

Kultura na kolech



V popředí voituretta Laurin & Klement A z roku 1905, za ní KAN ročníku 1912.

JAN TUČEK, Myhlúzy

Od počátku letošního května do poloviny října probíhá v Národním automobilovém muzeu v alských Myhlúzách výstava dvou desítek českých historických automobilů a výtvarných děl spojených s motorismem. Akce je součástí velkorysého projektu Bohemia magica, jímž se letos ve Francii prezentuje česká kultura.

Není to poprvé, kdy se pod proslulými lucernami Schlumpfovy sbírky v Myhlúzách představují české automobily. Podobná výstava, i když menšího rozsahu, proběhla už v létě 1994. Tentokrát se však díky podpoře ministerstva kultury ČR a Francie, ale také za přispění sponzorů (Škoda Auto, Karosa a Renault Trucks ČR), podařilo ve větším měřítku přiblížit českou automobilovou kulturu, ať už máme na mysli technickou stránku



Nadace Elšky Junkové

a originální konstrukce, nebo její vyjádření ve výtvarných dílech. A to, že vernisáž výstavy provázal svižný Bugatti step Jaroslava Ježka v podání českého klavíristy, jen potvrdilo rozmanitost, již se automobilové kultuře v našich zemích dostalo.

Výstava, jejíž duší i motorem se stal Pavel Chalupa, vznikla ve spolupráci s řadou soukromých sběratelů, stranou ovšem nezůstali ani institucionální partneři, tedy značkové sbírky v Mladé Boleslavi a Kopřivnici a Národní technické muzeum v Praze. Vznikla tak pestrá a vcelku reprezentativní retrospektiva českého automobilového vývoje, kterou doplnily desítky výtvarných děl, ale také vtipně řešený dětský koutek se šlapacími vozítky, projekcí ukázek z animovaného filmu Krtek a autíčko a figurkou zvířecího hrdiny v silně nadživotní velikosti.



S předním pohonem: kabriolet Z 4 ročníku 1936 s karoserií Dostál. Praga Piccolo s karoserií Weymann (1927) ze sbírky Emila Přihody.



Vzácný Walter W1 na výstavu zapůjčil František Moučka z Pardubic.



Pamětní koutek E. Junkové s její překarosovanou Bugatti 35 A (1928).



A pokud člověk jen chvíli sledoval, s jakou vervou a šikovností mají závodníci šlapali do pedálů na improvizovaném okruhu, bylo mu jasné, že o budoucnost evropského motorismu nemusí mít obavy.

Mezi exponáty, které přicestovaly do Mylhůz ze sbírky pardubického nadšence Františka Moučky, byla nejstarší dvoumístná voituretta Laurin & Klement typ A z roku 1905, jež díky litrovému dvouválci dosahovala rychlosti až 40 km/h. Společnost ji dělala o šest let mladší a o poznání honosnější pětimístný faeton Laurin & Klement S se čtyřválcovým motorem 1,8 l, který jsme jinak zvyklí vidat v mladoboleslavském muzeu. Pan Moučka ovšem neváhal do Alsaska vyslat i unikátní dvoumístný KAN typ S s dvouválcem 1,2 l. Vyrobila jej v roce 1912 dnes už téměř zapomenutá Královéhradecká továrna automobilů Alois Nejedly v Kuklenách a z několika desítek vozů se zřejmě dochovaly jen dva (druhý vlastní jistý německý sběratel). A aby toho nebylo dost, objevil se ve stylizované vesnické dekoraci i další vzácný kousek z Moučkovy sbírky, dvoumístný Walter Wl ročníku 1919, vůz první generace s W ve znaku, poháněný čtyřválcem 1,2 l.

Významný podíl na uskutečnění výstavy má i Emil Příhoda, neúnavný propagátor značky Praga a majitel jedinečného značkového muzea ve Zbuzanech

**Dva roadstery
Škoda:
dětský Popular
a dospělý Rapid
z roku 1937.**

**Česká specialita:
tříkolový
Velorex 16/350
z roku 1967.**



Tatra 87 inženýrů Hanzelky a Zikmunda ze sbírky NTM v Praze.



u Prahy. V improvizované garáži se přichozím představila limuzínka Praga Piccolo ročníku 1927 se skromným čtyřválcem 824 cm³ a karoserií Weymann, ale také několik dobových relikvií, včetně proslulé plastiky Génius vítězství, kterou v roce 1923 vytvořil sochař Ladislav Šaloun. U vchodu do expozice zase přichází vital roadster Praga Lady s karoserií Uhlík, jež v roce 1936 získal nejvyšší ocenění na pařížském autosalonu. Obousměrnost motoristických vztahů mezi naší vlastí a Francií (a Alsaskem zvláště) dokazoval pamětní koutek věnovaný Elišce Junkové (1900 - 1994). Kromě pokojíčku s řadou dobových fotografií připomínajících závodnickou kariéru této mimořádně talentované závodnice, se sem jen o pár desítek metrů ze svého obvyklého místa přestěhovala závodní Bugatti 35 A ročníku 1928, kterou kdysi paní Eliška zle proháněla. Atmosféru doplňují originály plakátů

z Moravské galerie v Brně lákající k závodům Brno-Soběšice v červnu 1927 a na Masarykův okruh v září 1930. Sbírkou Národního technického muzea v Praze reprezentuje v Mylhůzách mimo jiné elegantní kabriolet Z 4 s předním pohonem a litrovým dvoudobým dvouválcem z roku 1936, karosovaný v pražské značkové opravě pod vedením mistra Jindřicha Dostála. Moravské tradice připomíná i sportovní Wikov 7/28 Sport s jedenapůllitrovým čtyřválcem z počátku 30. let, jeden z mála dochovaných automobilů prostějovské značky. Z letenské expozice pochází také toulavá Tatra 87 ročníku 1946, s níž inženýři Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund projeli v letech 1947 až 1950 Afriku a Jižní Ameriku. Kopřivnické muzeum prezentuje unikátní kabriolet Tatrapiplan ročníku 1949 karosovaný firmou Sodomka ve Vysočském Mýtě, jež tehdy k sedmdesátinám dostal darem J.V. Stalin, poslední sérii vozů Tatra 603 připomíná elegantní exemplář z roku 1975, který zapůjčil pražský sběratel Ivo Procházka. Z opačné strany společenského žebříčku pak přichází tříkolka Velorex 16/350 s dvoudobým dvouválcem Jawa a nepromokavým hnědým kabátem, s níž se na pár měsíců musel rozloučit Robert Němec z Prahy.

Škoda Auto dbá na propagaci své bohaté historie a znovu to dokazuje i v Mylhůzách. Červený roadster Škoda Rapid ročníku 1937 s motorem 1,4 l se představuje ve společnosti dětského autíčka Popular, součástí dětského koutku je zelená Škoda Felicia z roku 1961, jejíž tvary vlastně nejsou příliš vzdáleny filmovému krtkovu autíčku. K serióznějším úvahám nás vrátí dvojice tmavomodrých elegantů: současný Superb doprovází přesně o sedmdesát let starší luxusní faeton Škoda 860 s řadovým osmiválcem 3,9 l. ■



Kabriolet Tatrapiplan s karoserií Sodomka (1949) a Tatra 603 poslední série (1975).