



Foto Jan Tuček

V popředí turbínová Socema-Grégoire (1952), za ní Panhard Dynavia (1948)

Kuriozity

JAN TUČEK, Paříž

Třicátý ročník pařížské výstavy historických vozidel Rétromobile potěšil především milovníky motorizovaných kuriozit, jejichž koncentrace byla v hale číslo 7 výstaviště u Versailleské brány vsuktu mimořádná.

K hlavním tématům výstavy patřila kulatá jubilea, tentokrát zejména padesátiny avantgardního Citroënu DS a skromnějšího, ale oblíbeného Peugeotu 403, nadcházející čtyřicáté narozeniny revolučního Renaultu 16, třicetiny klasicky stříženého Peugeotu 604, ale také padesátá výročí sportovního vozu Mercedes-Benz 190 SL a dvou produktů mnichovské značky – lidového vozítka BMW Isetta a luxusního kabrioletu BMW 507. Organizátoři však kromě toho laiky i zasvěcené překvapili pozoruhodnou přehlídkou vozidel, jež se sice nedočkala sériové výroby, svými tvary a konstrukcí se však výrazně zapsala do automobilové historie, přinejmenším francouzské.

Poslední fázi existence kdysi slavné alsaské značky Mathis připomínala hned dvě neobvyklá vozidla. Zakladatel automobilky Emile Mathis se po válečných letech strávených v USA vrátil do Francie a snažil se znovu rozjet svoji továrnu ve Štrasburku. Zpočátku vsadil na projekt lidového vozidla VEL 333, jenž vytvořil inženýr Jean Andreatu (proslul také designem aerodynamického Peugeotu 402 z roku 1936). Lehká, jen 3,4 m dlouhá tříkolka aerodynamických tvarů měla kapalínou chlazený plochý dvouválec 707 cm³ o výkonu 15 k (11 kW), který přes čtyřstupňovou převodovku poháněl přední kola. Tři trojky v označení symbolizovaly 3 kola, 3 místa a spotřebu 3 l benzínu na 100 km. Vozítko vypadalo nadějně, vykazovalo slušné jízdní vlast-



Louis Bionier dal vozu Dynavia výrazně aerodynamický tvar blížící se kapce vody



Lehká aerodynamická tříkolka Mathis 333 dosahovala rychlosti přes 100 km/h (1946)



Pokus o moderní šestimístný vůz Mathis 666 s plochým šestiválcem 2,8 l (1948)

nosti, ale nenašlo se pro ně místo v poválečném plánu rozvoje automobilové výroby, který vypracoval činnovník francouzského ministerstva průmyslu, Paul-Marie Pons. Mathis se ještě pokusil projekt prodat do USA, ale ani to se nepodařilo a vše skončilo po vyrobení několika tříkolek. Osmadesátiletý podnikatel se jen tak nevzdal a v říjnu 1948 představil na Pařížském autosalonu prototyp moderně řešeného prostorného vozu Mathis 666. Tři šestky znamenaly 6 válců, 6 míst a 6 rychlostních stupňů; automobil se 4,5 m dlouhou čtyřdveřovou karosérií a velkou zasklenou plochou poháněl plochý šestiválec 2840 cm³

o výkonu 80 k (59 kW) spojený s třístupňovou převodovkou opatřenou dvoustupňovou redukcí – pro jízdu vpřed měl tedy řidič k dispozici slíbených šest převodových stupňů. Ani tentokrát se však úspěch nedostavil, vznikly jen tři vozy Mathis 666. V říjnu 1948 přitahoval pozornost návštěvníků Pařížského autosalonu futuristicky pojetý automobil se zaoblenou předí a dlouhou špičatou záďí připomínající kapku vody. Kreaci jménem Dynavia navrhl Louis Bionier, šéfkonstruktér automobilky Panhard, aby názorně předvedl výhody aerodynamických tvarů a použití lehkých slitin. Přední kola vozu poháněl



Třímístné kupé Wimille mělo před zadní nápravou čtyřválec Citroën 1,9 l (1946)

Speciál Willème LD 810 používal Michelin pro testování pneumatik a brzd (1959)



Pozoruhodně tvarovaná zad třetího prototypu Wimille s motorem Ford V8 (1950)

Padesátiny řady DS/ID připomíná mimo jiné tento Citroën ID 21 Familiale (1971)

vzduchem chlazený plochý dvouválec 610 cm³/28 k (21 kW), spojený se čtyřstupňovou převodovkou. Dynavia při hmotnosti pouhých 550 kg dosahovala rychlosti až 130 km/h a při 80 km/h údajně spotřebovala jen 3,5 l benzínu na 100 km. Ze dvou zhotovených vozů se zřejmě dochoval jen jediný, druhý dodaný do Grenoblu prý beze stopy zmizel. Do automobilové výroby se chtěl po válce pustit i francouzský závodník Jean-Pierre Wimille. Už v létě 1946 představil nekonvenčně řešené aerodynamické kupé s trubkovým rámem, motorem před zadní nápravou a nezávislým zavěšením kol s vinutými pružinami. Původně vyvíjel i vlastní motor 1,5 l V6, v časové tísní však vzal zavděk čtyřválcem Citroën 1,9 l. Kupé bylo tří-

místné, s volantem v podélné ose vozu, přičemž řidičovo sedadlo bylo kvůli výhledu předsunuté vpřed. V říjnu 1948 se na Pařížském autosalonu objevila druhá verze Wimille, tentokrát už s prostornější (ale nadále třímístnou) 4,5 m dlouhou karoserií, jejíž tvary navrhl stylista Philippe Charbonneaux a stavbu realizovala karosárna Faget-Varnet. Nový prototyp měl před zadní nápravou motor Ford V8 2,2 l spojený s elektromagneticky ovládanou převodovkou Cotal. Koncem ledna 1949 však Jean-Pierre Wimille zahynul při tréninku na Velkou cenu Buenos Aires a šance na výrobu automobilu nesoucího jeho jméno se začaly rozplývat. Třetí prototyp Wimille se sice na Pařížském autosalonu objevil ještě v říjnu 1950, definitivní

kříž nad projektem udělal koncern Ford rozhodnutím zrušit svou účast v projektu. Mezi zajímavé, ale neúspěšné automobilové konstrukce se řadí projekt 108 firmy Renault, osobní automobil střední třídy s kapalinou chlazeným dvoulitrovým čtyřválcem v zádi, který vznikl v roce 1949. Byl vlastně o poznání větším sourozencem i u nás dobře známého lidového vozu 4 CV a svými vnějšími tvary vzdáleně připomíná kopřivnický Tatraplan. Při zkouškách na podzim 1949 prokázal velmi dobré jízdní vlastnosti, trpěl však špatným chlazením motoru a nedostatkem prostoru pro cestující vzadu. Tehdejší šéf automobilky Pierre Lefauchaux projekt 108 vetoval a nařídil urychlený vývoj dvoulitrového vozu klasické koncepce, jenž se pod označením Frégate představil už v listopadu 1950. Dva roky po prvním turbínovém voze britské značky Rover se i Francie dočkala svého automobilu poháněného plynovou turbínou. Aerodynamické kupé Socema-Grégoire, jehož konstrukci i vnější tvary navrhl v režii výrobce letecké techniky Socema inženýr Jean-Albert Grégoire, se stalo v říjnu 1952 jedním z lákadel Pařížského autosalonu. Hliníkový rám i karoserie vznikly v automobilce Hotchkiss, vůz měl podélně před přední nápravou uloženou turbínu Cematurbo o výkonu 100 k (74 kW), na ni navazoval reduktor snižující otáčky z 25 000 na 5000 min⁻¹, čtyřstupňová převodovka Cotal s elektromagnetickým ovládním byla umístěna vzadu, před rozvodovkou poháněné zadní nápravy. Turbinové kupé mělo podle svého tvůrce dosahovat rychlosti až 200 km/h, v praxi to ale nikdy neprokázalo. Poněkud stranou, v jednom z rohů výstavní haly, stála rozměrově největší kuriozita výstavy, speciální nákladní vůz Willème LD 810, který si dala v roce 1959 postavit pneumatikářská firma Michelin. Prototyp s pohotovostní hmotností 8300 kg poháněl řadový vznětový osmiválec o objemu 18 l a výkonu 240 k (177 kW), spojený se šestistupňovou převodovkou. Vůz karosovala firma Teilhol a není bez zajímavosti, že při stavbě kabiny použila díly z osobního vozu Citroën DS, včetně čelního skla. Speciál Willème dosahoval největší rychlosti kolem 160 km/h a řadu let sloužil při testování pneumatik pro nákladní automobily při rychlostech nad 140 km/h. Většina z těchto testů probíhala na italských dálnicích, kde tehdy ještě neplatilo rychlostní omezení pro nákladní vozidla. Později se na tomto voze na zkušební dráze v Ladoux u Clermont-Ferrandu testovaly brzdové systémy, pak řadu let nečinně stál kdesi v ústraní, nedávno však prošel důkladnou renovací a je opět plně funkční. ■