Primák Foto: Archiv autora

Vpravo lze vidět originální Horch 853

Přední část masky ukrývala čerpadlo.

Pohled na zadní část vozu, ještě s původní značkou.





# VÝROČÍ

## Výročí čs červen 2015

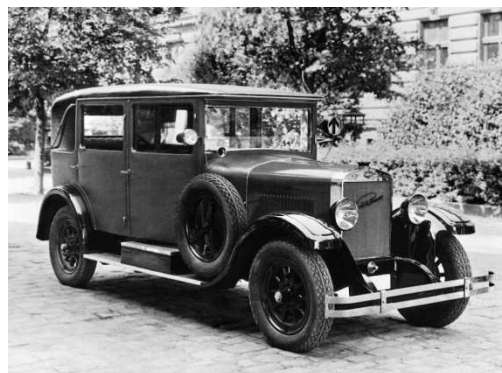
Červnová jubilea otevřeme vzpomínkou na závodníka, který mezi námi není už více než osmdesát let. **Petr Mucha tragicky zahynul 24. června 1934.** Narodil se v Litovli a od mládí vynikal nejen nadáním pro všechny druhy sportů, ale i velkou ctižádostivostí. Ta ho již při studiích na brněnské technice začala tlačit na stupně vítězů, později si oblíbil vzkvétající motoristické soutěže. Zanedlouho Mucha přispíval zasvěcenými články do odborného motoristického tisku a stal se i kmenovým zaměstnancem automobilky Praga. Osudným se mu stal nový atraktivní závod 1000 mil československých, který se jel za běžného provozu na normálních silnicích. Absolutním vítězem prvního ročníku se stal právě Mucha, samozřejmostí se tedy stala jeho účast v ročníku následujícím. Bohužel, startu už se nadějný závodník nedočkal. Během trainingové jízdy tragicky havaroval nedaleko Čáslavi, z rozbité soutěžní pragovky Alfa byl převezen do čáslavské, a později pražské nemocnice, kde po necelých třech týdnech od osudné nehody zemřel.



Tělem i duší Tatrovák, závodník i vlastenec každým coulem, **Adolf Veřmiřovský, se narodil 24. června 1926** v rodině, která dala slavné kopřivnické značce tolik, kolik jen mohla. Mladý „Dola“ (na snímku vpravo) nastoupil do Tatry ve válečném roce 1940, po konfliktu s německou správou utíká na Slovensko. Po válce zůstává v Tatře, pracuje jako vývojový technik a prvním vozidlem, na němž zanechal svůj otisk, je nový Tatraplan. Okamžitě propadá kouzlu domácích i světových automobilových soutěží a za volantem ostré Tatry 600 doslova sbírá vavříny. Přes kratší epizodu s tatrováckými monoposty dostává do ruky odladěný special Tatra 603, jenž ve své době budil nadšení po celém světě. Jeho závodní kariéra končí v roce 1968, Veřmiřovský přechází do skupiny, připravující náběh nové Tatry 613. Zkušenosti a cit pro vozidlo úročí za volanty zkušebních prototypů – nejen u nás, ale i na sovětském polygonu NAMI. Ještě jednu zásluhu musíme připomenout: „Dola“ neúnavně sháněl zapomenuté i provozní veterany Tatra, na které se dnes můžeme podívat ve firemním museu. Kdyby měl stejný cit pro historii jako dnešní „manageři“, mohla by Tatra vystavovat jen fotky a odznáčky ...



Dodnes fungující „česká“ automobilka si připomene (možná), že **27. června 1925** došlo k historickému **podpisu smlouvy mezi firmami Laurin & Klement se Škodovými závody.** Důvody byly nasnadě: neměnná koncepce a jistá konservativnost L&K, spojená s nákladnou výrobou, odsoudily výrobky nadějně firmy k propadu odbytu. Nedostatek kapitálu a ohrožení samotné existence firmy se jejím zakladatelům podařilo odvrátit až zmíněnou smlouvou. Ta sice na jedné straně přinesla změnu názvu, ale současně i finanční subvenci a orientaci na dobře prodejné moderní výrobky. Tahle politika přečkala hospodářskou krizi i válku, až v roce 1945 se cesty obou partnerů v jistém smyslu rozcházejí. V prvních letech existence společného podniku ještě dobíhala výroba rozpracovaných modelů (viz L&K – Škoda 120 na snímku), do Plzně se přestěhovala výroba různých typů nákladních vozů, traktorů a zbrojní techniky.



Text: Pavel Kopáček

Foto: Archiv Pavla Kopáčka



# VÝROČÍ

## Výročí zahraniční červen 2015

Každá velká automobilka si minimálně jednou vyzkoušela extravagantní model, který byl sice esteticky na výši, ale tehdejší zákazníci podle průzkumu neoslovil. Tak vznikl a **2. června 1954 i debutoval elegantní sportovní Volvo P 1900**. Jeho výroba skrývá mnoho zajímavého: práce na chloubě švédského autoprůmyslu započaly krátce nato, co jeho konstrukter spatřil v USA výrobu karoserií z plastu. Technické poradenství a pomoc při vybudování technických postupů poskytl Američan William Tritt, jeden z průkopníků automobilových plastů. Nosné části poskytlo tehdy zánovní Volvo PV 444, elegantní vůz s naprosto neamerickou a vyváženou linií těžil z výkonu 70 koní. Mechanické části se nezměnily, takže cabrio disponovalo jen třemi dopřednými stupni. Výroba probíhala doslova kusově, navíc s velice kolísavou kvalitou, takže když si v roce 1956 nový prezident Volva půjčil jeden P 1900 na dovolenou, vrátil se po několika dnech naprosto zděšený chováním drahého auta, a okamžitě zastavil další výrobu i vývoj. Atraktivních, ale nešťastných sportůvků vyrobili pouhých 68 kusů, podobným aktivitám byl nadlouho konec.



Jméno, které dodnes vyslovuje automobilový svět s úctou – **Ugo Zagato, se narodil 25. června 1890**. Jako mnoho jiných začal svou kariéru při stavbě a opravě automobilů a letecké techniky, později svůj zájem soustředil na nové superrychlé závoďáky Alfa Romeo. To už byl majitelem studia Carrozzeria Ugo Zagato. Velmi úspěšně karosoval nejen soutěžní produkci, ale i cestovní Gran Turismo. Z dalších značek jmenujme Maserati, OM či Rolls-Royce. Za druhé světové války konstruoval těžké nákladní vozy značky Isotta Fraschini, po válce se vrátil k širokému spektru značek, které karosoval s pozoruhodným citem pro aerodynamiku, kultivovaný vzhled a specifické znaky každého výrobce. K poválečným legendám patří jeho Ferrari 166 MM, další práce byly na objednávku Lancie a MG. Za jeden z vrcholů Zagatovy tvorby se považuje Alfa Romeo GT-Z, ale nesmíme zapomenout ani na karoserie pro ušlechtilý britský Aston Martin.



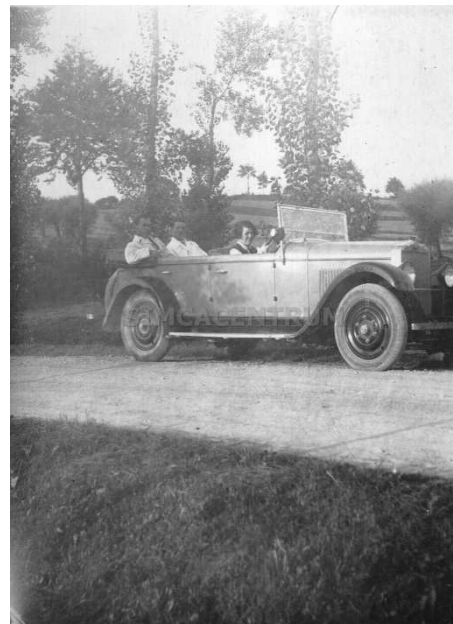
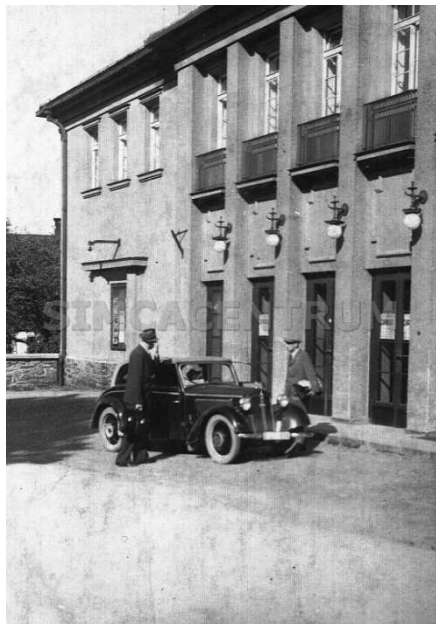
Dodnes známý z našich silnic a představující to lepší, co mohl zákazník Mototechny dostat – **Fiat 125p, jehož výroba se zastavila 29. června 1991**. Vznikl na základě licenční smlouvy Polska a italského Fiatu jako „kočkopes“, skrývající pod moderními tvary, vycházejícími z Fiatu 125, již zastaralý motor 1300 a 1500 ccm. Výsledkem kompromisů však byl prostorný a velmi pohodlný vůz tehdejší střední třídy, s dostatečnou výkonovou rezervou a přijatelnými provozními náklady. Problemem byla kolísající kvalita, zásobování náhradními díly a prý také nesnadná jednání s tehdejšími představiteli polského zahraničního obchodu, žádajícími platbu ve tvrdé měně. Fiaty se na náš trh dodávaly přes deset let, poslední modely ročníku '80 se doprodávaly ještě o rok později. Třebaže se nástupcem měl stát FSO Polonez, obliba 125p jej nedovolila stáhnout z výroby dříve, než pětadvacet let od uzavření zmíněné smlouvy. To už ale Fiat nebyl Fiatem, ale FSO, neboť po roce 1983 už italský partner nepovolil používání jména Fiat. Zajímavostí je určitě montáž v Egyptě nebo bývalé Jugoslávii, kde jezdily pod názvem 125 PZ (Z = Zastava).





# ČTENÁŘSKÝ OBJEKTIV

Krásnou sérii dobových fotografií nám poslal André Vebr. Pokochejte se stejně jako my tady. Andrému děkujeme.



Dokáže někdo správně označit všechny modely, nebo jen posledního Moskviče? ☺

Máte-li doma zajímavé fotografie, pošlete jej, rádi je zveřejníme.



# ČTENÁŘSKÝ OBJEKTIV

## Kolín hvězdami zdobený ...

Setkání členů a příznivců Mercedes-Benz klubu Česká republika se stalo již zažitou tradicí města Kolína. Majitelé stuttgartských klenotů už znají cestu do posledního detailu, kolínský starosta si pravidelně poznamenává předávání městských pamětních listů a některá z ploch historického středočeského města se těší, až na ní spočinou čtveřice kol v obvyklém množství.

Letošní akce, uskutečněná 25. dubna, proběhla ve stejně přátelské atmosféře jako uplynulé ročníky, a prezident klubu, MUDr. Jaroslav Větvička, orientoval setkání na parkoviště místního Vodního světa. Dopoledne si mohli vystavené vozy prohlédnout diváci, po obědě následoval odjezd na spanilou jízdu, tentokrát do památné Kouřimi. Po prohlídce náměstí a setkání se starostkou města akce v 16.00 skončila.

Fotografie z akce nám poslal její pravidelný účastník, pan Oto Kadlec. Děkujeme!



Text: Pavel Kopáček

Foto: Oto Kadlec





# ČTENÁŘSKÝ OBJEKTIV

---





# ČTENÁŘSKÝ OBJEKTIV

## Krásně v Krásném údolí

Jako inspiraci posílám pár fotek z dnešního dne. Sobota byla na akce docela bohatá a tak jsem měl dilema, kam vyrazit. Lákal mě sraz vozů Rolls Royce v pražské Dubči nebo sraz českých historických autobusů v Lešanech, oboje už jsem ale absolvoval. A tak jsem nakonec vyrazil do Krásného Údolí.

Různých menších veteránských klubů u nás přibývá a s tím i množství regionálních srazů, buďme za to rádi. Na jeden takový jsem tedy vyrazil na Karlovarsko, kousek od Toužimi, do vesnice Krásné Údolí. Sraz se jmenoval Memoriál Pavla Vitnera a konal se na místním fotbalovém hřišti. Podle očekávání převládaly poválečné vozy, ale směsice to byla pestrá.

Akce to byla povedená, i počasí se navzdory předpovědím povedlo. Je vidět, že stačí parta nadšenců a nějaká větší plocha a může vzniknout pohodový srazík.

Text a foto: Jaroslav Pleticha



Předváčky zastupovaly dvě Aerovky 30..... Praga Piccolo a dvě Tatry.



Pro mě nejzajímavější bylo NSU 1200 C z r. 1968, u nás jsem ho asi ještě neviděl.



Peugeoty 304 (4) potkávám na srazích 2, oba jsou kabriolety. Doufám, že se taky jednou dočkám sedanu nebo kombíka.



# ČTENÁŘSKÝ OBJEKTIV



Fiátek 600 je Fiátkem jen na půl. Jedná se totiž o licenční variantu Jagst NSU 770 z r. 1963, lze to poznat podle emblému na předním čele.



Opel Kadett není častým návštěvníkem srazů, proto bych mu odpustil plastová zrcátka i poklice z Corsy.



Škodovek bylo tradičně nejvíc, od Spartaka po stodvacítku, tady máme krásně zachovalou vlnkovou loď tehdejší boleslavské flotily - Škodu 120 GLS.



Příliš často se už nevidí ani Fiat 128 Familiar.



O pestrosti zúčastněných aut vypovídá i „Žabák“ Austin Healey Sprint a Chevrolet Camaro...



# ČTENÁŘSKÝ OBJEKTIV

## Citromobile v přímém přenosu

Laskavostí našeho čtenáře Michala Zemana se můžeme účastnit letošního ročníku Citromobile, což je sraz majitelů a milovníků tradiční francouzské značky a zároveň obrovská bursa náhradních dílů, doplňků a fanouškovského artiklu. Pevně stanovené datum je první week-end v květnu, takže letošního 2. a 3. května zamířily tisíce návštěvníků do blízkosti nizozemského města Vijfhuizen, kde se na pozemku Expo Harlemmermeer sjelo více než tisíc aut značky Citroën a minimálně tři stovky ostatních, které byly pořadatelem odkláněny na přilehlé vyhrazené parkoviště.

Z autorových fotografií se můžete sami přesvědčit o různorodosti vozového parku, kam se sjely Citroëny nejen nové a historické vcelku běžné, ale i raritní kousky slavných karosářů či účelové úpravy, které na našich setkáních těžko zahlédnete. Podle slov autora se velkého setkání zúčastnila řada německých a nizozemských klubů, Česká republika byla zastoupená zřejmě jen autorem a jeho přáteli.

Za zmínku ještě stojí neúčast některých známých modelů z historie firmy, např. 2CV Sahara, Axel či předválečné 5CV, 10CV či C4.

Text: Pavel Kopáček podle informací Michala Zemana

Foto: Michal Zeman



Citroën 5CV „Trefle“ čekal na nového majitele.



Soutěžní bestie aneb DS i bez Fantomase dokázala létat (skoro ☺)



Ambulanční nástavby DS patřily k nejprostornějším v Evropě.



BX je věkově mezi young- a oldtimery, pick-up je zajímavě řešený.



# ČTENÁŘSKÝ OBJEKTIV



Prototyp málo známého M35 s Wankelovým motorem.



Pod ušlechtilým cabrioletem je podepsaný Henri Chapron.



S výjimkou tří kusů se HY tehdejší čs. garážím vyhýbal.



Citroën GS po několika etapách faceliftu.



Henri Chapron a zasněný pohled návštěvníků do otevřené „Bohyně“ DS.



# Z PERA ČTENÁŘŮ

---

Přinášíme krátký příběh jednoho z vás, našeho čtenáře Petra Petříčka, kterého jste mohli na našem srazu potkat s pěkným černočerveným Fordem Eiffel.

## Moje první auto

Jsme rodina prokletá strojařinou. Už můj děda byl strojní zámečnick a pracoval u místní firmy Laurin & Klement jako motorář na licenčních leteckých motorech Lorraine - Dietrich. Otec se vyučil v téže profesi a pracoval u firmy Svoboda v Kosmonosích na známých traktorech a později ve Škodovce na údržbě hutního provozu. Mí bratři a nakonec manželka i synové jsou strojaři.

Z toho vyplývá, že i hračky v mém mládí po různých kostkových stavebnicích následující vypadaly malinko jinak, než u jiných mých vrstevníků. Otec mně zásoboval různými zbytky mechanismů jako motorky od stěračů, budíkovými hodinovými strojky, gramofonem, telefonními přístroji a se slovy: „Koukni se do toho, ať neumřeš blbej.“ mi dal krabici s potřebným náradím. Když jsem daný mechanismus rozebral na prvočinitele, řekl: „Tak a teď to dej dohromady“. Se střídavými výsledky se mi dařilo, jen hodinové strojky končily nenávratně v popelnici. Když asi posoudil moje výsledky, dostal jsem k jednom Vánocům (bohužel už nevím ke kterým) plechové autíčko na elektrický pohon už tehdy z Čínské výroby. Byl (ještě je) to automat jezdící rovně vpřed a po nárazu ostrou zatáčkou zase do nárazu vzad. Časem jsem do auta doplnil funkční reflektory a zadní koncová světla. Tento plechový model nějakého Dodge mám dodnes ve funkčním stavu a je to vlastně můj první automobilový veterán. Větší amerika se mi bohužel stejně do garáže nevejde. Vzhled je na přiloženém obrázku.

Petr Petříček





# Z PERA ČTENÁŘŮ

## Žlutý drobeček

Toto vozítko by jistě upoutalo vaši pozornost. Ne, není to žádný supersport či majestátní limuzína. Je to maličké lidové vozítko, které nemá ani vlastní název. Ale zaručuji vám, že jej nepřehlédnete.

Pan Vladimír Žuffa nám, v reakci na náš seriál o čs vozítkách, zaslal krátké představení a sérii fotek jeho žlutého drobečka.

„Vozítko bolo zaregistrované do evidencie v roku 1949, žiaľ keďže technický preukaz bol 29.11.1955 vymenený, neviem, napriek môjmu pátraniu, či prvý majiteľ, ktorý je v TP zapísaný vozítko aj postavil, alebo už hotové kúpil. Volal sa Jozef Truban, bytom vo Vyhníach (okres Žiar nad Hronom). Odvtedy vozítko vymenilo 8 majiteľov, kým sa dostalo ku mne. Niekedy po roku 1977 bolo čiastočne prestavané – hlavne predná časť, keď bol majiteľom pán Milan Emil z Kriváňa.

Podľa TP má vozítko hmotnosť 165 kg a užitočné zaťaženie 170 kg. Motor je z Jawy 250 – známeho peráka, kolesá bantamové 4.00-8. Približné rozmery dxš: 210x110 cm.

Toľko v stručnosti o jednom z mojich veteránov“.

S pozdravom  
Vladimír Žuffa, Zvolen



Původní vzhled vozítka



Nálezový stav.

Víte-li víc o tomto vozítku, majitel bude jistě vděčný za jakoukoliv informaci, která osvětlí dávnou minulost či autorství stavby tohoto lidového miniautomobilu. Případné informace rádi předáme. Předem děkujeme.



# INZERCE

Protože bezpečnostní situace v Íránu a Pakistánu je špatná a nic nenasvědčuje zlepšení, jsem nucen ukončit přípravy na expedici Matrou Rancho do Himalájí. Druhá možnost, cestování přes Čínu je neúměrně drahá a skýtá zase jiná rizika. Mám dvě děti, takže do zbytečného rizika se pouštět nebudu.

Matru Rancho jsem si pořizoval před devíti lety pro sólo cestování. Dnes je mě a mým synům již osobní auto malé a slušně dokážeme zaplnit i VW Caravelle. Jako veterána do sbírky....no ač je Rancho výjimečné auto....mne poslední roky víc láká předválečná historie.

Zkrátka po zvážení všech možností, všech pro a proti jsem se rozhodl Rancho nabídnout zájemci, který pro něj bude mít smysluplnější využití.

Auto je z první série, rok výroby 1978. S CZ doklady.

Postupně prošlo větší částí renovace:

- Kompletně a kvalitně vyvařeno
- Ošetřený celý podvozek
- Právě probíhá příprava na lak
- Zcela nový motor (ne repas, ale opravdu nový)
- Renovace převodovky a obou náprav
- Mnoho dílů již zrenovovaných a připravených k montáži
- Řada dílů navíc k vozu.



Cena v tomto stavu je 150 000,-Kč. Cena je rozhodně pevná. Obnáší pouze vložené náklady. Práci nepočítám. Případně jsem schopen renovaci dokončit, ale to je až druhá varianta. V tom případě by celková cena byla cca 300 000,-Kč. Celá dosavadní část renovace je detailně zdokumentována.

Matra Simca Rancho je brán jako předchůdce kategorie SUV a MPV. Jeho přímý nástupce, zkonstruovaný Matrou a Simkou (resp. Talbotem), byl prodáván jako Renault Espace. Rancho měla velký problém s korozí a dnes jich je poměrně málo. V Česku jezdí jedno, zbylých několik kusů (odhadem 15) je ve stadiu čekání na renovaci)





# INZERCE

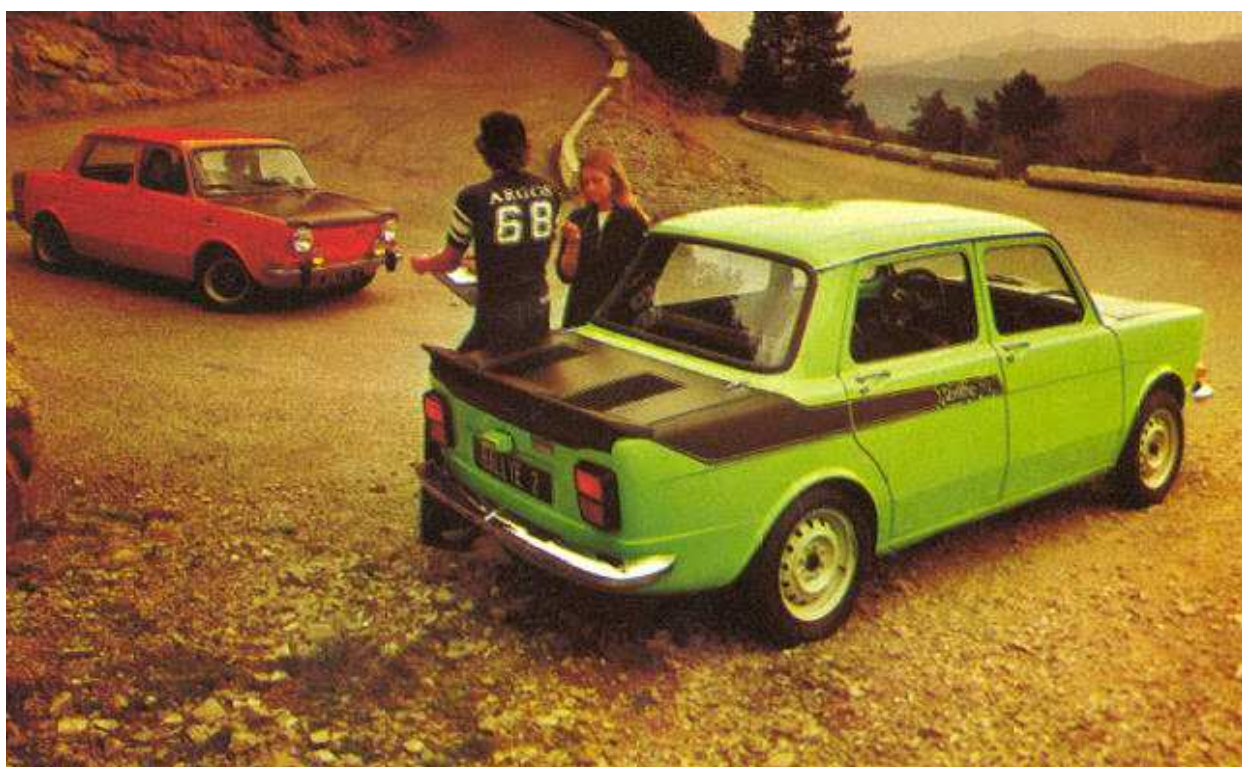
Simca 1000 Rallye 2, ikonický sportovní vůz, přímá konkurence Renaultu 8 Gordini, předchůdce malých „hot hatches“. Malý vůz, kvůli kterému byla vytvořena organizace Simca Racing Team, která vychovávala mladé závodní jezdce, kteří následně proháněli svižnou Simku na závodních tratích. A někteří prohánějí Simku dodnes.

Simca 1000 Rallye 2 z roku 1974 v započaté renovaci /nebo i po ní/, může být vaše.

Vyobrazená Simca byla prodána přes Tuzex v roce 1975. Po dvou letech ji koupil L.Doubek, který s ní jezdil amatérské závody. Po několika letech (5?) Simku zaparkoval v garáži a dal se do úprav. V plánu byl silnější motor z Talbotu Solary, laminátové blatníky a další úpravy. K tomu naštěstí nikdy nedošlo a Simca zůstala rozebraná mnoho let. Před šesti lety jsem tuto Simku přivezl k sobě a začal shánět díly k renovaci. Později jsem renovaci započal. Nyní mám téměř dokončený motor a zadní nápravu, k převodovce čekám na objednané díly.

Nyní je možnost Simku koupit. V tomto stavu je její cena 150 000,-Kč. V případě zájmu o koupi rallye 2 zrenovované do tovární podoby, Simca bude stát 35 000,-Euro. Renovace by byla dokončena do roka. Podotýkám, že renovace do tovární podoby. Žádný tuning, závodní úpravy apod. nedělám! Simca má originál doklady.

Na internetu najdete velmi omezenou nabídku těchto vozů, na rozdíl od bastlů, vznešeně nazývané replikami či klony ☹.





# VETERÁN

---

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

Pro komerční inzerci nás kontaktujte na emailu [michal@simcacentrum.cz](mailto:michal@simcacentrum.cz)

**Veškeré fotografie, používané v našich časopisech jsou naše vlastní nebo prospektové, pressfota a materiály tiskových oddělení a fondů výrobců na které není copyright. Nikdy jsme nepoužívali a nepoužíváme fotky jiných autorů bez jejich souhlasu! Veškeré články jsou naše vlastní.**

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

Časopis VETERÁN byl, je a bude zdarma pro všechny příznivce historických vozidel, veteránů a vůbec všech starých aut ☺. V případě, že nás chcete podpořit, zašlete nám příspěvek v libovolné výši na náš účet 396 769 1001 / 5500. Finance využijeme na úhradu nákladů, spojených s cestami za reportážemi. Tímto se vám vložené finanční prostředky zase vrátí zpět ☺. **DĚKUJEME**

**Nezávislý časopis VETERÁN vydává Simcacentrum**

**Zdarma ke stažení z našich webových stránek.**

**Zakázán přetisk a využití textů a fotografií bez našeho písemného souhlasu!**

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

**Kontakty na redakci:**

**Email: [michal@simcacentrum.cz](mailto:michal@simcacentrum.cz), [pavel@simcacentrum.cz](mailto:pavel@simcacentrum.cz)**

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

**VYDALI JSME:**

---





# We like British Automobiles



**Autos, so individuell wie die Leute, die sie fahren**

