

# RÉTROMOBILE 2009

JAN TUČEK, Paříž

Letošní pařížská výstava Rétromobile připomněla mimo jiné historii alternativních pohonů. Pára sice zůstala stranou, zato jsme si mohli prohlédnout vozidla na elektrický a hybridní pohon z konce předminulého a celého minulého století.



Americký elektromobil Columbia z roku 1901 používala britská královna Alexandra

# Alternativy



Foto Jan Tuček

▲ Francouzský cestovní elektromobil Krieger z roku 1908 s pohonem předních kol

Jeden z deseti elektromobilů Bugatti 56, zhotovených v letech 1931 až 1936



▲ Elektromobil Mildé-Krieger-La Licorne (1941) a elektrický skútr Paupe (1942)

Dvoumístný městský elektromobil Peugeot VLV (1941 – 1945)



Velkému zájmu se těšila replika rekordního vozu La Jamais Contente, elektromobilu s karoserií tvaru torpéda, s nímž belgický jezdec Camille Jenatton dosáhl koncem dubna 1899 na letním kilometru v Acheres u Paříže průměru 105,8 km/h (poprvé přes 100 km/h). Podvozek se dvěma elektromotory o výkonu 25 kW pohánějícími zadní kola byl odvozen z toho, na němž společnost CITA stavěla elektromobily pro taxislužbu. Originál odpočívá v muzeu v Compiègne nedaleko Paříže, pečlivě zhotovená replika mu určitě ostudu nedělá. Z muzea v anglickém Beaulieu přicestoval

americký elektromobil Columbia ročníku 1901, výrobek Electric Vehicle Co. z Hartfordu (CT). Typický kočár bez koní s elektrickým pohonem není na první pohled výjimečný, podobných se tehdy v USA vyráběly stovky, vystavený se však proslavil tím, že byl jako nový dovezen do Velké Británie pro prominentní zákazníci. Britská královna Alexandra, jež panovala v první dekádě minulého století, tento tichý a nepáchnoucí vůz s oblibou používala při projíždkách po svém panství Sandringham House. Nejvyšší rychlost zůstávala pod hranicí 20 km/h, k ohrožení majestátu tedy

nedošlo. Ve třicátých letech elektromobil odkoupil R.G.J. Nash pro svou sbírku v Brooklands, během druhé světové války jej znovu uvedl do provozu, benzin tehdy totiž nebyl k dostání... Impozantním zjevem je šestimístná limuzína Krieger z roku 1908, samozřejmě s elektrickým pohonem. Její konstruktér Louis Krieger patřil k francouzským průkopníkům elektromobilů, zejména elektrických fiakrů; jeho pařížská firma je vyráběla od roku 1897. Vůz má přední pohon, každé z obou kol pohánějí jeden elektromotor. Brzdění obstarávají vzadu mechanické brzdy a vpředu již zmíněné elektromotory

s rekuperací energie. Největší rychlost byla 50 km/h, dojezd však nepřevyšoval 100 km. Proslulý tvůrce sportovních a závodních vozů Ettore Bugatti (1881 – 1947) měl smysl pro hravost. V roce 1931 navrhl lehký dvoumístný vozík záměrně archaických tvarů, jehož zadní kola poháněl elektromotor, zatímco přední se řídila tyčí. Elektromobil Bugatti 56 byl v říjnu 1931 vystaven na Pařížském autosalonu v sousedství nejluxusnějšího osmiválce Bugatti 41 Royale s dvoudveřovou karoserií Kellner. Patron elektrický vozík používal k přesunu v továrním areálu, do roku 1936



Replika vozu La Jamais Contente, jenž v roce 1899 dosáhl rychlosti přes 105 km/h

zaoblenou záďí a kabinou výrazně posunutou kupředu se vyznačuje elektromobil Stela RCA, jenž se zrodil v roce 1941 v Lyonu. Má poháněná zadní kola a jeho záď vyplňují akumulátory o hmotnosti 1000 kg, což je polovina celkové hmotnosti vozu. Pětimístná 4,7 m dlouhá Stela dokázala ujet až 140 km cestovní rychlostí 45 km/h, ještě v padesátých letech v Lyonu sloužilo několik taxíků tohoto typu. Kuriozitou z poválečné generace malých vozíků je dvoumístné kupé s hliníkovou karoserií a průhlednou střešou kabiny z plexiskla, které v roce 1947 postavil inženýr Gonnet. Zvolil už hybridní způsob pohonu, vpředu uložený dvoudobý dvouválec Zündapp vyráběl energii pro vzadu umístěný elektromotor, který poháněl zadní kola. Nulovými emisemi se chlubí elektromobil



Foto Jan Tuček

▲ Hybridní kupé Gonnet (1947), v pozadí elektromobil Rocaboy-Kirchner (1974)

Kabriolet CGE-Tudor (1942 – 1944) s elektrickým pohonem předních kol



▲ Z Lyonu pochází elektromobil Stela (1941) se záďí zaplněnou akumulátory

Renault Dauphine coby americký elektromobil Henney Kilowatt (1960)

nechal zhotovit několik dalších exemplářů pro vybrané zákazníky. Na výstavě se objevil zubem času poznamenaný, ale velmi autentický kousek, jehož jehož prvním majitelem byl pan Violet, ředitel likérky Byrrh. Svou funkčnost vozík občas prokazoval tím, že opouštěl své místo a pomalu projížděl mezi návštěvníky. Jako z nouze ctnost se elektromobily v širším měřítku ve Francii prosadily během druhé světové války. Typickým představitelem této éry je Mildé-Krieger, jeden ze stovky kusů vyrobených v letech 1941 – 1942 na pařížském předměstí Courbevoie. Charles

Mildé a Louis Krieger ke stavbě využili automobil La Licorne ročníku 1939, který vybavili elektromotorem SAFI o výkonu 6 kW. Energii dodávaly akumulátory o hmotnosti přes 500 kg rozmístěné v přídí a zádi karoserie. Rychlost nepřevyšovala 40 km/h a bez dobíjení ujel nanejvýš 100 km. V letech 1941 až 1944 se v továrně Hotchkiss v Saint-Denis, na severním okraji Paříže, vyráběly elektromobily CGE-Tudor, jejichž konstruktérem byl Jean-Albert Grégoire (1898 – 1992), neúnavný propagátor předního pohonu. Použil jej i u elektromobilu, s jehož upravenou verzí dokázal v září 1942

absolvovat bez dobíjení rekordních 254 km mezi Paříží a Blois. Ze 200 vyrobených CGE-Tudor se v pojízdném stavu údajně dochovaly pouze dva. Na jaře 1941 představila automobilka Peugeot jen 2,7 m dlouhý městský vozík VLV (*Voiture Légère de Ville*), jehož zadní kola umístěná blízko u sebe poháněl elektromotor SAFI o výkonu 1 kW. Dvoumístný vozík, z jehož hmotnosti 365 kg připadalo 160 kg na čtveřici akumulátorů, se pohyboval rychlostí do 30 km/h a za den mohli naježdit 70 až 80 km. Do dubna 1945 v Sochaux zhotovili téměř čtyři stovky VLV. Mohutnou

Henney Kilowatt ročníku 1960, jenž vznikl u firmy Henney Motor v Bloomingtonu (IL) přestavbou sedanu Renault Dauphine. Místo spalovacího čtyřválcového dostal elektromotor 5,3 kW s tranzistorovou regulací a tučet šestivoltových akumulátorů. Elektrická Dauphine jezdila rychlostí přes 80 km/h, dojezd však nedosahoval ani 100 km. Většinu ze tří desítek vozů odkoupily americké elektrárenské a rozvodné společnosti, které tak projekt sponzorovaly. Pro běžné zákazníky byl elektromobil příliš drahý a v tehdejší podobě nepraktický, a tak Henney Kilowatt v tichosti zmizel ze scény. ■