



# VETERÁN

ŘÍJEN

2012

Veterán je každé staré auto, které máme rádi



Reportáže



Lidé a auta



a další zajímavosti ze světa historických vozidel





# ÚVODNÍ SLOVO

Ahoj veteránisti

Psali jste nám, že byste rádi více fotek z reportáží, které jsme navštívili. Žádný problém, rádi Vám vyhovíme. Takže již v tomto čísle nejdete reportáže bohatší o větší fotogalerie.

Trochu pokulhává Vaše autorské psaní. Rubriku „Z pera čtenářů“ jsme opět nenaplnili, přestože jsme měli příslibených několik článků. Tak se pochlapte a pište ;-).

Po zvážení všech pro a proti jsme se rozhodli pro zkoušku firemní inzerce. Jednu stranu inzerce snad přežijete, nám to umožní více investovat jednak do grafického programu pro tvorbu časopisu, což se odrazí v kvalitě grafiky a jednak budeme mít trošku víc pro prodavače benzínu do našich „redakčních“ vozů při cestách za reportážemi. Pokud sami máte zájem prezentovat svoji firmu či služby pro veteránisty, kontaktujte nás na emailu [michal@simcacentrum.cz](mailto:michal@simcacentrum.cz).

Letos jsme pro Vás připravili první z řady plánovaných akcí našeho centra. Je jím druhý ročník náročné orientační soutěže s příznačným názvem „Rallye šílenců“. Jede se dle tří typů itineráře, mezi veteránisty známých. Soutěž není na čas, bude mít 500km trasy. Začíná se v pátek večer první etapou, která se pojede za tmy. Pokud máte rád orientační soutěže a chcete si trochu užít, neváhejte a přihlaste se. Cenou pro vítěze bude velký krásný pohár. Pozvánku s datem a startovací listinou (k 1.10) najdete na jiném místě tohoto vydání. Další akce plánujeme na příští rok. O jaké akce půjde, zatím neprozradím, ale myslím, že se máte na co těšit. S kolegou Markem z [www.zpatecka.cz](http://www.zpatecka.cz) připravujeme několik akcí, které dosud nebyly běžnou součástí veteránského světa. Máme tak v úmyslu doplnit orientační soutěže, burzy dílů, jízdy pravidelnosti a srazy o další zajímavé druhy setkání. Jen těch víkendů by mohlo být více, že?

Ač se blíží konec sezony, je v plánu ještě několik zajímavých akcí. Jednou z nich je další ročník podzimního Srazu značkových klubů. Srazu, na který můžete přijet jakýmkoliv autem. Nestriktně se držíme let 1945-1985, ale pokud máte 1944 nebo 1986, nikdo Vás nevyhodí ;-). Vítány jsou taktéž historické karavany, motocykly, dobové oblečení....zkrátka vše, co k takové akci patří. Pozvánku najdete opět mezi pozvánkami na jiném místě tohoto časopisu.

Užijte si krásný zbytek babího léta, vyrazte na některou s posledních veteránských akcí a až nastoupí paní zima, ať Váš plechový miláček odpočívá v teple garáže.

Michal Primák

## Obsah:

Reportáž: Zbraslav-Jíloviště

Reportáž: 26.sraz Simca klubu

Reportáž: Humpolec

Reportáž: Soběslav

Reportáž: Rakousko

Reportáž“ Setkání Jaguárů

Představení vozu: Ford Thunderbird 55-57

Zajímavosti

Lidé a jejich auta: Soukromá sbírka Renault

Svezli jsme se: Tatra 603

Známé neznámé: Palubní desky

Inzerce

Pozvánky

Reklamní plakát



Foto: Alena Mildová

# REPORTÁŽ

## LEGENDÁRNÍ SOUTĚŽ NEBO SNOBÁRNA?

**Možná trochu drzý nadpis hned vysvětlím. Závod historických vozidel Zbraslav – Jíloviště se jezdí už pěknou řádku let. Resp. nejdříve závod, později vzpomínková jízda pravidelnosti. Je zde k vidění spousta veteránů. Každý si přijde na své. Motocykly, předválečné i poválečné automobily, letos (prý poprvé?) i staré formule, dobové oblečení.... Zkrátka přehlídka historie...**

**A taky drahé startovné, vyhranění vůči mladším veteránům, hlava na hlavě, nezajímavý závod, samí kšeftaři a vývozcí...**

**O soutěži jsem v minulosti slyšel hodně. A jaká je Zbraslav – Jíloviště ve skutečnosti??? Pojd'te se podívat na tuto akci se mnou z pohledu účastníka...**

Řev vytočeného motoru rve mé ušní bubínky, kouř štípe do očí, země mi duní pod nohama a něco placatého se právě mihlo před mýma očima. Nebo se mi to zdálo? Ne, nezdálo. Byl to Wartburg. Ale ne ten, který Vás zřejmě napadl. Toto nebyla „běžná“ třipěttrojka ani starší třístajedenáctka. To byla formule! Malé placaté nic s mrňavým motorem, dopovaným velikým karburátorem Weber. A nebyl sám. Celá plejáda malých formulí, vyrobená převážně v naší zemi, se ukázala na startu. Nutno říci, že se s tím nemazlili a v jednu chvíli mne i napadlo, zda pilotům někdo řekl, že to není již pár let klasický závod ☺. Jejich výkony ocenili diváci, lemuující obě strany trati uznalým potleskem a pokyvováním hlavou. Ani já nebyl výjimkou. Na jedné z formulí byl nápis „na prodej“. No dal jsem si radši studenou limonádu (sprchu nikde v okolí neměli) a za chvíli mne tato myšlenka přešla. Bohužel v tu samou chvíli se začaly na start řadit motocykly. Řeknu Vám, taková stará BSA nebo Indian....taky by mi slušel. Oblaka bílého dýmu jež zaplnila celou ulici a žena s dětmi odcházejí na zmrzlinu. Motocykly se nechtějí nechat zahanbit a upalují směrem k Baním. Jen jeden Stadion se sune rychlostí chůze vzhůru a pranic si nedělá z toho, že jeho rychlost je tak 1,5km/h. I Velorexy ho plynule předjíždějí.

Předválečná auta jsou krásná věc. I když pro mne trochu vzdálená. Ale takový Pierce-Arrow 836 nebo Cord 810....to je nádhera. Ty se mi opravdu líbí a dokážu si představit je mít ve sbírce. No zbytečná skromnost nikdy nebyla mojí ctností. Proč taky, že? ☺ Z menších vozů mne zaujala závodní sportovní Praga Picollo. Drtivá většina předválečných strojů byla v perfektním stavu a to včetně těch nejstarších.

Poválečných aut byla také spousta. Dokonce i Simca se objevila, byť jediná. Krásná Elysée mé oko potěší vždy. To už se ale blížil pomalu také čas, abych se podíval, zda již odstartovaly vozy, parkující přede mnou. Už vyjeli. Tam, kde stála dvacítko aut, bylo Ferrari 400i, se kterým jsem přijel, osamoceně. Startuji jako poslední za Fiatem 850 coupé. Do otevřených okýnek slyším dětské i dospělé hlasy „hele, už jede to Ferrari“. Usmívám se a mávám na obě strany. Dvanáctiválec pod kapotou si pomalu bublá ve svém rytmu, kola zastavují před bílou čarou, startovací vlajka je připravená....tři....dva....jedna....Ferrari se rozjíždí tak, jak se na 30 let starý italský klenot sluší a patří. Diváci tleskají a mávají. Sledovat provoz, rychloměr, diváky....no, není to jednoduché. Čas neřeším. Sice jde o jízdu pravidelnosti, ale já nepřišel soutěžit, ale





# REPORTÁŽ

kochat se. A stejně tak se kochají diváci, kteří jsou po celé délce trati. Postávají, posedávají na přinesených židličkách, fotí, mávají, tleskají. V místě, kde je diváku hodně, se nechávám předjet malou sportovní Střelou. Diváci se mohou zbláznit. Malé české auto předjelo Ferrari. Řidič Střely oceňuje mé gesto. A už je tu cíl. Pomalu se řadíme v Baních do běžného provozu a sjíždíme zpět na náměstí ve Zbraslavi. Když přijíždím na start, je přede mnou jen pět aut. Takže znovu. Vyrazuji a podržím krátce plyn ve 3 tisících otáčkách. Diváci šílí. Startovací vlajka letí vzhůru, řadím a vyjíždím na svoji druhou jízdu. Vzpomínám, jaké to bylo, když se tato akce jezdila ještě jako závod. Prý jej navštěvovalo sto tisíc lidí!!! To je každý desátý pražan!!! Podruhé cílová páska.

Jaká je tedy Zbraslav – Jíloviště? Je to úžasná přehlídka všemožných historických vozů ve skvělé, neopakovatelné atmosféře. Startovné i s dvěma obědy stálo 1500,-Kč. Což je ok, vždyť náklady na tuto akci taky nebyly malé. Nikde jsem neslyšel žádné kecy o tom, co je správný veterán a co ne. Bylo všeho dost, každý si mohl najít svůj koutek.

Trochu atmosféry přinášíme ve fotogalerii, která si zaslouží být bohatší než jindy a snad mi odpustíte i pár starších strojů.

Text: Michal Primák

Foto: Michal Primák, Daniela Primáková



Stádo rozzuřených formulek. Vpředu Tatra 607



Klidnější stádo Velorexů Oskar a Velorexů 16



Lidovka z roku 1943 byla funkčním návrhem lidového vozu. Za ní vykukuje o deset let starší Pierce-Arrow.



Nádherný Cord 810. V minulosti byly všechny sešrotovány nebo z ČSSR vyvezeny. Díky, že se opět můžeme kochat pohledem na takto skvostný vůz



# REPORTÁŽ



Zmatený řidič mopedu Jawa Stadion S11 uhýbá obřimu Pierce-Arrow 836



Plejáda poválečných veteránů. MGB, následovaný Fiatem 127, GAZem 21, BMW 633CSi a Fordem Capri



Simku reprezentoval pan Krička s Elysée



Pěkně zrenovovaná Tatra 613 - 1 byla prakticky jediným poválečným reprezentantem kopřivnických vozů



Wartburg 400 Kübelwagen jsem viděl poprvé



Zadní partie otevřeného Wartburgu



# REPORTÁŽ



Shodným Benteleyem prý jezdila i Eva Peron. Nedivím se jí



Sportovní nářadí z pražských Vysočan – Praga Picollo, jak ji možná neznáte



O Fordech Consul/Cortina jsme psali v jednom z posledních vydání



Americké „Muscle cars“ zastupoval Chverolet Chevelle SS s klasickým motorem 5,7l



Střela 1100, ne nepodobná závodním Simkám – Gordini  
Což ji samozřejmě na původu neubírá



Jo jo, řidiči amerik to neměli s policií nikdy snadné.  
Na snímku kromě strážníka i Ford Fairlane Starliner



# REPORTÁŽ

## Poslední sraz

26.sraz Simca klubu byl posledním srazem, kdy jsem byl presidentem Simca klubu. Na programu byla členská schůze, kde jsem z této pozice odstoupil, a to kvůli událostem a chování některých členů (a apatie ostatních) za poslední tři roky... Co se týče programu, účasti, nálady a dalších věcí.....ani se mi nechce o tom psát. Tak jen několik fotografií....

Text a foto: Michal Primák





# REPORTÁŽ

## Díky náhodě ...

V pátek 14. září jsem se prodíral poledním silničním peklem mezi Havlíčkovým Brodem a Tábořem, na nervy z nekonečných uzavírek, dosud v šoku nad odchodem kamaráda, z jehož pohřbu jsem se vracel, když tu náhle ... !!! Na kraji Humpolce jsem spatřil stát za odbočkou pěknou pragovku V3S, porušil jsem asi tři paragrafy, abych si ji pěkně zblízka vyfotil, ale pak teprve jsem spatřil shluk caravanů a různých vozidel několik set metrů přede mnou na stráni. S úvahou „tam se asi něco děje“ jsem dojel k areálu, který měl následující dva dny hostit závody v autocrossu a Škoda Cup, včetně soutěže historiků. Třebaže bylo teprve krátce po dvanácté, parkoviště závodních strojů bylo již slušně zaplněné. Obětoval jsem půlhodinku na jeho prohlídku, která mi trochu spravila náladu, a několika fotkami můžete absorbovat dávku závodnické nostalgie i vy ....

Text a foto: Pavel Kopáček





# REPORTÁŽ

## Soběslavské náměstí v obležení veteránů.

Druhou zářijovou sobotu se s rozesmátou tváří probudilo nejen slunce, ale i majitelé jedno-, dvou- a třístopých vozidel z posledních devíti dekád, aby dorazili do jihočeské Soběslavi na pozvání tamějšího klubu. Ale ouha: organizace sice byla připravená do puntíku, všechno klapalo jak na drátkách, ale účastníků prostě dorazilo tolik, že fronta u presentačního stolu byla bezmála dlouhá jak fronta na první nové Favority, klubový fotograf se nezastavil, zatímco několik pořadatelů odhánělo diváky, kteří se mu tvrdošíjně a bez uzardění motali přímo před objektivem. Vyfotit vozidla dalších účastníků znamenalo bez oddechu rotovat po soběslavském náměstí, protože členové klubu museli využít doslova každé skulinky a natěsnit veterány i tam, kde byste je normálně neočekávali, např. na trávník kolem kostela. Až na pár nepublikovatelných slov z fronty však veteránská obec vše brala se stoickým klidem, k pohodě vyhrávala stylová kapela, a zmatek přestal až na startu vyjíždky, která vedla krásnou okolní krajinou a zahrnovala i návštěvu pořežanského oldtimer musea.

Ale namísto dlouhého úvodu dám raději prostor fotografiím, z kterých určitě poznáte chvílemi napjatou, ale veskrze příjemnou atmosféru. A díky soběslavským za prima akci!!

Text a foto: Pavel Kopáček



Jako první z amerik dorazil Buick Skylark convertible.



VW brouk z I. poloviny 60. let měl stylovou protisluneční clonu.



Nádherná 110 R, zrenovovaná do absolutní dokonalosti.



Malý zavazadelník Renaulta 4CV nestačil, osvěžení na cestu našlo místo v přívěsu.



# REPORTÁŽ



Souhvězdí Škoda.



Z trojice Renaultů 8 se tento zdál nejpůvodnější.



Simca Elysée P60 se pomalu dostává do původního šarmu.



Pořadatelé zajistili i Bezpečnost, a to dokonce Veřejnou ☺



Majestátní „carevna“ v nezvyklé figuře dvoubarevného laku.



Ifa F 9 bývá pro mladší návštěvníky velkou neznámou ...



# REPORTÁŽ



Kopřivnický osmiválec je ozdobou každého setkání.



Jeden z mála mercedesů, který dřívější ubožáci nestačili „překopat“ na diesel. Super!!!



Renaultů 12 s původní registrací přežilo jen minimum - proto potěší



Ford Escort Mexico - ve správných rukou dodnes dravec!



BMW 2002 Turbo nadchlo zvukem i akcelerací ...



Po příjezdu Buicku Invicta (1960) se náměstí nějak zmenšilo ...



# REPORTÁŽ

## Zuřivý reportér

Horké letní odpoledne, v autě dvě krásné ženy, spousta času, dobrá silnice před Vámi..... Cesta z jižních Čech do Bratislavy přes Rakousko příjemně ubíhá. Sluníčko svými paprsky příjemně ohřívá vzduch i interiér vozu. Dámám začíná být teplo. Nálada je uvolněná.

Ale i taková situace se může zcela zvrhnout. To když se z boční silnice vynoří kolona veteránů. A nejsou dva tři, jejich počet odhaduji kolem dvaceti. Na začátek kolony ani nedohlédnu. Opouštím původní trasu a moje myšlenky se nyní zaměřují na jiné objekty mého zájmu. Ženy, zvyklé na veteránisty, to z míry nevyvede. Jejich blahosklonný úsměv se ale po hodině pronásledování mění ve smích a já se měním v zuřivého reportéra. Pronásleduji kolonu již hodinu, dávno nevím, kde jsem, a jen si v duchu říkám, zda kolona má nějaký cíl nebo je na okružní cestě Rakouskem. Ani své myšlenky neříkám nahlas. Naštěstí okružní cesta se nekoná, po hodině a čtvrt projíždí kolona mezi vinicemi k nějaké rozhledně či co a parkuje. Konečně. Vystupuji, a za posádkou, svíjející se smíchy, se ani neohlédnu.

Text a foto: Michal Primák



Volvo Amazon lze občas vidět i u nás



NSU Sport Prinz je naproti tomu velmi málo k vidění



Menší sestřička od erťáka? Krásný autobus Setra



To není Fiat, to je Steyr-Puch 650 TR



# REPORTÁŽ



Po II.světové válce vznikalo hodně malých aut.....Toto je německý Heinkel



Volkswagen K70 je dnes již skoro neznámý



Saab 96 je skvělé auto, ale zajímá jen úzkou skupinu veteránistů



To není amerika....to je Opel



Když Čech v německém autě potká v Rakousku Angličana...



# REPORTÁŽ

## Gentlemen, start your engines !!

Tuto slavnou větu jsem si vypůjčil z úst startéra ctihodného závodu London – Brighton. Naším cílem nebyla soutěž prapradědečků dnešní techniky, nýbrž setkání majitelů věhlasné ostrovní značky Jaguar. Nadupané kočkovité šelmy jedním skokem překonaly průliv La Manche a vzaly útokem parkoviště ve Zvíkovském Podhradí, nedaleko slavného hradu Zvíkov.



Chvilími typicky britsky poprchává, ručička rychloměru kmitá kolem číslce 120, spěcháme, abychom zastihli divoké kočky ještě ve spánku. Po nezbytném krátkém bloudění mezi poli (ve smyslu rčení „Zkratka byla sice delší, ale zato méně pohodlná“) konečně dojždíme na parkoviště hotelu. Šelmy ještě podřimují, majíce na sobě ranní rosu a zbytky nočního deštěku. Postupně přicházejí majitelé, stahují látkové střechy, lepí na karoserii účastnické nálepky (věděli jste, že se může tenhle kousek laku předtím lehce natřít obyčejnou Indulonou, abyste pak nálepku stáhli jak banánovou slupku?), zvuky starterů prozrazují, že si divoké kočky užily klidnou noc a nedočkavě vytahují drápy k pořádné akceleraci ....

Pořadatelem celé akce je česká pobočka renomovaného britského Jaguar Enthusiast's Clubu, ostatně typicky anglické propriety jsou k vidění snad u každého vozu. Řidiči v tweedovém saku a sportovní čepici, dámy v cestovním, plédy z pravé vlny na sedadlech cabrioletů, vůně benzinu se mísí s vůní ušlechtilého dýmkového tabáku ... Little England in Southern Bohemia !!!

President klubu Evžen Reitschlager nám popisuje celý dvoudenní program. Nebude chybět návštěva Bechyně a historických částí Písku, ze slavné Švejkovy Putimi se kolona vydá zkrotit jádro do velínu temelínské elektrárny a neděli prožijí na zámku Orlík – klikaté silničky jižních Čech se budou střídát s častými zastávkami v krásných a pohostinných místech našeho kraje.

Ale to už se mezitím bručení šelem slilo do mohutného chorálu, dvouvačkové šestiválce chraplavě vystřelují decibely do okolí, dvanáctiválce hučí nespoutanou silou, ještě krátká rozprava, poslední pokyny z úst presidenta klubu a už ... cvakání zasouvaných převodů, prošlápnutí plynu a hudba motoru! Vznešená symfonie dvacítky strojů se postupně přibližuje, míjí nás, až její akordy dozní v dáli. Najednou jakoby kousek čehosi chyběl ... Ano, ten kus historie, kterého jsme se letmo směli dotknout, ten nás nechce pustit do všednosti dnešních dnů ...

Ještě dlouho naše srdce neopouští odkaz Sira Williama Lyonse ... Tak se pokusíme, jestli z něj aspoň kousek dokážeme předat vám ...

Text: Pavel Kopáček Foto: Pavel a David Kopáčkovi



Jaguar XK 140 roadster ještě s oroseným čelem



Spící šelmy



# REPORTÁŽ



E-Type pořadatele setkání



Vlajková loď maximálních rozměrů - Mk.X



XK 120 roadster - přímý potomek předválečných klasiků



E-Type v americkém provedení



Stačí Nivea (nebo Indulona) a nálepku doma stáhnete bez poškození



Nádherný Mk.II je přesně to, co si představujeme pod pojmem Jaguar



# REPORTÁŽ



DOHC, hliník a pod kapotou plno - i to je Jaguar



Velký volant, úzké sedačky a nízké okno - Sportsman's Paradise!



Pilotní kabina? Ne, přístrojová deska „amerického“ E-Type !



Slušivý doplněk, vyjadřující sportovní ambice



Opravdové dřevo, chrom, kůže - dřív byly napodobeniny nemyslitelné



Potenciál Jaguaru vyjadřuje i emblém šelmy!



# PŘEDSTAVENÍ VOZU

## Zrození bouřníka Ford Thunderbird 1955-1957

Vydejte se s námi do poloviny 50. let, kdy některé evropské státy pomalu překonaly následky nedávného válečného konfliktu. V zemi „Strýčka Sama“ měli jiné starosti: rychleji, silněji a lépe! Jednoduchý slogan, ale v jeho pozadí nelítostný konkurenční boj ...



Začátek páté dekády minulého století plynul stejně poklidně jako dolní tok Mississippi. Rodinky kupovaly oblé sedany a STW, ti zámožní pokukovali po Evropě, kde se občas objevilo i něco zajímavého, a neposedná mládež s vysokooktanovou krví denně dokazovala, že nadupaný dvacet let starý V8 Flathead za sebou hravě nechá soudobou produkci. Sem tam se objevila bílá vrána: plastový Kaiser Darrin, jehož posuvné dveře dovedly leckoho k záchvatům zuřivosti, nedostatek a nehorázně drahý Muntz, využívající potentní agregáty Lincoln a Cadillac, první pokusy firmy Dual, které mnohdy nepřekročily stadium konceptů, a několik drobných firem, které vyčerpaly finanční a konstruktérský kapitál dříve, než se o nich mohl svět dovědět.

A pak tu byla jedna veliká novinka, která měla (podle idejí výrobce) konkurovat evropským MG, Jaguarům či Jensenům. Všechna srovnání však dopadla úsměvně, neboť řadový šestiválec s dvourychlostním automatem (původem z pick-upu stejné značky) ze sebe vydával maximum, ale prostě nestačil ... Jmenoval se Chevrolet Corvette a nikdo ještě netušil, že se stane jednou z amerických ikon, jejichž gigantické osmiválce budou hřmít epos o věčnosti ...

Podle mínění motoristických novinářů a koncernových bossů GM by nebylo Thunderbirda bez Corvette. Tedy – ne že by byly nějak propojeny – chraň Bůh, oba koncerny spolu sváděly půtky hodné Toma a Jerryho, a pravidelně si obměňovaly role. Již od dob slavného Henryho se navzájem hlídají a jsou připravené vyzvat svého soupeře kdykoliv do ringu.

Prvenství Chevroletu je víceméně věcí náhody, neboť Ford spekoval o podobném trháku již od konce války. Bylo jasné, že předválečné modely brzy doslouží – ať už morálně či fyzicky, a většina zákazníků neměla prostředky na drahé evropské sportáky – nehledě k tomu, že sice poskytovaly výkon, ale o pohodlí a komfortu v americkém pojetí nemohlo být většinou ani řeči.



Návrhy se přehazovaly jako horký brambor, až si konečně dodal odvahy Mr. Lewis Crusoe, tehdejší president divize Ford a vicepresident Ford Motor Company. Jeho rozmáchlý podpis stvrdil počátek nové éry. Jeho zásluhou bylo vítězství Fordu v prodejních statistikách roku 1949, věčný rival Chevy přijal s křečovitým úsměvem stříbrný věnec. Crusoe nelenil a v následujících dvou letech navštívil všechny významné evropské autosalony, aby si udělal obrázek o možnostech trhu a směrech vývoje. Pařížský Salon d'Auto 1951 jej přivedl na pravou myšlenku. Zastavil se u Angličanů,



# PŘEDSTAVENÍ VOZU

Francouzů, Britů, pochválil Italy, ale nejvíc jej táhla expozice Chrysleru, které vévodil showcar K 310, směs genů Virgila Exnera a karosárny Ghia. Po nedlouhém pátrání narazil Fordův boss na nezávislého designera George Walkera a za kulatou sumičku jej začkoloval tvorbou sportovního modelu. Ale ani dolar není všemocný, takže se konstrukce poněkud protáhla, přinejmenším do ledna 1953, kdy Chevrolet uzemnil Ameriku do té doby nevídaným vzhledem Corvetty. Walker se polepšil a již 9. února směl vstoupit mezi zasvěcené a přednést svoji vizi: nový Ford Sports Car bude dvousedadlový roadster se stahovací látkovou střechou a při jeho výrobě se využije maximum koncernových dílů. Na rozvoru 255 cm postaví karoserii o hmotnosti pouhých 1125 kg. Podmínkou je motor V8 se znatelně lepší akcelerací proti GM a maximální rychlost, převyšující 160 km/h. Podle specifických prvků musí každý okamžitě rozeznat, že jde o Ford. Nemalý úkol, co?

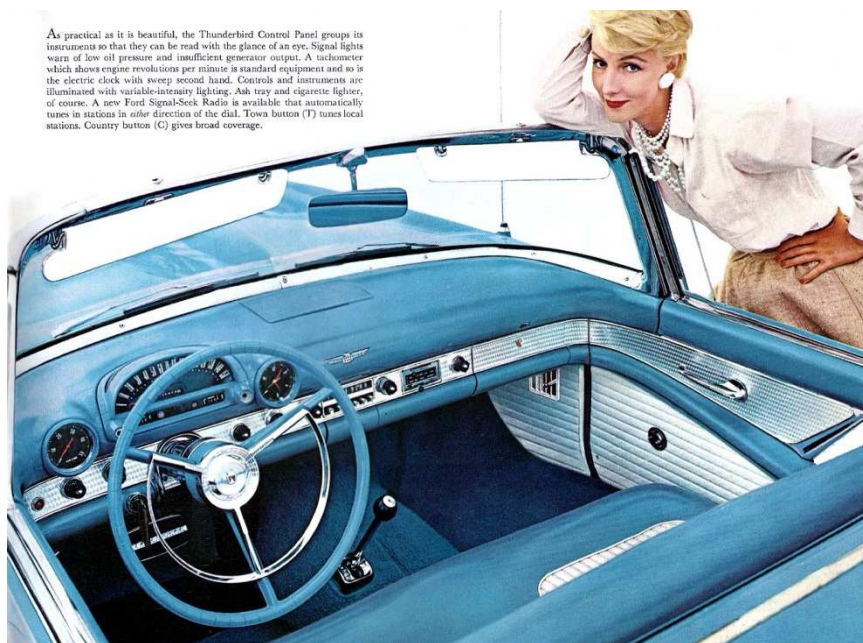
Crusoe si nechal zpracovat studii o Corvette, kterou si v prvním modelovém roce koupilo pouhých 4692 zájemců. Nový Ford musel překonávat spartánsky vybavenou Vette i po stránce komfortu. Konstrukční team pracoval ve dne v noci a tak se



v únoru 1954 mohlo slavit. Místem slavnostní premiéry se stal detroitský autosalon, kde se nový Ford postaral o sensaci. Byl to doslova průlom! Návštěvníci se tlačili, rvali o prospekty, tisk neskřblil chválou a šéfové blahosklonně přihlíželi z vyvýšené tribuny. Objednávkové knihy byly v mžiku plné, každý se chtěl novinkou blýsknout před sousedy. Nikomu nevadilo, že zatím neznal cenu, a seriová produkce byla ohlášená nejdříve na léto. Musíme dodat, že by se vlastně mohla rozběhnout okamžitě, ale Ford rozumně analysoval chyby, raději výrobu pozdržel, než by přivedl na svět propadák. První T-bird (jak se mu okamžitě začalo říkat) měl totiž karoserii z plastu. Důvodem tohoto sporného řešení byla jednak móda, ale také snadné a levné zpracování. Dokonce se po skončení show ozvalo pár pochybovačných hlasů, zda je pod kapotou

skutečně motor Ford! Pár št'ouralů si totiž všimlo, že V8 4200 ccm jako by vypadl z oka koncernovému Mercury. Tiskové oddělení Fordu sice okamžitě spustilo lavinu dementi, ale otazník už byl na světě ... Nějak zázračně se povedlo utajit i to, že nový Ford splnil proklamovaná technická data jen pomocí šikovných rukou mechaniků, testovací jízdy byly úspěšné a zatěžkávací zkouškou prošlo chasis s odlehčenou karosérií (menší dveře) ... Ale ale??? Dnes, kdy automobilky chrlí fantasmagorické názvy nových modelů či shluky alfanumerických znaků, se zdá až usměvavé, jaké problémy měli tvůrci s nalezením vhodného jména pro Ford Sports Car! Mělo vystihovat

As practical as it is beautiful, the Thunderbird Control Panel groups its instruments so that they can be read with the glance of an eye. Signal lights warn of low oil pressure and insufficient generator output. A tachometer which shows engine revolutions per minute is standard equipment and so is the electric clock with sweep second hand. Controls and instruments are illuminated with variable-intensity lighting. Ash tray and cigarette lighter, of course. A new Ford Signal-Seek Radio is available that automatically tunes in stations in either direction of the dial. Town button (T) tunes local stations. Country button (C) gives broad coverage.





# PŘEDSTAVENÍ VOZU

dravost, nové pojetí, ale zároveň i americké tradice. V úvahu připadalo: El Tigre, Roadrunner, Savile nebo Arcturus. Nic z toho se nezdálo moc přitažlivé – až stylista Alden Giberson navrhl dnešní „ptačí“ jméno. To byl Jackpot!! Slavný albatros je součástí indiánské mythologie, splňuje tedy požadavek na tradici, je čistě americký a navíc bude dobře reprezentovat nový sport'ák, zeširoka se chystající k rozletu ... Název bouřníka, v indiánských legendách nositele štěstí, byl schválen.

Řady fanoušků nového Fordu rostly geometrickou řadou. Nebylo snad země, kde by se o něm nepsalo (včetně tehđ. ČSSR). Linie vozu představovaly futuristický skok z doby, kdy se ještě drtivá většina amerických karoserií (včetně Corvetty) utápěla v baroku. Štíhlá boční linka připomínala úzký pas mladé krásy, a byla ještě zdůrazněná prolisem. Někdo žasnul, někdo pracoval ☺ - v roce 1957 se na německém trhu objevuje dvoutaktní DKW 1000 Sp, dokonale zmenšená kopie T-birdu '57 ...

Den D nastal 9. září 1954. Za slavnostních fanfár sjel vlastní silou z pásu první seriový Thunderbird.



Karoserie již samozřejmě zvonila pevnou ocelí, pod kapotou bouřil V8 292 cu.i. (4700 ccm) o výkonu 198 (manuál) nebo 193 koní (automat). Bez námahy docílil špičky 170 km/h a hlavně – přebíral soudobé markanty Fordu. Pan Crusoe tedy mohl být spokojen, jeho bankovní konto se nafouklo tučnou částkou a před honosným sídlem brzy zaparkoval nový T-bird – laskavostí vedení koncernu zcela zdarma ...

To, co kupce nejvíce zajímalo, byla cena. Jejich touhy se mohly začít plnit, protože nováček nebyl drahý: základní provedení stálo 2944 USD, tedy jen o 150 dolarů více, než choulostivá a podmotorovaná Corvette. Na druhou stranu – který Američan by si koupil „holátko“? Asi žádný, že ... Takže seznam příplatkové výbavy dosahoval bezmála délky daňového přiznání členů Kongresu ... Elektrické ovládání oken a sedadel, plastový hardtop, servořízení a servobrzdy, automatika a nekonečně mnoho drobností a vychytávek.

Rok 1955 znamenal odbyt 16155 kusů. To bylo víc než uspokojivé a vedení Fordu rozhodlo, že následující ročník bude jen nepatrně pozměněný. Nejnápadnějším znakem ročníku '56 je přemístění rezervy



# PŘEDSTAVENÍ VOZU

v elegantním krytu na zad' vozu (pověstný Conti-Kit). Ne každému se řešení líbilo, ale zvětšení zavazadelníku stálo za kompromis. Další typický znak modelu 1956 najdete na zadním sloupku hardtopu. Okrouhlé okénko, nikoli nepodobné lodnímu, nese „za vodou“ označení Opera Window a v následujících desetiletích je využíval i Lincoln. Rozsáhlá barevná paleta umožňovala individuální výběr, místní prodejci samozřejmě zařídili i přelakování do vámi vybraného speciálního odstínu. Změny pod kapotou nebyly vidět, ale projevíly se při akceleraci. Nový motor 312 cu.i. (5100 ccm) dával s příplatkovým automatem nebo rychloběhem výkon 215 koní, ručně řazený dokonce 225 koní. Třešinkou na dortu se stal „Power Pack“ pro nejnáročnější, zahrnující ostrou vačku a dva čtyřhrdlové karburátory. Výkon vzrostl na 245 koní, vrásky



strážců povolené rychlosti zasáhly celý obličej ... ☺

Nejen předpověď počasí občas nevychází, dokonce i tipy marketingových profesionálů. Čert ví, proč, ale ročník 1956 nedosáhl nijak významného odbytu. Ke slovu přišly naostřené tužky a rýsovací prkna. Modelový rok 1957 přinesl změnu přídě, delší zad' dostala díky křídélkům zcela jiný vzhled. Poprvé přešel Ford na elektrickou soustavu 12 V. Výkon nejmenšího agregátu dosahoval 212 koní, větší dával 245 koní a špičkový model dokonce 270 koní. Desítka T-birdů dostala motory, laděné až na 285 koní při 5200/min. To byly hodnoty, které už musel respektovat nejen každý GM, ale i pověstné

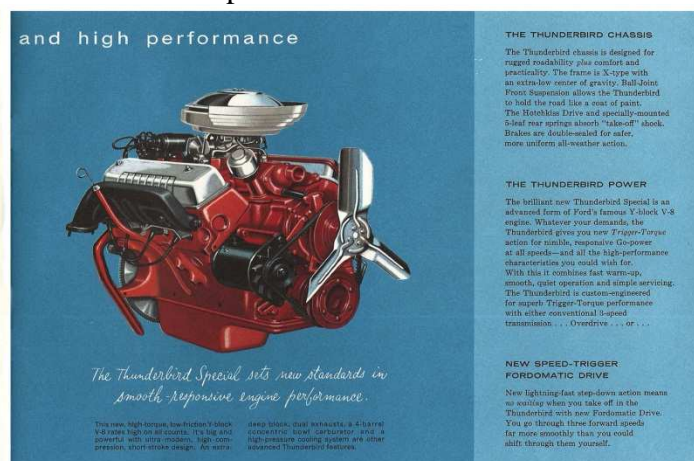
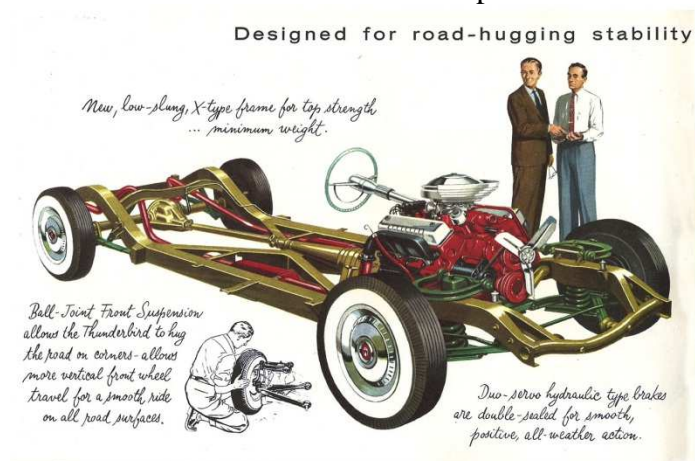
Chryslerovy Letter cars. Radost však trvalo nepříliš dlouho: do jednoho závodu vyslal konkurenční Chevy několik Corvett, které díky progresivnímu vstřikování paliva dosáhly výkonu 283 koní a díky plastovému šaty byly mnohem lehčí. Tentokrát jásali jiní .... Ovšem jen na chvíli! Již rok předtím se sportovní oddělení Fordu obrátilo na bývalého vítěze Indianapolis Petera de Paola s prosbou o výkonnostní skok motorů. De Paolo připravil kompresorovou verzi, takže 211 kusů napohled nenápadných T-birdů ukrývalo pod kapotami mechanické plnění McCulloch, které jim dodalo výkon přes 300 koní a špičku, značně přesahující dvoustakilometrovou hranici. Některé se dochovaly dodnes, ale asi byste na ně šetřili marně ... Z celé řady úspěchů jmenujme třeba rekord z Daytona Beach – v čase na míli s letným startem (250 km/h).

Změny a závodní úspěchy se vyplatily. Prodejní statistiky ročníku 1957 znamenaly konec bezesných nocí bossů „modré švestky.“ Jediný Crusoe nebyl spokojený. Zjistil, že čtyřsedadlový model by našel další tisíce zákazníků, a tak byly koncem prázdnin 1957 vyrobeny poslední dvousedadlové roadstery.

Dnes jsou první ročníky T-birdu kultovní záležitostí. Přitažlivé byly vždy – to věděla třeba i Marilyn Monroe, která si dopřála model 1956 ve speciálním růžovém laku. Na hereckém umění to sice nepoznáte, ale o další americkou kuriositu bylo postaráno.

Text: Pavel Kopáček

Foto: archiv Pavla Kopáčka





# PŘEDSTAVENÍ VOZU



Even dreamier—even newer

## Ford THUNDERBIRD for '56

The newest version of America's most thrilling dream-car-come-true is here...



... ready and waiting to take you places as you've never gone before, in new style that will draw admiring glances wherever you go

One trial spin in the new Thunderbird is enough to quicken the pulse of even the most seasoned driver. You feel you could drive all day... just enjoying the enormous Thunderbird Y-8 power as it responds to your slightest command! And you can have it with Fordomatic, Overdrive or Conventional Drive.

You can choose power assists to help you steer, stop, control the windows and seat. Cornering never was flatter. The ride was never better. And, depending on your whim, you can have a convertible fabric top or a removable hardtop—or both. You feel extra safe, too. For

you know Ford's exclusive Lifeguard Design rides with you.

You feel just a little proud when you pull up at a light. You know that your car's long, low lines are the most distinctive on the road. Interiors sparkle with new color.

And that new rear-mounted spare tire adds as much to the appearance of the car as it does to your luggage space.

*These experiences are your everyday fare when you drive a Thunderbird. Why miss them another day?*





# ZAJÍMAVOSTI

Dobovka



Ford Galaxie (1970) nastoupil jako nový službu na kanadském velvyslanectví. Existuje dodnes, ale předchozí majitelé mu dali zabrat

Čtenářské foto



Snímek full-size Chevroletu 1959 ze švédského srazu nám zaslal p.Petr Bellinger

Mrtvolka



Nebývá zvykem zdobit si příbytek mrtvolkami.  
Vrakoviště je výjimkou.

Hádanka

Minule jste moc úspěšní nebyli.....  
Hilman Imp



A copak je toto za vůz?



Odpovědi opět  
na email

Renovace



V roce 2000 jsem vyfotil Mercedes „ponton“ těsně po laku. Doufám, že se dnes už podobá krasavci z firemního prospektu.



# ZAJÍMAVOSTI

Z „běžného“ provozu



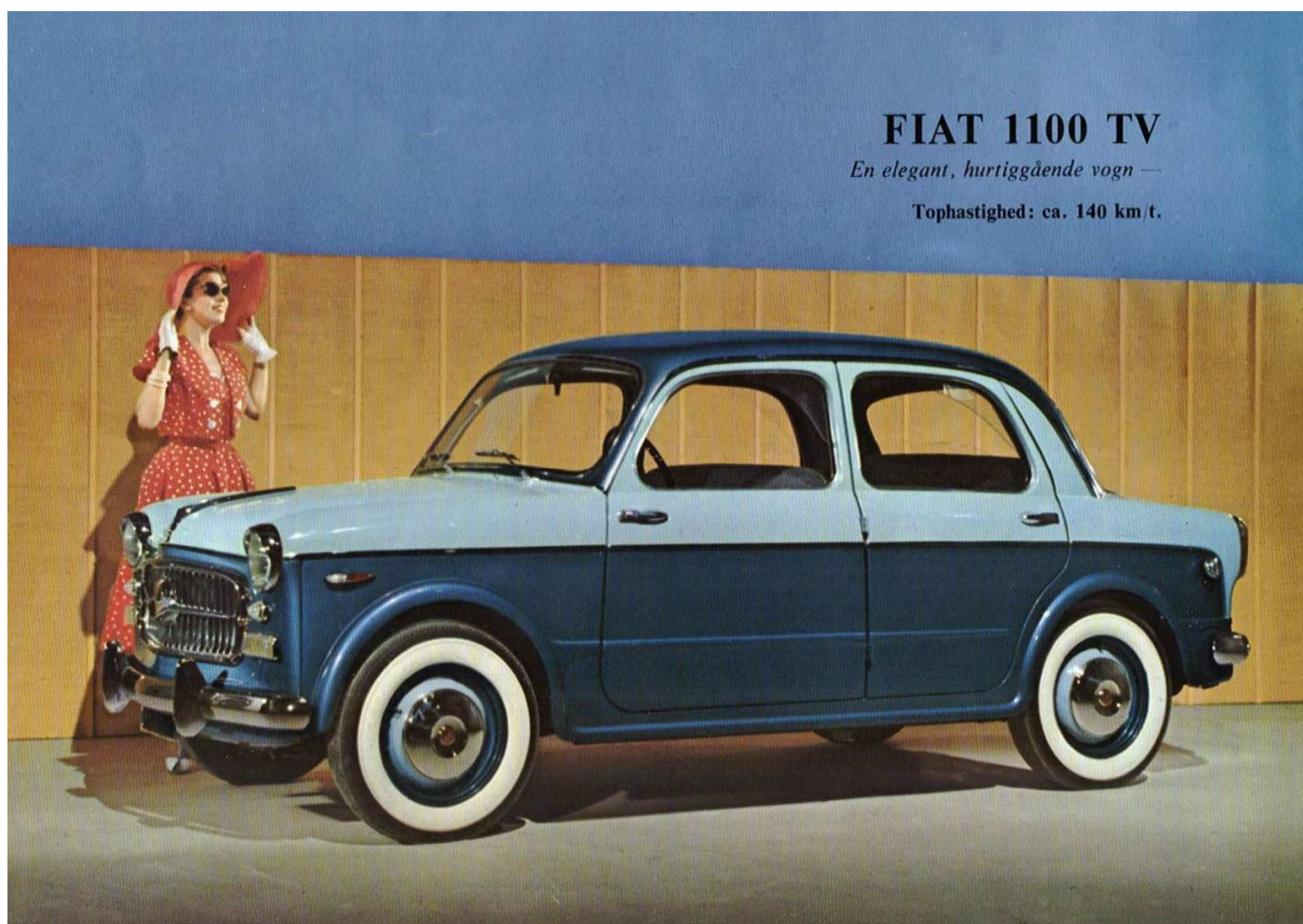
Nedaleko Tábora je vesnice, v níž skoro každý ☺ jezdí dodnes Volhou. A někdo ji i stylově parkuje ...

Hrálo ve filmu



„Dupni na to, nesmí přejet hranice!“ velí kpt. Kameník (Zdeněk Buchvaldek) v detektivce Smrt stopařek

Reklamní snímek



Text a foto: Pavel Kopáček a jeho archiv



# Auta a lidé

## Tajná sbírka

Ne každý má potřebu své vozy vystavovat na odív veřejnosti. Někteří majitelé mají své plechové miláčky hlavně pro svoji potěchu. Navštívil jsem jednu takovou sbírku nedaleko Prahy, kde lze najít několik zajímavých vozů značky Renault.

„K Renaultům mám blízko již dlouho“ říká majitel malé sbírky těchto francouzských vozů, „vždy se mi líbila jejich historie sportovních modelů a také úspěchů. Syn jezdí závody WS Renault, tak máme k motoristickému sportu blízko“.

Rozhlížím se po místnosti a říkám si, že je sbírka trochu nesourodá. Vedle běžných Renaultů jako R8, R9, R25, R4CV je zde i předválečný Renalut Primaqatre a několik sportovních Renaultů, jako třeba R11 Turbo, Renault 5 Alpine, Alpine A 310 V6 Turbo nebo R 8 Gordini. „Ten ale není můj“ říká majitel, „patří mému zaměstnanci, který jej celý zrenovoval, stejně jako 5 Alpine. „Nesourodá trochu je, ale pracujeme na tom. Zatím se sbírka orientuje na významné modely značky, ale chceme jít více sportovním směrem. K alpinkám, Clio Williams, R11 Turbo a 8 Gordini chci přidat další sportovní Renaulty. Ostatní možná bude hledat jiné majitele“, odpovídá vlastník sbírky.

Rozhlížím se, co tu vlastně je. Nejmladším exponátem je Clio Williams, jeden z prvních modelů. Stopadesátikoňový motor si se sotva tunovým autíčkem hravě poradil. Malý Renault je jedním z nejzajímavějších vozů v kategorii, nazývané „hot hatch“. Kdo to dnes ví, když projde kolem nenápadného Clia??

Renault 5 Alpine po čerstvé renovaci je moc krásné auto. Pečlivá renovace je znát z každého detailu. Od běžné „pětky“ skoro k nerozeznání, ale znalec ví své.

Dvojice Renaultů 8 jako by ani nepatřila k sobě. Na jedné straně bílá „osmička“ v základním provedení, známá i z našich silnic a ve stavu, jako by sjela z linky. Na straně druhé sportovně vyhlížející Renault 8. A nejen vyhlížející. Renault 8 Gordini je skutečné sportovní nářadí. Pod zadní kapotou se skrývá vyladěná třináctistovka. Sportovnost vozu doplňují „rychlé pruhy“, kola a několik ozdobných dobových nálepek. Vozy upravené Amédeem Gordinim jsou dnes velmi žádané.

Když na zádi Renaultu 11 spatříte nápis „Turbo“, nejspíš si pomyslíte něco o turbodieselu. Tedy pokud to kolem Vás neproletí na silnici stoosmdesátikilometrovou rychlostí. Jeden z vyrobených R11 Turbo najdete i zde. Ve stylových sportovních barvách. „Na voze se ještě pracuje, ale brzy bude také kompletně hotový“ říká majitel.

Renault 9 se nenápadně krčí v rohu. Auto roku 1982 teprve čeká na svoji slávu. Zatím je z něj opomíjený youngtimer, stejně jako vedle stojící majestátní Renault 25 V6 Baccara. Pětadvacítká napěchovaná elektronikou s celokoženým interiérem je krásné auto, i když do sbírky veteránů trochu nehodící se. Ale na běžné silnice je ho rovněž škoda. Zvlášť v tomto stavu.





# Auta a lidé

Želvička 4CV je dobře známá i z našich silnic. K vidění bývá často i na různých srazích či soutěžích. Malé sympatické auto, které bylo jedno z těch, které motorizovalo poválečnou Francii. Znáám několik lidí, kteří dodnes při každé možné příležitosti vytáhnou toto vozítko z garáže vstříc dalším a dalším kilometrům.

Revoluční R16 nesmí v žádné sbírce Renaultů chybět. A zde samozřejmě rovněž nechybí. Zářící svoji krásou a osobitým designem. Je to již dlouho, co jsem šestnáctku viděl na některém ze srazů. Za to si ale pamatuji videoklip, kde automobilka představovala výhody automatické převodovky, která byla na přání do těchto vozů dodávána. Zde je rovnou poslední a nejvýkonnější verze TX s pětirychlostní převodovkou.

Renault Caravelle si možná vybavíte z jednoho z filmů o četníkovi z francouzské riviéry. Zde je tento model po kompletní renovaci. Při pohledu na něj si říkám, kolik modelů z bohaté historie Renaultu je stranou zájmu veteránské veřejnosti. Na srazích a soutěžích je občas k vidění 4CV, ale kam zmizely všechny ty osmičky, devítky, první pětky, patnáctky či šestnáctky....? A to nemluvím o dnes vymizelých R12, R14, R20 nebo R30.

Sympatické mi je, že auto netvoří jen mrtvý skanzen. „Veterány máme pro prezentaci firmy, nepravidelně, ale dost se zúčastňujeme různých veteránských podniků, občas vyrazíme na výlet“, vysvětluje majitel. „Sbírku chceme doplnit o Renault 5 Turbo, Renault Fuego a samozřejmě o Alpine A110“ dodává.

Loučím se a říkám si, že tady tlučte veteránské „renaultí“ srdce na správném místě.

Majitel sbírky Renaultů si nepřál uvádět své jméno. I tak mu za prohlídku a informace děkujeme.



Sněhobílý Renault 8



Silnější bráška - Renault 8 Gordini



Renault 5 Alpine doplňuje základní „pětku“ a turbo



Renault 11 Turbo ve stylových barvách



# Auta a lidé



Kabriolet Renault Caravelle



Kdo by nechtěl dělat autoškolu v Renaultu 4CV?



Luxus osmdesátých let - Renault 25 V6 Baccara



Střízlivé tvary Renaultu 9



Motor Renaultu 8 Gordini



Jednoduchý interiér Renaultu Caravelle

Text a foto: Michal Primák



# SVEZLI JSME SE

## Černá krasavice

Neznám nikoho, komu by se česká „šestsettrojka“ nelíbila. Málokdo nezatoužil ji alespoň chvilku nevlastnit nebo se s ní alespoň nesevzt. I já patřil mezi ty, kteří toužili po krásném černém kopřivnickém kočáru. Jaká je ale Tatra z pohledu řidiče? Je jenom krásná a dnes netradiční svým pojetím? Nebo je i technicky stejně dokonalá, jako na pohled? Já si již tyto otázky zodpověděl...



Popisovat vzhled Tatry 2-603 je podle mne zcela zbytečné. Zřejmě není jediný Čech a už vůbec ne mezi čtenáři tohoto časopisu, který by ji neznal. A názor si také jistě udělá každý sám. Podle mne je nádherná. Nadčasová, originální, reprezentativní, krásná z každého úhlu. A jistě se mnou budou někteří nesouhlasit, ale mně se poslední verze líbí víc než ty první. Už se těším dovnitř.

Za rozměrným volantem je místa tak akorát, ani málo ani moc. Je zde široká lavice, což mám rád. Celý interiér je vzdušný a prostorný. Na zadních sedačkách je evidentně více místa než vpředu. Což vzhledem k účelu, pro který byly tyto vozy tvořeny, je pochopitelné. Na všechny strany je luxusní výhled. Jako z akvária. Můj pohled ale nedočkavě míří k zapalovací skřínce.

Motor se probouzí svým nádherným zvukem. Mohl bych ho poslouchat pořád. Vidlicový vzduchem chlazený osmiválec má prostě ZVUK. Už se těším na kilometry před sebou. Zavírám dveře a ZVUK motoru se změnil na zvuk. Odhlučnění interiéru je na velmi slušné úrovni a motor na volnoběh není prakticky slyšet. Když si vyslechnu instrukce ke schématu řazení, říkám si pro sebe, kam se poděla mnohokrát zmiňovaná geniálnost konstruktérů. Proč je to vše obráceně??

Pohled přes zakulacenou kapotu je impozantní. Pozvolna vyjíždím z parkoviště a čekám na možnost zařazení se na hlavní silnici. To netrvá dlouho, jeden z řidičů si chce zřejmě Tatru prohlédnout déle, tak mi pouští před sebe. Se stoprocentním soustředěním na schéma řazení zařazuji patřičný rychlostní stupeň a rozjíždím tatrovku. Teda kdo tohle vymyslel? Jednička se řadí tam, co u většiny jiných aut s řazením u



volantu je trojka. Zkrátka to co „má být“ k sobě je od sebe a naopak. Zvyk vadí dost u změny mezi 2-3 rychlostním stupněm a zpět. Ale rychlostní stupně jsou krátké a přesné.

Auto trochu plave. Nevím, zda je to běžné, nebo za to může stav tohoto kusu. Držím monstrózní Tatru ve svém pruhu úzké okresní silnice a vzpomínám na reklamní film na Youtube, jak s Tatrou 603 jeli 170km/h. Koukám na svůj rychloměr,



# SVEZLI JSME SE

který ukazuje sotva devadesátku a jímá mne hrůza. Do interiéru proniká hodně velký aerodynamický hluk. Hodně velký hluk. Asi tak pětikrát větší než u Škody 100. To mne nepříjemně překvapuje.

Brzdám nevěřím. Už dopředu jim nevěřím, a když se přiblížím k odbočce, přesvědčuji se o oprávněnosti mé nedůvěry. Brzdí to, jako že to brzdí, ale důvěru brzdňý účinek nevyvolává.

Řízení je docela stresující. Alespoň první kilometry. I když Tatra není širší než jiné veterány, na které jsem zvyklý. Dojem extrémní šířky, nebo spíš mohutnosti dělá opět ta mohutná kapota. Trochu mne uklidňuje přístup ostatních řidičů, kteří dělají hřmícímu osmiválci místo na silnici. Respekt se černému vozu upřít rozhodně nedá.

Pozornost na sebe poutá Tatra obrovskou. Ať jste ve městě nebo v zapadlé vísce. „Šestsettrojku“ zálibně prohlíží každý. Po prvních několika kilometrech si trochu zvykám, méně se nervuju a víc si jízdu užívám.



Ale musím uznat, že jak na mne Tatra 603 udělala dojem zvenku, tak stejnou měrou jsem zklamán z dojmů z jízdy. Ano, zvykl bych si. Na občasnou jízdu na sraz to lze vydržet. Ale nadšen tedy rozhodně nejsem. Kopřivnický vůz byl, je a zřejmě bude stále žádán. Jak v Čechách, tak i v zahraničí. To si nikdo nevšiml, že jízda s Tatrovkou je dost hrozná?? Tyto myšlenky se mi honily hlavou, když jsem černou krásku parkoval zpět na její místo. A co když je to jen kvalitou tohoto konkrétního kusu? Kdyby byl podvozek v lepším stavu a gumové těsnící díly karoserie nepoškozené? O kolik by byla Tatra 603 lepším vozem? Když se vracím domů svým vozem, rozhoduji se, že pomyslnou hůl nad

tímto skvostem nezlomím a dám „šestsettrojce“ ještě jednu šanci. Svezu se s vozem po kompletní renovaci, ve stavu, v jakém se prodávaly. Jsem totiž přesvědčen, že to bude o něčem jiném....

Děkuji za zapůjčení vozu. A jak jsem slíbil, článek doplňuji pouze prospektovými fotografiemi.

Text: Michal Primák

Foto: Archiv Pavla Kopáčka





# ZNÁMÉ - NEZNÁMÉ

## Taková obyčejná přístrojovka ...

... řekne si možná mnohý z vás, mne osobně nevyjímaje. Ale ona to není zase tak ledajaká věčička – tedy – opravdová přístrojovka, s normálními budíky, stylová, dobově odpovídající. Prostě nic z dnešních časů, kdy se „design“ odráží i v (pokud možno) nenormálnosti interieru.

Velín, řídicí pult a kontrolní stanoviště v jednom má za sebou jen o několik let vývoje méně, než samotný automobil. Dnes již málokdo pamatuje, že to nebyla vždy jen přístrojová deska ... Říkalo se jí i palubní deska, rozvodná či armaturní – ale to bychom se vrátili do pravěku motorových vozidel. Dnes je většina řidičů vystavena přivalům informací z přístrojů, které mnohdy nepotřebuje a o nichž ani nic neví. Přitom; zahleďme se do uplynulých desetiletí, kdy se prakticky uzavřel vývoj automobilu jako plnohodnotného užitého předmětu, a položme si otázku, cože to vlastně v zorném poli potřebujeme? Tak především rychloměr, palivoměr a teploměr chladící kapaliny. Otáčkoměr snad jen u řidičů, kteří nemají s vozem slitování, nebo neodhadnou, kdy včas přeradit či podřadit. Ampermetr? Stačí kontrolka ... Hodiny? No, budiž ... Ale viděl jsem na přístrojovce i výškoměr, klinometr (sklonoměr), kompas a podobné věčičky. Chudák šofér ... Tak konec dlouhých řečí, podívejte se na hrstku fotek a upřímně si řekněte: nebylo to dřív hezčí??

Foto: Pavel a David Kopáčkovi



Příklad ergonomie již na sklonku 50.let - Volvo 121 (Amazon) a vše, co potřebujete k jeho ovládní.



Amerika na první pohled (Imperial 1963) - oválný volant, vlevo tlačítka automatiky, vpravo ovládání klimatizace. Určitě oslní, ale v podstatě je jednoduchá ...



Přelom 60. a 70. let u Chryslerova koncernu, model 300. Jednoduchost v zámořském provedení.



Poslední provedení klasiky: Jaguar XJS z finále výroby. Další Jaguary už na tradice zapomněly ...



# ZNÁMÉ - NEZNÁMÉ



Úspornost nebo účelnost?  
Každopádně Ford Transit z konce 60. let.



Česká klasika: Škoda 110 R první generace měla nezvyklý a efektní volant. Při čelním nárazu vám ale pomohl ukončit pozemskou pout'...



Buick Skylark 1970 - v té době byly interiéry běžných značek GM poněkud fádni.



Klasický VW brouk (ovál) je příkladem úhlednosti.  
V jednoduchosti krása!



MGA z konce 50. let ... Ovládací pult pro gentlemany.



Rarita na druhý pohled: M.B. 200 D (piáno) s voličem automatiky pod volantem! Poslední model, který tuto zajímavost nabízel!



# ZNÁMÉ - NEZNÁMÉ



Dnes by už málokdo poznal interier GAZu M 20 Poběda.



Rozezná i laik: Citroën DS 21, vzácná verze s automatikou.



Citroën TA 11 - potomek slavného předválečného modelu.  
Řazení vypadá složitě, ale není tomu tak ...



Sportovní volant a důstojný interier Rolls-Royce.  
To je možné snad jen v USA, odkud tento exemplář pochází.



Mercedes Benz 300 SL - pro mne osobně zlý sen automobilismu,  
ovšem ukázkově přehledná přístrojová deska.



Warszawa 223 před renovací. Styl sovětského předchůdce  
a amerického pravzoru se nezapře.



# VETERANBAZAR

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

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

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



**Nezávislý časopis VETERÁN vydává Simccentrum.**

**Zdarma ke stažení z našich webových stránek.  
Zakázán přetisk a využití textů a fotografií bez našeho písemného souhlasu!**

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

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

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



# VETERANBAZAR



## Talbot Samba Cabrio

**Cena: 29 900,- Kč**

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

---

---



# VETERANBAZAR



**Ferrari 400i**

**790 000,-Kč**

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

---



# VETERANBAZAR



**Simca Aronde Messagere**

**59 000,-Kč**

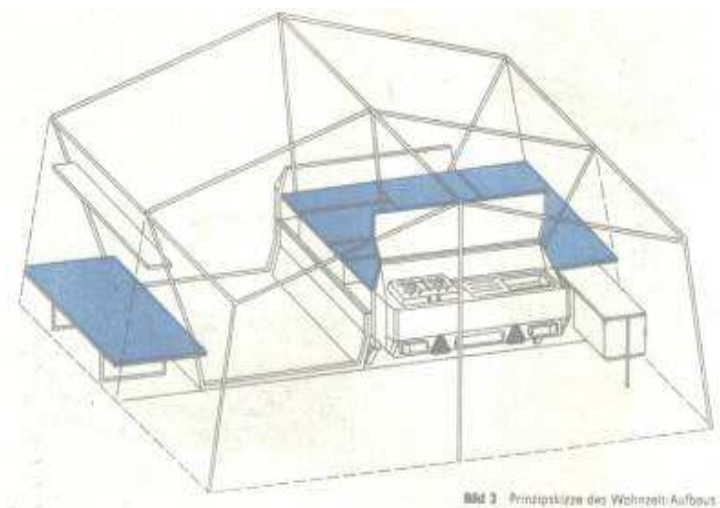
Ojedinelá Simca dovezená z Francie. Dochovaných 5 kusů (dle informací z fr.Simca klubu). Motor po repasi, velmi dobrá karoserie. Pojízdný, K nenáročné renovaci.

---

---



# VETERANBAZAR



**Camptourist CT5**

**7000,-Kč**

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

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



# VETERANBAZAR



## Talbot Tagora GLS

**Cena: 150 000,-Kč**

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

---



# POZVÁNKY

## 9.Sraz značkových klubů

**5.-7.10.2012 - campSázavský Ostrov Sázava**

sraz veteránů z let 1945-1985 všech značek včetně karavanů.  
Prezentace značkových klubů, burza dílů...

Program:

pá - individuální

so -ráno příjezd

dopolednevýstava aut, burza

oběd

soutěž elegance

spanilá jízda

vyhlášení výsledků

volná zábava

ne - odjezd

Ubytování: pokoje, stany, vlastní karavany

Přihlášky emailem

Foto z uplynulých ročníků:





# POZVÁNKY

## II. ROČNÍK RALLYE ŠÍLENCŮ

Máte rádi orientační soutěže? Mrzí Vás, že jsou krátké a sotva Vás to začne bavit, je již konec? Jsou pro Vás jednoduché? Máte na víc?

Tak tady to opravdu není jednoduché! Připravujeme pro Vás druhý ročník náročné orientační soutěže. Tato soutěž není pro „slečinky“, co po dvaceti kilometrech hledají v mobilním telefonu google mapy ☺.

Účastníky čeká kolem 500km dlouhá trať, 3 typy itineráře, noční etapa a tajný cíl.

Vše začne v pátek 26.10.2012 ve 20h večer. Místo startu včas upřesníme.

Zúčastnit se mohou veterány z let 1945-1985. Startovné je symbolických 500,-Kč. Na vítěze čeká krásný pohár.

Počet účastníků je výrazně omezen. Startovat může maximálně 15 posádek!

Přihlaste se již nyní na emailu [michal@simcacentrum.cz](mailto:michal@simcacentrum.cz)

### PŘEDBĚŽNÁ STARTOVACÍ LISTINA

Miloslav Maun	Porsche 911
Šárka Fajkošová	Citroën 2 CV
Ondřej Kroutil	Fiat 128A





# Try a set of these.

You want good looking tires for your machine. Low. Wide. Raised white letters. Makes you feel good to be noticed. An individual. But there's more to a tire than looks. Pro-Trac knows that. You see, they've got to be rugged. Safe. Smooth riding. Long lasting. So we use a special rubber compound for dry weather traction combined with "Circumferential" tread design for extra road grip in wet weather. Plus, each tire must pass our "Forced Variation" roundness test. All this adds up to a tire that will give you much more than good looks. And if that's not enough, ask your tire dealer about our Road Hazard Protection policy. It comes with each Pro-Trac tire. At no extra cost. Go ahead. Try a set.



Pro-Trac 50 Series



Pro-Trac R/P Radial



Pro-Trac 60 Series



Pro-Trac Fat Herbie's



Pro-Trac 70 Series



Pro-Trac Fat Herbie's

**PRO-TRAC**  
The Pros in Performance Tires

Pro-Trac Tire Company 425 North Robertson Blvd., Los Angeles, California 90048