VYCHÁZÍ OD ROKU 1957 1/2022 66. ROČNÍK

automobil

CAR OF THE YEAR

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

HISTORIE
- Giorgetto Giugiaro
- Jaguar Continuation
- Gran Premio Nuvolari

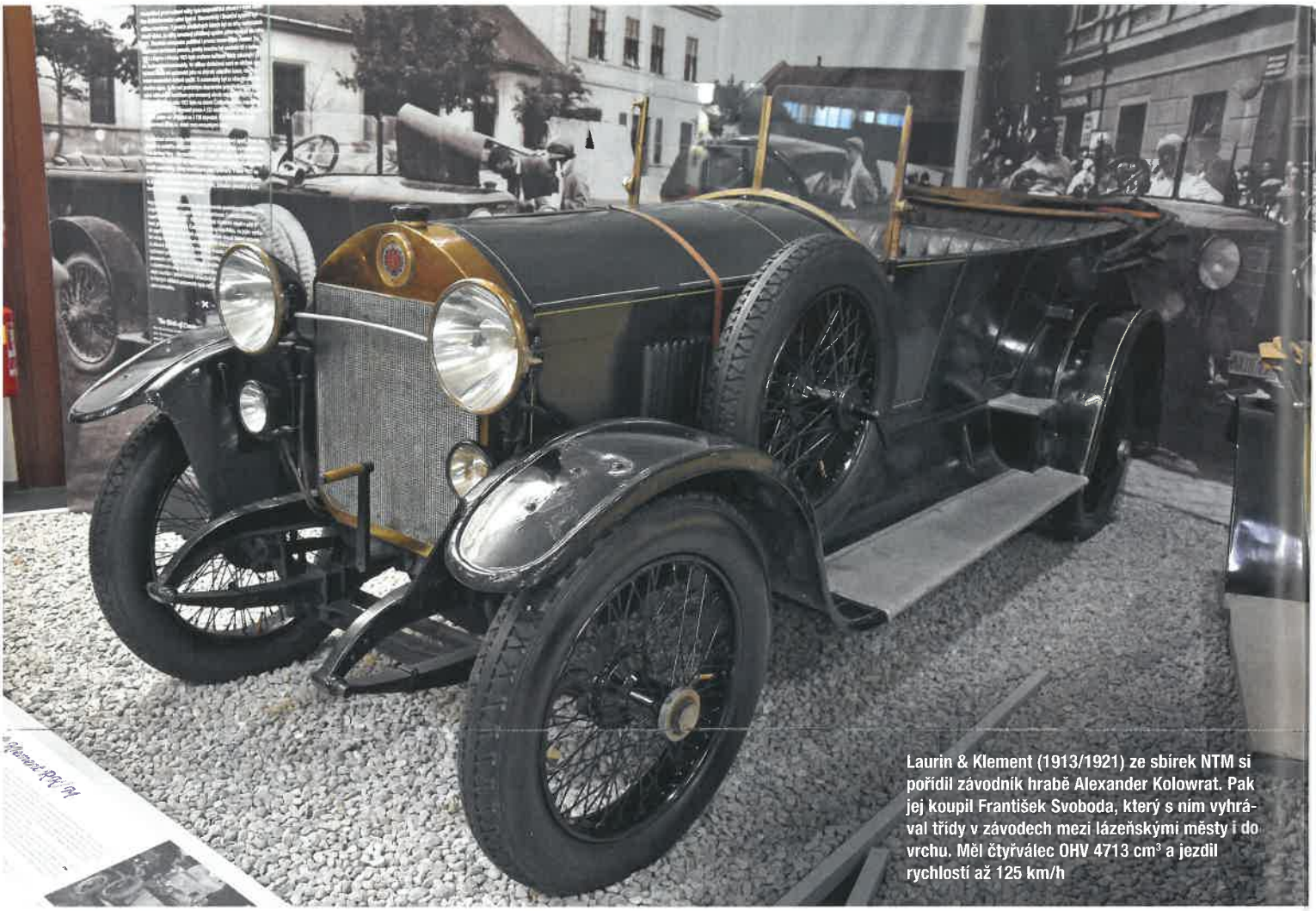
FERRARI ROMA
ITALSKÝ DOLCE VITA

ŠPANĚLSKÝ MODERNISMUS
CUPRA BORN

NEPŘEHLÉDNĚTE
- COTY 2022: finalisté
- Volkswagen Multivan T7
- Toyota GR86

ŠKODA LOCUSTA
Nesplněný sen od Dunaje

01
9 771211 955007



Laurin & Klement (1913/1921) ze sbírek NTM si pořídil závodník hrabě Alexander Kolowrat. Pak jej koupil František Svoboda, který s ním vyhrával třídy v závodech mezi lázeňskými městy i do vrchu. Měl čtyřválec OHV 4713 cm³ a jezdil rychlostí až 125 km/h

ZÁVODY MEZI VÁLKAMI

JIŘÍ FIALA, PRAHA (CZ) | Foto: autor

Pražské Národní technické muzeum se znovu ukázalo v nejlepším světle. Jeho největší výstavní počin roku 2021/2022 přehledně a barvitě, ale nikoli plytce mapuje československé automobilové závody mezi válkami. Na podobnou výstavu by ve světových muzeích stály dlouhé fronty.

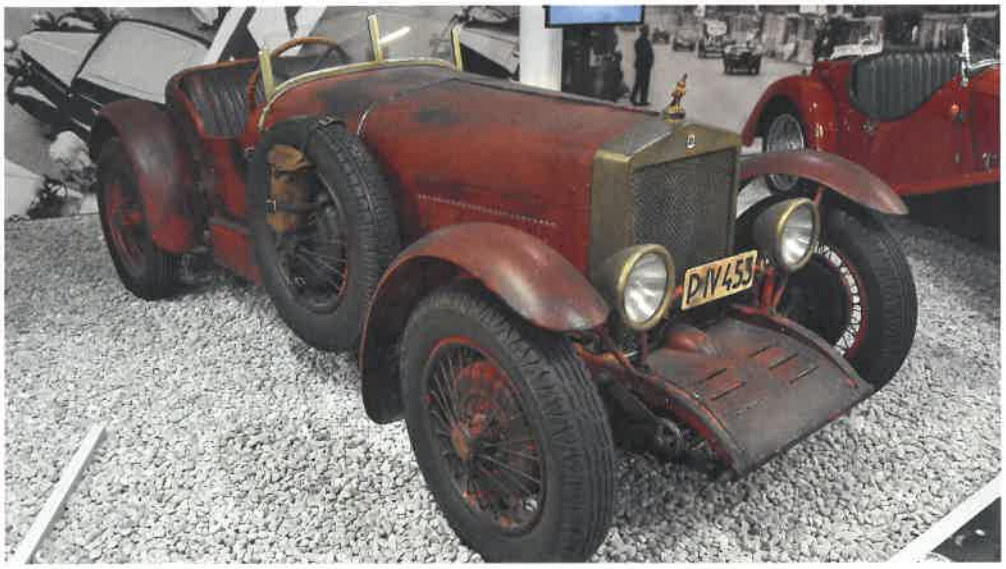
Arnošt Nezmeškal, ředitel dopravních sbírek NTM (u mikrofonu), a kurátor automobilové expozice a autor výstavy Petr Kožíšek

Úsilí NTM spolu s Technickým muzeem v Brně a Karlovou univerzitou pod záštitou Ministerstva kultury servíruje v devíti tematických blocích názorný a zasvěcený pohled na závody ve 20. a 30. letech minulého století. Ilustrují je perfektně a vkusně instalované autentické automobily (celkem 24 kusů), fotografie pozadí a vybrané artefakty. Automobilů bylo po Velké válce velmi málo. Nedostávalo se dílů ani pohonných hmot. Společnost na ně a na jejich bohaté majitele hleděla skrz prsty. Obraz pomáhaly změnit automobilové závody. Na podzim 1920 se podařilo zorganizovat závod Karlovy Vary – Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary a Jíloviště – Řídká. Roku 1922 k nim přibyly závody do vrchu Zbraslav – Jíloviště, Ecce Homo a jedna soutěž. Pak podniků valem přibývalo. V letech 1921 až 1923 byla nejvýznamnějším podnikem Mezinárodní soutěž spolehlivosti, v jejímž rámci při plnění různých úkolů v šesti dnech objeli účastníci republiku na trase dlouhé asi 2,5 tisíce km.

Bugatti Typ 37A (1928) patřil tehdy k početným zástupcům molsheimské značky u nás. Tento koupil na jaře 1928 průmyslník Miloš Bondy a vyhrál s ním třídu na Ecce Homo (1928), Zbraslav – Jíloviště (1929) a absolutně Brno – Soběšice (1928 a 1929)

Pak se aktivity organizátorů soustředily zejména na závody do vrchu. Bylo relativně jednoduché jim vyhradit krátký stoupající atraktivní úsek silnice. Karlovy Vary, Dubí – Cínovec, Lochotín – Třemošná, Smíchov

Šasi brněnského vozu Z-14 (1931) s přeplňovaným osmipístovým čtyřválcem 1,5 litru s konstrukcí podvozku inspirovanou Bugatti. NTM vlastní jediný ze tří či čtyř vyrobených podvozků. Závodily na Grand Prix v Brně 1934, 1935 a 1937, z nichž nejlepší dojel šestý ve třídě (1934)



– Strahov, Brno – Soběšice, Svatý Kopeček, Křivoklát, Schöber u Rumburku a další. Závodníci vyráželi po jednom a snažili se vyjet na kopec v nejkratším čase. Nejznámějším byl závod Zbraslav – Jíloviště. Těžiště závodů postupně přebíraly automobilové okruhy vytyčené ve městech i na běžných silnicích. Ty měly hromadný start a vyhrával ten nejrychlejší. Závody měřily 40 až 150 km. Závodilo se v několika třídách, obvykle podle objemu motoru. Závody už sledovaly desetitisíce diváků. Velmi úspěšný byl, ale s tragickým průběhem, okruh v Hradci Králové (1933). Oblíbené byly dále třeba okruhy Lochotín, Zlín, Krakonošův okruh, Pradědský okruh, Český Brod, Bohdaleč, Zdiby, Ždírec nad Doubravou a mnohé další. Nejdelším podnikem byl stokilometrový okruh Bratislava – Malacky – Baba – Pezinok – Bratislava, který účastníci obkroužili pětkrát. Samostatné kapitoly si vysloužilo 1000 mil československých (1933 až 1935), 2x trať Praha – Brno – Bratislava a zpět, a zejména pak Velká cena na Masarykově okruhu v Brně s opravdu světovými závody Grand Prix (1930 až 1937).

Ve druhé polovině 30. let se začaly objevovat automobilové soutěže, z nichž nejdelší, s politickým pozadím, byla Soutěž Malou dohodou z Československa přes Rumunsko do Jugoslávie. Samostatné prostory na výstavě dostali manželé Junkovi a také cestovatelé, polykači kilometrů s dálkovými jízdami československými vozy napříč kontinenty i kolem Země (Foit, Baum s paní, Procházka, Elstnerovi, Škulinovi), z nich mnozí jsou dnes téměř zapomenuti. Výstava v NTM oslavuje i „sportovce všedního dne“, kteří utráceli za nepraktický automobil pro čirou radost z jízdy. Většinou, kvůli láci, za lehké francouzské voituretty, později i za výrobky domácí.

Brzy by se měl objevit kompletní katalog s fotografiemi všech vozů a artefaktů i s kompletními texty. Pak bude výstava Vavříny s vůní benzínu, končící prvním májem, dokonalá. ■

Kafkův Wikov 7/28 Sport (1929) se může pochlubit starty na Velké ceně na Masarykově okruhu (1930, 1933) i na 1000 mílích (1934) s tehdejším majitelem Georgem Kremlem za volantem. Měl čtyřválec OHC 1477 cm³ (40 k, 130 km/h)

Bugatti Typ 51 (1931) ze sbírek NTM si pořídil nejnadějnější český závodník Jiří Kristián Lobkowicz a startoval s ním ve druhé GP v Brně 1931, kde v silnější kategorii dojel čtvrtý, což je dodnes nejlepší umístění českého pilota v závodech GP. Po tragické smrti vůz převzal Zdeněk Pohl

Aera na 1000 mil československých: Aero 18 HP (1932) vlevo a Aero 750 (1934) se speciální aerodynamickou karosérií

Škoda Popular MD (1937) s aerodynamickou karosérií vznikla ve třech kusech pro soutěž Malou dohodou

Belgickou Imperii SS (1930/1935–1936) řídil pražský importér Ing. Jiří Tachecí na Masarykově okruhu i na 1000 mílích, po něm Karel Navrátil

Francouzský Salmson Gran Sport (1926). V Československu bylo počátkem října 1926 registrováno 126 vozů Salmson. Ač mnohé z nich úspěšně závodily, vystavený vůz nikoli. Roku 1930 si jej koupil pražský úředník Ing. Karel Vaníček, v jehož rodině zůstal doposud