

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

11/2022 66. ROČNÍK

automobil



64,90 Kč / 3,49 €
www.automobilrevue.cz

NEPŘEHLEDNĚTE

- | Renault Austral
- | Nio ES8 & MG 4
- | Hyundai N Vision 74 & RN22e



JEEP AVENGER
PRVNÍ ELEKTRICKÝ



EXTRAVAGANCE A VÝKON

BMW XM

HISTORIE

- | 50 let Subaru AWD
- | Bugatti Grand Prix
- | Most Classic 2022



MTX TATRA V8

Český supersport



ALFA ROMEO GIULIA vs. AUDI A4 vs.
GENESIS G70 vs. MERCEDES-BENZ C 300 | 34

TANNISTESTEN 2022

- 14 Nio ES8
- 16 Nissan X-Trail
- 18 MG 4
- 20 Toyota Corolla Cross
- 22 Alfa Romeo Tonale



PŘEDSTAVUJEME

- 08 BMW XM
- 46 Jeep Avenger
- 48 Seat: elektrický motorsport

SVEZLI JSME SE

- 24 Elektrické Hyundai N
- 28 Renault Austral
- 30 Volvo C40
- 32 Maserati Grecale
- Alfa Romeo Giulia vs. Audi A4 vs. Genesis G70 vs. Mercedes-Benz C 300
- 42 Lamborghini Urus
- 44 Mini Cooper SE

NÁŠ TEST

50 Opel Mokka 1.5 CDTI



TECHNIKA

- 54 Range Rover & Range Rover Sport PHEV
- 56 Renault: servis akumulátorů
- 58 IAA 2022

HISTORIE

- 60 Most Classic & Histocup 2022
- 62 50 let Subaru AWD
- 64 Brno–Soběšice 2022
- 65 Výstava Peugeot v centru Arkády
- 68 Bugatti Grand Prix 2022
- 70 MTX Tatra V8 (1. díl)



AKTUÁLNÍ INFORMACE JSOU TAKÉ NA WWW.AUTOMOBILREVUE.CZ, NA FACEBOOKU (AUTOMOBIL) A NA INSTAGRAMU (AUTOMOBIL_CASOPIS)

HISTORICI ZÁVODÍ

JIŘÍ FIALA, ZLÍN (CZ) | Foto: autor

Také letos vypsal Autoklub České republiky již tradiční Seriál Grand Prix historických automobilů. Vedle 1000 mil československých, Závodu do vrchu Zbraslav–Jíloviště a Grand Prix Bugatti Zlín sem patřil i Brno Revival.



Ten musel být odřeknut, neboť brněnské výstaviště v době konání Marcem Venturini sloužilo vyšším, humanitárním účelům. Každý závod z trojice má jiný charakter a jiný formát. Na Zlínu je skvělé, že po Grand Prix Bugatti vyrážejí na stejný městský okruh historické soutěžní automobily a po nich už patří noční městská rychlostní zkouška aktuálním speciálům mistrovství republiky a pak i mistrovství Evropy v automobilo-

vých soutěžích, ohodnocených nejvyšším koeficientem.

Zlínská Grand Prix Bugatti má výjimečnou pozici. Na žádném jiném českém podniku se nemohou diváci v pohodlí středu města, v bezpečí, v dosahu městské dopravy a zadarmo plně oddávat motoristické vášni. Z jednoho sedadla nebo místa pohodlně pozorují a porovnávají techniku automobilů vyrobených od roku 1911 do roku 2022, tedy téměř od úsvitu automobilismu přes

V čele pole převládala modř bugatek



Jako David a Goliáš: Hillman Special (1927) a Z-18 Sport (1927)



Triumph Gloria Supercharged (1935)

soutěžní vozy různého stáří, speciály WRC, nejlepší soudobou techniku mistrovství Evropy v automobilových soutěžích až po hybridy a čisté elektromobily. Rozdíl devadesátileté je opravdu znát. Co dokáže sériový vůz, který si v zásadě může každý odvézt z prodejny, ukázal v praxi za volantem Toyoty Yaris GR během několika exhibičních kol Tomáš Engle.

Grand Prix Bugatti je vypsána jako jízda pravidelnosti pro automobily vyrobené před rokem 1940. Cílem účastníků je co nejvíce se přiblížit času předepsanému pořadatelem při tajném měření jednoho ze tří absolvovaných kol. Jedou se dvě jízdy, žádné vozidlo by nemělo překročit stanovený čas na kolo. Jakkoli se snažili jet podle pravidel, nedokázali se někteří šoféři úplně zařeknout. Těžko říci, zda si průjezdy zatáčkami více užívali řidiči, nebo desítky tisíc diváků. Občas bylo k vidění přizdvihnuté kolo, lehký kontrolovaný smyk i vyvažování spolujezdců. Po jízdě Grand Prix Bugatti vždy následovala ukázková jízda historických vozidel z let 1934 až 1980.

Kapacita tratě je limitována počtem 25 vozů. Pořadatelé museli několik zájemců odmítnout. Pokud jde o startovní pole Grand Prix, je zajímavé, že převládaly brit-



Profesor Pirk za volantem nejstaršího automobilu pole, Bugatti Type 13, je vždy středem pozornosti. V tuto chvíli ještě netušil, že jej před druhou jízdou zastaví kuriózní uvolnění napěťových kabelů všech čtyř svíček. Po chvíli trápení byla závada diagnostikována, odstraněna a start stihl



Francouzská voituretta Sénéchal SS (1924) je díky svému aktivnímu majiteli Karlu Kupkovi na veteránských podnikcích jako doma



Závodní Walter 6B Sport z roku 1930 podjíždí na asfaltu autobusového nádraží Triumph Gloria Supercharged



Aero 662 (1934)



ské značky (12 vozů). Ve Francii a na území Česka (počítáme-li edici Nostalgie za vozy země Galského kohouta) vyrobili po šesti vozech a v Německu dva. Nejstarší v poli bylo Bugatti Type 13 (1911). Majestátně působily ostrovní kabriolety Aston Martin, Alvis, Jaguar SS a Lagonda, štikami byly vozy MG s kompresory i bez nich, Triumph, torpedo Aston Martin 15/98, Morris a Wolseley. V případě Daimleru a Hillmanu šlo o opravdu unikátní závodní speciály. Britům sekundovaly mrštné francouzské Bugatti, Senéchal a těsně předválečné BMW. Kupodivu chyběla kola z Itálie. Velmi pěkně si vedly naše Aera, Zetky a mohutný Walter 6B Sport (1930).

Zajímavý a velmi vzácný je obří Daimler DB15 Racer Boattail (1935), který dovezli ze Slovenska. Pohání jej šestiválec 2,5 litru (130 k). Velmi tmavohnědý, téměř černý vůz, lehký díky hliníkové karosérii, funguje se čtyřstupňovou převodovkou. Podle majitele je v původním stavu, kromě vylepšených brzd a tlumičů. Speciál dlouhá léta ukrývala soukromá sbírka. Dřívější majitel se s ním údajně účastnil několika veteránských podniků v Belgii a ve Francii. Podle Ivana Uhra továrna ve velmi krátké časové periodě postavila pouze několik racerů; v Evropě existují nejméně dva další. Jiným cizokrajným vozem byl Hillman 14 Sports

Special (1927). V sériové verzi využíval nejprve řadový dvoulitrový čtyřválec. Kvůli klidnějšímu běhu bez vibrací i výkonu jej záhy nahradil šestiválec 2,1 litru, později dostaly vozy, už jinak značené, šestiválec objemu až 3,2 litru.

Různorodější sestavu vozů ukázkové jízdy si lze jen těžko představit. Mohutné Mercedesy, americké Chevrolety Corvette C3 a Camaro, policejní Dodge, proti nim Tatra 603, sportovní Jaguar XK 120, francouzská Alpine A310S, mezi nimi nějaká BMW, Triumph TR3, Bugatti a Tatra 75. Zde byl

Ani Milan Okáč svou závodní Z-18 Sport (1927) nijak nešetřil



Z-4 Roadsteru (1934) bylo nutné v ostrých zatáčkách kolem Baťových budov trošku pomoci vyvažováním



Aston Martin 15/98 (1937)

největší vzácností drobný monopost Tatra 605 MUDr. Jaroslava Větvíčky. Kopřivnická automobilka postavila v roce 1955 dva lehké a hbité otevřené závodní automobily s hliníkovou karosérií. Poháněl je čtyřdobý motor o objemu 603 cm³, vzniklý odříznutím dvou válců z osmiválce T 603.

Na veteránské jízdy plynule navázaly první rychlostní zkoušky vozy českého mistrovství automobilových soutěží historických automobilů. Mezi čtyřmi desítkami vozů na startu vynikalo několik generací Fordu Escort a BMW řady 3, několik Škodovek od 110 L Rallye až po Favorit, Opel Ascona a další vozy, které plnou jízdou zahřívaly diváky. Do varu je přivedly tři desítky speciálů třídy Legendy, jimž nešlo o body. O to více si řidiči k velké radosti přihlížejících jízd užívali. Vedle páru Audi Quattro, několika Fordů Escort a plejády škodovek připomenula hluboký socialismus Lada Samara a Trabant 601. Na téměř kaskadérské kousky Maďarů a Slováků za volanty vozů Lada se lidé těšili mnoho týdnů. Největší ovace si právem vysloužili Josef a Jaroslav Urbanové, jejichž Škoda 130 LR předváděla kousky jako v dobách své největší soutěžní slávy. Velkou pochvalu zaslouží nejen organizátoři, ale i diváci, kteří na svou Barumku nedají dopustit. ■