

# Aerodynamický



**Molsheimský kouzelník Ettore Bugatti a jeho prvorozený syn Jean dali světu řadu automobilových skvostů - k nejvzácnějším patří dvě dvoumístná aerodynamická kupé Atlantic na podvozku Bugatti 57 SC z let 1936 a 1937.**

dveřové sedany (původně bez středních sloupků karoserie a bez vnějších klik zadních dveří) pokřtili jménem Galibier, dvoudveřové kabriolety dostaly označení Stelvio a dvoumístná kupé obvykle s krátkou zaoblenou střechou a spíjivou záďí proslula coby modely Atalante. Část těchto automobilů byla karosována přímo v mateřské automobilce v Molsheimu, nemaly podíl však připadal i na Bugattiho „dvorní“ karosárnu Gangloff v nedalekém Colmaru. Na zakázku ovšem vozy typu 57 oblékaly i další karosárny, nejen francouzské, ale i anglické, německé, italské - a také česká vysokomýtská firma Sodomka.

V létě 1936 debutovala nová sportovně stržená verze Bugatti 57 S, jež se vyznačovala rozvozem zkráceným těsně pod třímetrovou hodnotu (přesně na 2,98 m) a o poznání ostřejší nalaďeným osmiválcem standardního objemu 3,3 l. Motor v nové úpravě dostal po vzoru závodních osmiválců „suchou“ klikovou skříň, stupeň komprese byl zvýšen na 8,5 a motor s atmosférickým plněním dával výkon 175 koní (129 kW) při 5200/min. Ve srovnání se standardní „sedmapadesátkou“ byl podvozek tohoto modelu nejen zkrácen, ale i o poznání snižen - zadní tuhá náprava totiž procházela oválnými otvory ve vysokých podélních rámu. Ještě v sezoně 1936 nabídl Bugatti nejnáročnějším zá-

**M**ilánský rodák Ettore Bugatti (1881-1947) začal s výrobou automobilů své vlastní značky v alsaském Molsheimu už před první světovou válkou, největší slávu si však vozy s červeným oválem na chladiči vydobily ve dvacátých a třicátých letech - zejména díky bezpochybu sportovních úspěchů závodních strojů Bugatti 35 a 51. V roce 1934 Bugatti představil svůj obchodně nejúspěšnější typ 57, luxusní cestovní vůz pro náročného a majetného zákazníka. Cestovní Bugatti 57 mělo rozvor náprav 3,3 m a řadový osmiválcový motor 3257 cm<sup>3</sup> s rozvozem 2x OHC spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Základ vozu tvořil klasický rám, obě nápravy byly tuhé, i když mladý Jean Bugatti (1909-1939) původně navrhoval nezávislé zavěšení předních kol. Postupně inovované Bugatti 57 se objevilo v řadě karosářských provedení, z nichž mnohá nesla podpis tehdy pětadvacetiletého Jeana.

## Bugatti 57

Všechny oficiálně nabízené verze „sedmapadesátky“ nesly zvučná obchodní označení - čtyřmístné dvoudveřové vozy se jmenovaly Ventoux, čtyř-

*Charakteristickým prvkem kupé Atlantic je nýtovaná „páteř“ na střeše a záďi*



Foto: JAN TUČEK

## sen

Foto JAN TUČEK

kazníkům nový vůz také s přeplňovaným motorem objemu 3,3 l, přičemž typové označení se s montáží kompresoru logicky změnilo z původního 57 S na 57 SC. Tento osmiválec už dával výkon rovných 200 koní (147 kW) a drahému sportovnímu vozu dovoloval útočit na tehdy fantastickou hranici 200 km/h, ovšem s rizikem odpovídajícím dobovému stavu silnic, ale také podvozku s tuhými nápravami a mechanicky ovládanými bubnovými brzdami. Není bez zajímavosti, že z více než sedmi stovek automobilů Bugatti 57 vyrobených v letech 1934 až 1939 (některé se objevily ještě počátkem roku 1940) jen desetinu tvořily nejdražší sportovní verze se zkráceným a sníženým podvozkem. A zmínku si zaslouží i to, že ke třetí vskutku původním vozům v nejvýkonnějším provedení SC během let přibýly mnohé další, jejichž majitelé se (někteří už ve třicátých a čtyřicátých letech, jiní později) nechtěli smířit s atmosférickou verzí osmiválce a opatřili svoje Bugatti 57 S kompresorem.

## Aerodynamické opojení

Velkým hitem poloviny třicátých let byla automobilová aerodynamika a tento trend se pochopitelně nevyhnul ani značce Bugatti. Řada karoserií aerodynamických linií vznikla u již zmíněné firmy Gangloff v Colmaru, jež v těchto zlatých letech karosovala prakticky polovinu celé molsheimské produkce, nejvýraznější kreace však byly dílem mateřské automobilky. Jejich tvary navrhl Jean Bugatti, jemuž aerodynamika doslova učarovala a svým způsobem se mu stala i osudnou. Ve druhé polovině třicátých let totiž mimo jiné pracoval na vývoji a designu sportovních závodních vozů typu 57 s pontonovou aerodynamickou karoserií (poněkud neprávem označovanou předzvěstkou „tank“ připomínající tradice dvacátých let). Právě závodní speciál s vlastní aerodynamickou karoserií, s nímž v červnu 1939 dvojice Wimille-Veyron zvítězila ve slavné čtyřadvacetihodinovce v Le Mans, testoval Jean Bugatti v pátek 11. srpna téhož roku na rovném úseku silnice nedaleko Entzheimu. Do cesty mu vjel neopatrný cyklista a mladý Bugatti ve snaze zabránit srážce strhl řízení a ztratil kontrolu nad rychle jedoucím vozem. Následoval hrozný náraz a třicetiletý Jean opustil tento svět dříve, než ho stačili dopravit do nemocnice.

*Dlouhá před, splývavá zád a kapkovité blatníky zdůrazňují aerodynamiku kupé Atlantic*



Vratme se ale k věcem radostnějším a k automobilu, o který nám tentokrát především jde. Už v roce 1935 se objevil jeho přímý předchůdce, prototyp kupé Bugatti 57 C s přeplňovaným motorem, ale ještě standardním (nesníženým) podvozkem. Vůz, který se v Paříži představil pod označením Aérolithe, měl poměrně vysokou před s běžnou - tedy plochou - maskou chladiče ze sériové „sedmapadesátky“, jinak však jeho aerodynamické vnější tvary byly prvním předobrazem

pozdějšího kupé Atlantic. To spatřilo světlo světa v roce 1936 a tentokrát již Jean Bugatti aerodynamiku pojal vskutku bez kompromisů. Výhodou bylo, že mohl vycházet ze sníženého podvozku modelu 57 S, resp. SC, přičemž ke slovu přišel mimo jiné i nový šipovitý design oválné masky, jež jen vzdáleně připomínala původní podkovovitý tvar. Ostatně celé kupé Atlantic, jehož první exemplář podle pamětníků opustil továrnu (byť ještě v ne zcela dohotovené podobě) počátkem pro-

*Aerodynamické kupé dostalo šipovité lomenou masku chladiče*

since 1936, se svým pojetím a futuristickými tvary doslova vzneslo

od tehdejší automobilové reality k oblakům snů.

Linie 4,5 m dlouhé a jen 1,3 m vysoké karoserie z hliníkového plechu zvýrazňují protažené kapkovité blatníky, přičemž zadní kola jsou téměř zcela zakryta. Poměrně nízkou před zdobí již zmíněná šipovitě lomená oválná maska, dlouhá dvoukřídla kapota ukrývá elegantní řadový osmiválec se dvěma vačkovými hřídeli v hlavě válců. Oválné dveře s neobvykle tvarovanými okny zabíhají až daleko do střechy dvoumístného kupé a v duchu doby se otvírají od sebe odděluje výklopná čelní okna, malá zadní okénka a - byť jen opticky - půli kruhový odnímatelný kryt náhradního kola. Podobná nýtovaná linie zvýrazňuje i profil blatníků. Uvnitř dvoumístného kupé není místa nazbyt, kůži potažená sedadla od sebe dělí výrazný střední tunel a celý interiér - mnohem více než zevnějšek - připomíná dobu, v níž se tento automobil zrodil. Mohutný dřevěný volant se čtyřmi chromovanými příčkami je samozřejmě napravo, dřevem obloženou palubní desku zdobí čtveřice menších a dvojice velkých kruhových přístrojů, přičemž blíže k řidiči je rychloměr pyšnicí se stupnicí oceňovanou až do 200 km/h.

Podle znalců historie značky vznikly v letech 1936 a 1937 jen dva opravy autentické automobily Bugatti 57 SC Atlantic s touto poněkud futuristickou karoserií, třetí - tvarově velmi podobné, ale kratší - aerodynamické kupé bylo údajně postaveno na upraveném podvozku závodního typu 51 s rozvorem 2,4 m. Už dříve než deset let se při různých klubových příležitostech a na výstavách objevuje i velmi zdařilá replika kupé Atlantic s laminátovou karoserií, kterou s použitím originálních podvozkových dílů postavil jeden dánský nadšenec. Vůz na snímcích je ovšem jeden ze dvou originálů, jenž má za sebou poměrně pohnutou minulost a v osmdesátých letech i těžkou operaci, jež byla nezbytná poté, co v pošramoceném stavu jen o vlásek přežil nehodu na železničním přejezdu.

## Bugatti 57 SC Atlantic

BUGATTI

