



Benz Victoria z roku 1893, s nímž jezdil neohrožené po Evropě baron Liebig.



daroval jeho první majitel, hrabě Cernin, a o tři roky mladší americký vůz White 10 HP. Čtyřmístný cestovní Gardner-Serpollet má vzadu pod podlahou uložený plochý čtyřválcový parní stroj, trubkový kotel na přehřátou páru konstruktéři umístili na záď osobitě tvarovaného vozu. Automobil s pohotovostní hmotností 1760 kg dosahoval největší rychlosti 65 km/h a vozil s sebou stolitrovou zásobu vody a 80 l petroleje na vytápění kotle.

V tomto provedení se patrně parní Gardner-Serpollet H zachoval jen jediný, a tak mu rádi odpustíme dřevěné (a dnes už zjevně historické) atrapy někdejších pryžových obručí na loukoťových kolech.

Krásně zrenovovaný žluťoučký White 10 HP s vínovým čalouněním vznikl v roce 1904 v Clevelandu (Ohio) a dostal do vínků vpředu uložený dvouválcový sdružený dvojčlenný parní stroj o výkonu 7,4 kW, točivý moment přenášel k zadní tuhé nápravě spojovací hřídel. Čtyřmístný otevřený automobil s dřevěným rámem má pohotovostní hmotnost necelých 950 kg a v dobách mladosti uháněl dobrých 65 km/h.

Do říše spalovacích motorů nás vrací Renault AX ročníku 1909, kompaktní automobil s kapalinou chlazeným dvouválcem 1,9 l o výkonu 10 kW uloženým pod typicky tvarovanou kapotou, s chladičem v dělicí stěně za motorem. Hnědý vůz zatím neprošel renovací a dýchá z něj atmosféra zašlých časů, které tiše připomíná nostalgický pohled acetylenových svítilen zhotovených norimberskou firmou Otto Scharlach i řádně ojetý vzorek pneumatik Englebert Chevron Corde.

NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM PRAHA Klenoty na Letné II

Ještě jednou vás zveme k návštěvě automobilové expozice Národního technického muzea v Praze na Letné - tentokrát si prohlédneme vozy zahraničního původu.

Nejstarším exponátem je modrý „kočár bez koní“, Benz Victoria ročníku 1893, automobil první generace s kapalinou chla-



Parní unikát: francouzský Gardner-Serpollet H ročníku 1901.

zeným jednoválcem 1,7 l nad zadní nápravou. Pořídil si jej libercecký továrník, baron Theodor von Liebig, a v létě 1894 s ním podnikl první dálkovou jízdu - z Liberce přes Mannheim a Koblenz až do francouzské Remeše a zase zpátky. Na 937 km dlouhé měřené trase mezi Libercem a moselským Gondorfem znamenal průměrnou rychlost 13,5 km/h a spotřeboval celkem 140 litrů benzínu - tedy necelých 15 l na každých 100 km. Celá jízda měla 2500 km a dodnes jí připomínají snad všechny publikace o historii značky Mercedes-Benz. Mimochodem - právě stuttgartská automobilka uskutečnila koncem 60. let renovaci vozu, který se do pražského muzea dostal těsně po druhé světové válce, a dodnes Victoria patří k nejlépe vyhlížejícím exponátům NTM.

Pionýrské doby motorismu připomíná i lehký francouzský vozík De Dion-Bouton L z počátku století s jednoválcovým motorem 0,4 l, blatníky z ohýbaného dřeva a vysokým čelním sklem. Původní loukoťová kola s plnými pryžovými obručemi časem nahradila drátová kola opatřená pneumatikami, jinak však sympatický vozík působí autentickým dojmem.

K lahůdkám letenské expozice patří dvojice parních automobilů: francouzský Gardner-Serpollet H z roku 1901, který kdysi muzeu

Sympatický dvouválcový Renault AX z roku 1909.



Na páru jezdil i americký White 10 HP z roku 1904.





Bugatti 13 ročníku 1910 - nejstarší vůz slavné molsheimské značky na celém světě.



V NTM si můžete prohlédnout i nejstarší dochovaný vůz Audi.



Mohutný pancéřovaný kompresorový Mercedes-Benz 540 K používal K.H. Frank.

V dalším oddílu automobilové expozice NTM nás na první pohled upoutá skromně vyhlížející, ale světově proslulý malý dvoumístný otevřený vůz s typicky tvarovanou maskou chladiče opatřenou legendárním červeným oválem s bílým nápisem. Ano - stojíme před vozem Bugatti 13 z roku 1910, nejstarším dochovaným automobilem značky Bugatti na celém světě. Nese výrobní číslo 365, byl tedy pátý v řadě molsheimských vozů první generace s osmiventilovým čtyřválcem OHC o objemu 1,3 l a výkonu necelých 15 kW. Prvním majitelem této bugatky byl údajně princ von Hohenlohe, muzeum vzácný kousek získalo záhy po druhé

Velice vzácný kus: závodní Mercedes-Benz W 154 z konce třicátých let.

světové válce od pana Patočky z Velkého Března. Před deseti lety nejstarší známá Bugatti 13 reprezentovala NTM na výstavě Expo 86 v kanadském Vancouveru a dodnes láká na Letnou příznicve alsaské značky z celého světa.

Tabulkou s nápisem *Vystavený automobil je nejstarší dochovaný vůz značky Audi* se pyšní mohutný zelený faeton Audi 10/26 PS datovaný lety 1909-10. Zrenovovaný vůz s kapalinou chlazeným čtyřválcem 2,6 l o výkonu 19 kW upoutá příchozí mimo jiné kuželovitými kryty chránícími acetylénová světla. Trochu pochybností ovšem vyvolává jeho typové označení. Podle německé literatury (i podle dobových prospektů a plakátů) používala tehdy novorozená cvikovská automobilka pro svůj první typ A z roku 1910 označení 10/22 PS, pro jeho mladší verzi (typ B) s výkonnějším motorem pak 10/28 PS. Ale raději se podívejme na dva další bonbónky letenské expozice: německou tříkolku Phaenomobil 8 PS se vzduchem chlazeným motorem V2 o objemu 0,9 l, pohánějícím prostřednictvím robustního řetězu jediné přední kolo, a na subtilní francouzský cyclecar Bedélie BD 2 z roku 1913, v němž řidič seděl vzadu, zatímco spolujezdec měl místo před ním. Vpředu uložený vzduchem chlazený vidlicový dvouválec litrového objemu poháněl zadní kola (primární převod obstarával řetěz, sekundární pak dvojice řemenů), přičemž úzký vozík na drátových kolech uháněl až 80 km/h.

Ve výstavním oddílu věnovaném automobilům třicátých let najdeme jen dva vozy zahraniční proveniencce, ale jaké! Závodní Bugatti 51 ročníku 1931 s přeplňovaným osmiválcem 2x OHC o objemu 2,3 l a výkonu 132 kW jezdila až 230 km/h a po závodních tratích ji proháněl Jiří K. Lobkowicz a Zdeněk Pohl, zlatavě zbarvený monopost Mercedes-Benz W 154 z roku 1938 pilotoval v závodech Grand Prix legendární Rudi Caracciola. Vůz s mírně pochroumanou předí a řadou kosmetických vad i v klidu budí respekt a dává tušit mimořádný výkon skrytý v přeplňovaném třilitrovém motoru V12 uloženém za přední nápravou. Spíčkový dvanáctiválec dával víc než 350 kW (přes 480 koní) a předválečný monopost s ním dosahoval rychlosti až 320 km/h. A tak člověk v tichém údivu postojí a prohlíží si čtyřramenný volant s dřevěným věncem, mohutná devatenáctipalcová drátová kola s centrální maticí i pneumatiky Continental Ballon široké jen 5,5 palců vpředu a 7,0 vzadu.

Čtvrtý a poslední oddíl automobilové expozice je menší a coby anděl strážný se nad ním vznáší sportovní letoun Zlin Z-XIII ročníku 1937. Pod jeho křídly najdeme dva impozantní kusy: pancéřovaný Mercedes-Benz 540 K, v němž za protektorátu jezdil K.H. Frank, a šestimetrový přehlídkový faeton ZIS-110 B z roku 1952. Dvoudveřový Mercedes-Benz 540 K s přeplňovaným osmiválcem 5,4 l o výkonu 118 kW má 5,3 m dlouhou pancéřovanou karoserii a jeho pohotovostní hmotnost se blíží třitunové hranici. Skla bočních oken jsou tlustá asi 40 mm, a i jinak působí černý vůz až obudně mohutným dojmem. O deset let mladší sovětský ZIS-110 B se čtyřdveřovou otevřenou karoserií šestimetrové délky je však ještě větší. Pod dlouhou předí, nápadně připomínající vozy americké značky Packard, ukrývá řadový osmiválec SV šestilitrového objemu a skromného výkonu 103 kW, s nímž jezdil nejvíc 140 km/h. Jako trpaslík vypadá vedle ZISu skromný červený monopost Lotus F3 ročníku 1967 s litrovým motorem před zadní nápravou, na který prostě jinde nezbylo místo.

Nedostatek prostoru je zřejmě největším handicapem celé expozice pražského NTM, ale nedejme se jím odradit. Návštěva technické klenotnice na Letné určitě stojí za to - a nejen pro milovníky automobilů.

JAN TUČEK

