



Vážení čtenáři,

mám radost z uvolňování restrikcí, které poznamenaly naše životy. Zaujalo mě, jak na lidi myslí Evropská unie. Platnost mého řidičského průkazu vypršela k 21. dubnu, takže jsem trochu znervózněl a začal shánět informace. Když jsem zjistil, že se přece jen v omezené míře úřaduje, vyšel na příslušný úřad. Skoro nikdo tam nebyl, ochotní lidé, příjemné prostředí, pět stovek jsem připlatil, abych stihl výměnu do konce nenormálního stavu, protože v úterý 19. května jsem si šel pro testovací Mercedes-Benz EQC 400 a propadlé řidičáky platily jen do 17. května (do konce nouzového stavu). Podařilo se, místo šesti skupin se jich na průkazu objevilo deset, protože všechno je jednodušší, takže mi přibýlo několik podskupin dodávek a nákladáků! Ale traktory nadále řídit povoleno!

Uplynul měsíc a v EU se probudili. Direktivně nařídili, že propadlé řidičáky v členských státech platí do 30. října 2020! A pak že pro nás nic nedělají! Aby však nevznikla zase mýlka, jsem pro EU, jenom by si zasloužila hloubkovou revizi a návrat k selskému rozumu. Jakékoli přerozdělování je brzdou svobodného podnikání, na druhé straně polovinu života mi už komunisti ukradli. Kdo z vás stál přes noc na vízum do Německé spolkové republiky, či celý den před vyslanectvím Francie, musel nechat pas týden na italském a pohovořit s britským konzulem, jistě pochopí, že Evropská unie má něco do sebe. Byť cestování není všechno...

Svět automobilů dále žije, jak vidíte na našich stránkách. Děkuji všem, kteří nám umožňují pracovat i za ztížených podmínek.

Příjemné čtení a radost z jízdy přeje

Tomáš Hyan

Member
of the International Jury
ENGINE + POWERTRAIN
OF THE YEAR



Člen
mezinárodní jury
MOTOR + POHONNÁ
JEDNOTKA ROKU

Member
of the International Jury
CAR OF THE YEAR
2001–2015



Člen
mezinárodní jury
VŮZ ROKU
2001–2015

Chairman of the Jury
AUTO ROKU 2020 v ČR



Předseda poroty
AUTO ROKU 2020 v ČR

TH auto

7
2020

PÁTÝ ROČNÍK

číslo 7 (51), červenec 2020
Internetový měsíčník,
vychází od roku 2016 na

www.tomhyan.com

Vydává TH Motormedia

ŠÉFREDAKTOR: Ing. Tomáš Hyan

tom.hyan@caroftheyear.cz

+420 603 725 139

FOTOGRAF: Jiří Maršíček

jiri@marsicek.net

ART DIRECTOR: Mgr. Helena Hyanová

helena.hyanova@volny.cz

ADRESA REDAKCE: Křižíkova 37, 186 00 Praha 8

© TH Motormedia, 2020

REDAKČNÍ SPOLUPRÁCE: MUDr. Jiří Nezdařil sr.,
MUDr. Jiří Nezdařil jr., Ing. Jiří Wohlmuth

►►► OBSAH

Grand Prix Brno 1930–2020	2
MERCEDES-BENZ	
EQC 400 4Matic (N293)	6
AUDI A3 Sportback	10
VOLVO V60 (SPA)	14
MINI Cooper SE (Electric)	18
VOLKSWAGEN Multivan T6.1	22
ISOTTA FRASCHINI (1900–2020)	26
IKENGA GT SP (1967–1970)	30
Geneva International Virtual Show	32
World of Outlaws 2020	34
Plochá dráha na Markétě 2020	38
Josef Michl vzpomíná	41
Jezdci Ferrari formule 1	42
Carlo Ubbiali (1929–2020)	45
AUSTIN 1905–2020	46
Nadace Elišky Junkové:	
TATRA 805 (1953–1960)	52
FSO Warszawa (1951–1973)	56
Národní technické muzeum Praha –	
Motocykly JAWA (1929–2020)	60

PŘIPRAVUJEME ◀◀◀



► Za volanty nových automobilů Škoda Octavia, BMW M235i Gran Coupé, Mercedes-AMG A45S 4Matic, Peugeot 2008, Renault Captur a dalších ► Druhý šestnáctiválec Cadillac ► Nákladní automobily White ► Návrat Hispano Suiza ► Vzpomínka na Morris ► Spirit of Daytona ► Depozitář prototypů a sportovních vozů Škoda



Foto Tom Hyan

MASARYKŮV OKRUH

Masarykův okruh od roku 1930 několikrát změnil svou délku, aby se pak v roce 1987 proměnil na moderní automotodrom...

V letošním deštivém červnu se uskutečnila první oslava 90. výročí Masarykova okruhu, když byla slavnostně pokřtěna někdejší zeď brněnského depa s realizací graffiti, připomínajících slavné osobnosti a závodní stroje. Zúčastnili se vedle představitelů města Brna a okolních obcí i bývalí závodníci, kteří na okruhu startovali, iniciátor obnovy Vladimír Koudelka a spoluautoři konceptu Karel Kupka, Jiří Smetana a Sylvie Zouharová-Dyková, ale také sprejeři Pavel Beneš a Jakub Nemček, které pan Koudelka objevil po dotazu u policejních složek...

Měl jsem štěstí, že jsem zažil poslední závody na starém silničním Masarykově okruhu, byť už na zkrácené délce trati na 13940 metrů (1964–1972) a po poslední přestavbě na 10920 m (1975–1986). V době tuhého

TOM HYAN

Účastníci slavnostního křestu u renovované boxové zdi Masarykova okruhu v Brně, mezi nimiž jsou motocykloví a automobiloví závodníci, kteří ještě startovali v závodech na původní trati (19. června 2020)

komunismu to byla jediná možnost spolu s Ecce Homo ve Šternberku a Interserií v Mostě vidět špičkové okruhové jezdce a jejich stroje na vlastní oči. A zejména v Brně, kde se tradiční předválečný název Masarykův okruh krátce vrátil koncem šedesátých let, než se znovuobjevil na automotodromu po zlomovém roce 1989, se bylo opravdu na co dívat. Například počátkem sedmdesátých let tam v mistrovství Evropy cestovních vozů startovaly i takové hvězdy jako jsou Niki Lauda, Jochen Mass, Hans Stuck, Alex Soler-Roig, Carlo Facetti, Christine Beckersová, Derek Bell, Tim Schenken, John Fitzpatrick, Denis Hulme, Tom Walkinshaw, Toine Hezemans, Gerhard Berger, Lella Lombardiová, Umberto Grano, Helmut Marko, Dieter Quester, Gianfranco Brancatelli, Reine Wisell, Marc Surer a mnozí další. A to nemluvíme o mistrovství světa



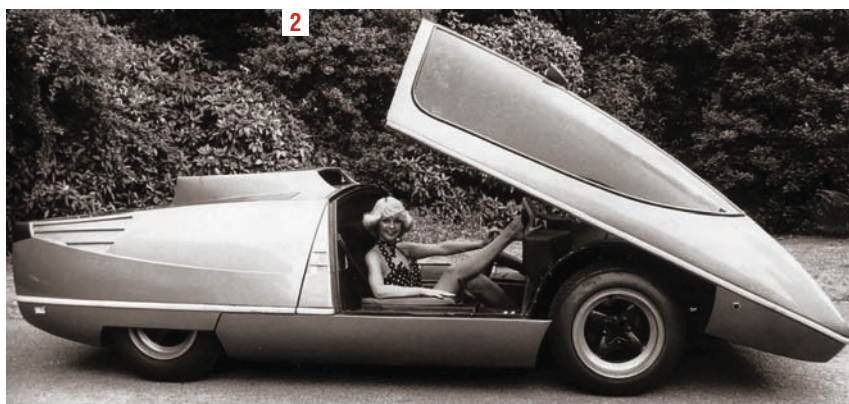
BYL PRVNÍ...

David Gittens je prvním Afroameričanem, který vytvořil supersportovní automobil, dnes už dávno zapomenutý...

Přestože David Gittens alias Dwij Will je už dlouho na hony vzdálen automobilovým konstruktérům, jeho tvůrčí činnost neustává. Dnes osmdesátiletý muž žije v Sarasotě na Floridě, kde inspirován indickou hudbou zhotovil originální třidvacetistrunnou kytaru! Ve světě automobilů se proslavil supersportovním automobilem Ikenga, přičemž jméno v nigerijském jazyce Igbo značí životní sílu a cestu k úspěchu, symbolizované africkou maskou, jejíž tvary přenesl na svrchní část vozu. Byl to jeden ze šesti automobilových projektů, který Gittens od poloviny šedesátých let připravil, aby se později po návratu z Londýna do USA zabýval vírníky (letadla s rotující nosnou plochou, která se však roztáčí samočinně při letu vpřed, nikoli mechanickým pohonem).

David Gittens se narodil v roce 1939 v Brooklynu (NY), kde ho odpočátku přitahovalo výtvarné umění a hudba. Vystudoval New York School of Visual Art, v letech 1958 až 1964 byl fotografem slavných časopisů Car and Driver a Sports Cars Illustrated, což probudilo jeho vášeň pro krásné automobily, ostatně první z nich věnoval v dubnu 1969 cover story právě projektu Ikenga! V roce 1964 odešel Gittens do Londýna, kde se oženil s Angličankou a založil studio fotografie a designu, chtěl spolupracovat s britským automobilovým průmyslem podobně jako Pininfarina, Bertone, Ghia, Zagato a další s italským průmyslem! Aby prokázal své schopnosti, po nespočetném množství skic a modelů vytvořil dvoudílné kupé, velmi nízké (990mm, tedy 39 palců, Ford GT40 má 40 palců), ale široké s velkým zavazadlovým prostorem. Spojil se s Charlie Williamsem z londýnské karosárny Williams & Pritchard a ještě s pomocí závodníka Rogera Nathana vytvořili Ikengu v roce 1967 (Mk.I), když Charlie proměnil Gittensovy sádrové modely v hliníkovou skulpturu na podvozku sportovního prototypu McLaren!

Charlie Williams získal zkušenosti před válkou u Corsica Coachworks, po válce dělal první hliníkové karoserie



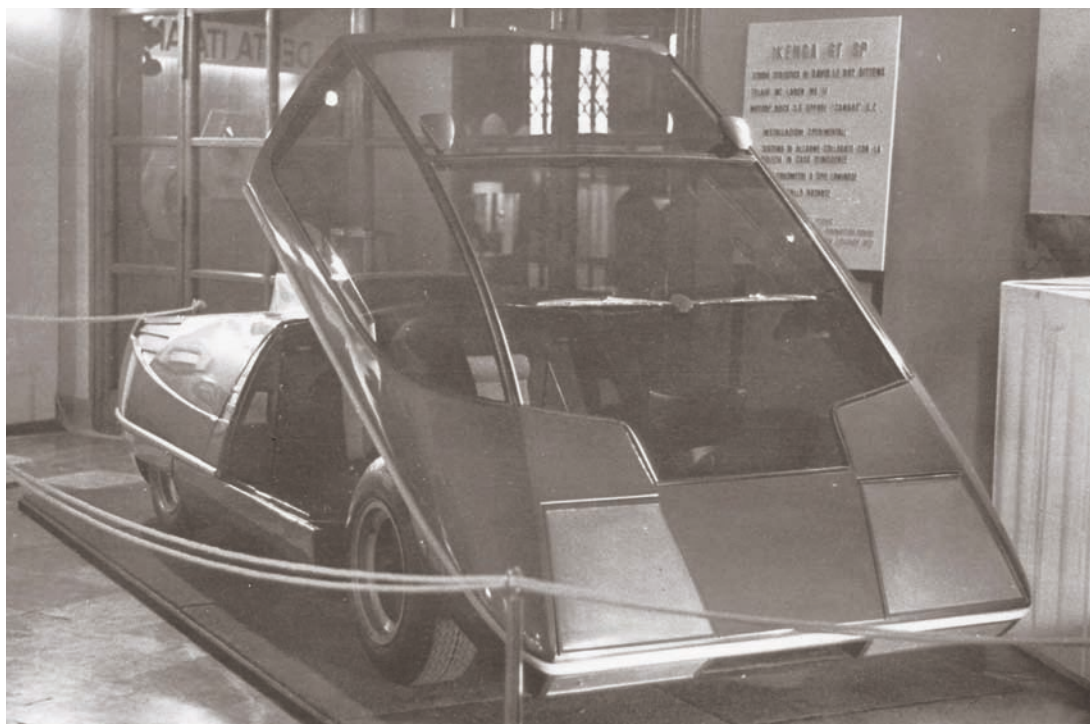
TOM HYAN

1,2 Poslední provedení Ikenga GT Mk.III z roku 1969; snadný vstup do vozu umožňuje jednodílný kryt kabiny a přídě

3 Ikenga GT Mk.II z roku 1968 s odlišným řešením přídě



pro Lotus, než Colin Chapman přešel na laminátové. Podvozek M1B, ovšem bez motoru Oldsmobile Traco, koupil Gittens od Kena Shepparda z firmy Elva, která tehdy pracovala pro Bruce McLaren. Zabudovali uprostřed před zadní nápravu britský motor Rover 3.5 V8, jenž je ovšem upravenou americkou konstrukcí Buick, a pětistupňovou převodovku ZF ze závodního McLarenu. Kombinace trubkového rámu a hliníkových panelů přispěla k hmotnosti vozu kolem 820 kilogramů. Maximální rychlost ovšem nebyla prioritou. Gittens chtěl luxusní supersport s velkým zavazadlovým prostorem vzadu (přestavěný vůz na verzi Mk.II měl celokožený interiér a exkluzivní sadu zavazadel Gucci).



David Gittens
při práci ve svém
londýnském atelieru
koncem šedesátých let

Ikenga GT vzbudila velký zájem, v říjnu 1968 byla Mk.II vystavena v obchodním domě Harrods v době London Motor Show, protože na autosalonu mohly být jen sériové vozy. Gittens začal uvažovat o sérii 50 až 100 automobilů, navázal kontakty s potenciálními partnery v USA, ale když byla dohoda připravena, tak následující den Charlie Williams zemřel na srdeční zástavu. Projekt se nakrátko zastavil, nicméně Gittens našel další londýnskou karosárnu Harolda Radforda, kam přešel Gary Williams (není příbuzný Charlieho) a přestavbu na Ikengu Mk.III dokončil. Poslední reinkarnace jediného vyrobeného supersportu Ikenga GT vyjela v říjnu 1969 na tele-

Ikenga GT Mk.III na Turínském autosalonu 1969, odkud putovala do St-Paul-de-Vence a v roce 1970 na autosalon ve Stockholmu (letecky z Nice)

vizní natáčení do Shepherd's Bush, před premiérou na Pařížském autosalonu ji Gittens vzal na projíždku francouzskou metropolí (před objektivy kamer), na Turínský autosalon a při zpáteční cestě vystavil v garážích hotelu Colombe d'Or ve francouzském St-Paul-de-Vence, než byla letecky přepravena na Stockholm Motor Show 1970, kterou organizoval bývalý závodník Picko Troberg. Podle některých pramenů byl motor později nahrazen osmiválcem Chevrolet Small Block o výkonu 242 kW (330 k). Vůz zrychloval 0–160 km/h za 11,5 sekundy a dosahoval 260 km/h. Později se ale stopa Ikengy ztratila...

Říká se, že se Gittens dostal do finančních problémů, když se jeho plánovaná spolupráce s britským automobilovým průmyslem nezdařila, a Ikengu zabavili věřitelé. Byla nějaký čas vystavena v Manx Motor Museum, 1998 prodána v aukci a 2008 opět novému majiteli, s nímž zmizela na Arabském poloostrově. Další osud vozu je neznámý. Na svém profilu www.dwij.org prezentuje David Gittens většinu svých aktivit, sám viděl vůz znovu až na první aukci. Po setkání s Kenem Wallisem, který pilotoval vírník v akčním filmu Žiješ jenom dvakrát (You Only Live Twice) místo Seana Conneryho (James Bond), se v letech 1984–1994 v Kalifornii a Novém Mexiku pustil do stavby několika vírníků. Nejzajímavější typ Ikenga 530Z Autogyro ve stylu létajícího motocyklu s dvoulistým rotorem a tažnou (nikoli tlačnou) vrtulí, poháněnou dvoudobým motorem Suzuki 70 kW (95 k) je nyní exponátem National Air & Space Museum (Smithsonian Institution) ve Washingtonu (DC). Zkušební pilot Mark Hallett absolvoval první let s tímto typem v červnu 1988 na letišti Española (New Mexico). Další vírník Wind Dancer měl rotační motor Mazda.

David Gittens byl vizionářem, který v konstrukci Ikengy GT uplatnil řadu nových řešení, z nichž některá vypracoval ve spolupráci se studenty Imperial College. Patří k nim elektronické bezpečnostní systémy jako varování před čelní kolizí, telematika sledující dopravní situaci, parkovací čidla, zpětná kamera Pye TV a další, ale i fluorescenční barva karoserie pro lepší viditelnost v noci a inovativní vybojkové světlomety.

► KRÁTCE

► K dalším automobilovým projektům, jež vedle supersportovní Ikengy GT představil **David Gittens**, patří jednomístný městský modul s tehdejšími dvouválcem Fiat 500, tříkolka na základě typu Bond Bug, elektrický městský vůz, šestikolové expandable vehicle (zvětšovací vůz pro 2 nebo 4 cestující), rekreační vozidlo na základě BMC Mini Moke a popsaná **Ikenga GT**, která byla vyrobena v jediném, ale dvakrát přestavěném exempláři.

► V době jako Ikenga GT vzniklo dvoumístné kupé **Probe 16**, jež The Daily Telegraph Magazine a The Institute of British Carriage & Automobile Manufacturers vybraly na London Motor Show 1969 coby ukázkou britského designu. Bratři Peter (technika) a **Dennis Adams** (design) použili motor Austin 1800 (je uprostřed) a kola P/Z 10"/13". Do vozu vysokého 34 palců (863 mm) se vstupovalo po odsunutí panelu skleněné střechy. Vznikly tři kusy (chassis AB/2 až AB/4), poslední hrál ve filmu Clockwork Orange od Stanley Kubricka a byl vystaven v Goodwoodu (Festival of Speed 2011).

► Frank Nicholls začal vyrábět sportovní vozy pro své závody, které pojmenoval **Elva** podle francouzské fráze Elle Va (ona jede). V roce 1958 založil Elva Engineering v přímořském Bexhillu, kolébce britských automobilových závodů, a přidal formule Junior. V roce 1961 jeho firmu koupil Trojan, výroba roadsterů a kupé Elva Courier pokračovala a po spojení Trojanu s McLarenem ji převzal **Ken Sheppard** a vyráběl do roku 1968. Byl to poslední vůz Elva, používal různé motory MGA 1500, MGB 1800 a Ford Cortina GT 1500.

► Zakladatel týmu formule 1 **Bruce McLaren** v roce 1964 postavil první velký sportovní vůz McLaren M1 s motorem Oldsmobile Traco V8, předchůdce otevřených speciálů CanAm. Pro velký zájem uzavřel dohodu s firmou Trojan Ltd. pro jejich sériovou výrobu nejprve jako McLaren-Elva Gr.7, kterou následovaly série McLaren M1A (1964–1965), M1B (1965–1966) a M1C (1967). Celkem **Trojan** vyrobil 77 vozů řady M1, jež nesly v USA označení Mk.1 až 3. Na podvozku M1B vznikla Gittensova Ikenga GT.

► Britský miliardář Jim Ratcliffe chce ve Walesu (INEOS Automotive) od příštího roku vyrábět terénní **Grenadier** ve stylu původního Defenderu, když se mu nepodařilo koupit výrobní linku. Už představil podvozek 4x4 s tuhými nápravami a řadovým šestiválcem BMW, zážehovým nebo vznětovým; nápravy dodá Carraro Group (dělá je pro traktory a stavební stroje). Šéfkonstruktérem je Andreas Albrecht a spolupracuje Magna Steyr.



1

ORIGINÁL...

Tatra 805 je kopřivnickým originálem, ve své době neměla rovnocenného soupeře a patří k výjimečným československým konstrukcím...



TOM HYAN



2



3

Foto Helena Hyanová

1 Dvě Tatry 805 na ložiském srazu historické vojenské techniky v Oslí u Příbrami

2,3 Tatra 805 při předvádění ve Vojenském technickém muzeu v Lešanech

Většina konstrukcí kopřivnické Tatry se opravdu vymyká zavedeným zvyklostem! Asi nikde jinde na světě nevyužívali jak ve vojenském, tak v civilním sektoru malý terénní vůz 4x4 se vzduchem chlazeným zážehovým osmiválcem! Coby dítě školou povinné si dobře pamatuji, jak jsem z okna bytu v Praze na Letenském náměstí sledoval Tatry 805, a to nejen na vojenské přehlídce, ale i civilní vozy, jež mířily do pražských řeznictví z holešovických jatek! Na rozdíl od svých vojenských sester nebyly v barvě khaki, ale

červeno-bílé s výrazným nápisem *maso*! Bohužel nikde jsem snímek tohoto provedení pak už neviděl... Zážehový osmiválec, to bylo prostě něco! V lehké nákladní Tatře 805 se objevil proto, že jiný vhodný motor kopřivnický výrobce neměl, a tak jej zpřevodoval do pomalá a výkon snížil na 55 kW (75 k). Rád jsem Tatry 805 potkával a ani po letech jsem neodolal, abych vyzkoušel ve vojenské službě populární *kačenu*, jak se *osmsetpětkám* přezdívalo! V Podbořanech jsme měli v autoparku skříňový vůz v barvě khaki, s dvoumístnou budkou, v níž řidiče od spolu-



Foto Tatra

Foto Tom Hyan

4 Vzduchem chlazený osmiválec typu 603 je pohonnou jednotkou Tatry 805

5 Valník Tatra 805 společně s typy Praga V3S a Tatra 111 tvořil základ vozového parku Československé armády až do sedmdesátých let

6 Valník Tatra 805 na továrním snímku kopřivnického výrobce

7 K nejrozšířenějším vedle valníků patřily skříňové vozy (také především vojenské)

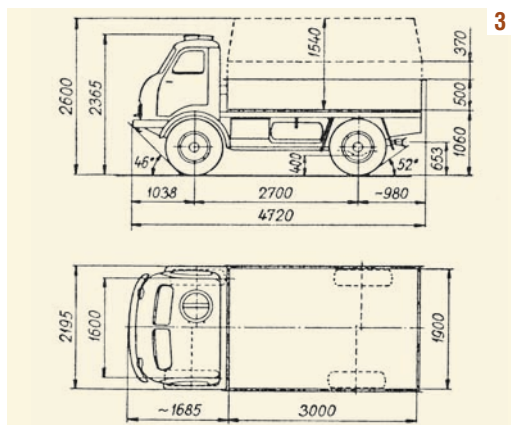
8 Dochovaná cisterna Tatra 805 C800 je k vidění v Leteckém muzeu Kbely (výrobce nástavby na 800 litrů Brandýské strojírny a slévárny)

jezdce odděloval velký kryt motoru, který vydával ječivý zvuk vzduchem chlazeného stroje, byť rychlost vozu byla účinně omezena zhruba na 75 km/h. Při největším výkonu točil 4200 otáček za minutu, převodovka byla čtyřstupňová s redukcí, tedy celkem osm stupňů vpřed a dva vzad. Ovládání vozu vyžadovalo cvik, byl vysoký a krátký, s koncovými převody v nábojích kol, aby se zvětšila světlá výška pro jízdu terénem. Konstrukce byla tatrováckou specialitou, centrální ocelová roura nesla výkyvné polonápravy, odpružené podélnými torzními ▶▶▶

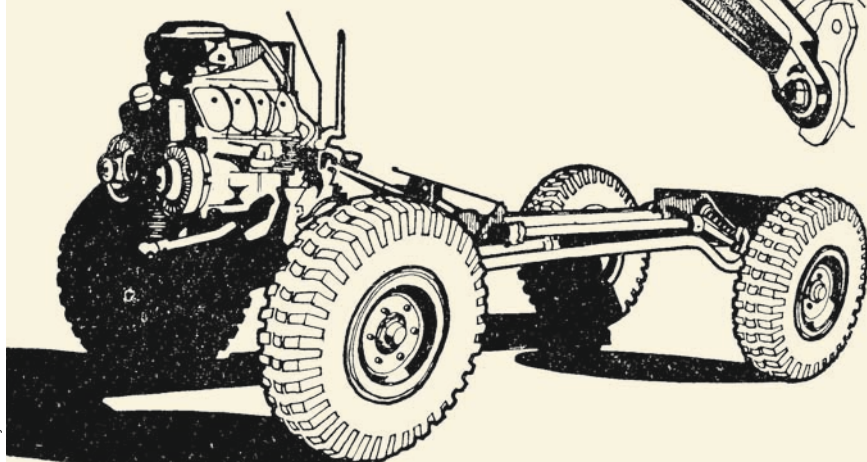
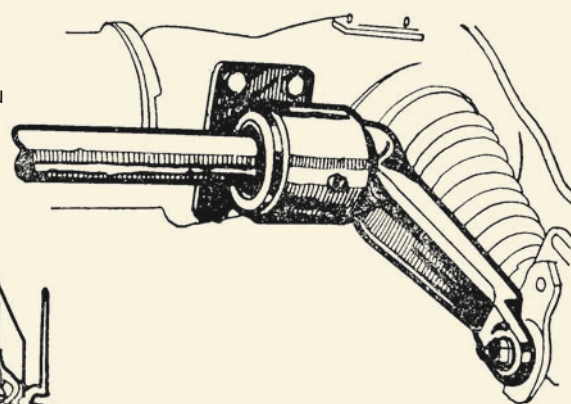


Foto Helena Hyánová

Foto Tom Hyan



Podvozek T805
s centrální ocelovou rourou
a detail odpružení výkyvných
polonáprav podélně uloženou
torzní tyčí
(převod pohybu
příčným ramenem)



1,2 Hasičské vozy se dochovaly, protože většinou stály v hasičských zbrojnicích a mnoho kilometrů nenajely

3 Rozměrový náčrtek vojenského valníku T 805 s plachtou

4 Oba expediční vozy cestovatelské dvojice Hanzelka (vlevo) a Zikmund při setkání v Technickém muzeu Kopřivnice

54 THauto 2020/7



5



6



7

► TATRA 805 (1953–1960)

MOTOR – zážehový osmiválec Tatra 603A s válci do V/90°, uložený podélně vpředu nad nápravou v bezkapotové budce; 2545 cm³ (ø 75 x 72 mm); 6,5:1; 55 kW (75 kJ)/4200 min⁻¹ a 147 N.m/2600 min⁻¹; pořadí zážehu válců 1-3-6-2-7-8-4-5; ventilový rozvod OHV 2V (centrální vačkový hřídel); spádový karburátor Motorpal Solex 30 UAAIP; chlazení vzduchem dvojicí axiálních ventilátorů, samostatné žebrované válce; náplň oleje 6,5 l; měrná spotřeba 265 g/kh v rozsahu 2000–3200 min⁻¹ při 100% zatížení; hmotnost motoru se spojkou 170 kg. Elektrická výzbroj 12V, akumulátor 12V, 75 A.h, dynamo 12V/130 W, spouštěč 1,3 kW (1,8 k).

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednoduchová suchá spojka s mechanickým vypínáním, čtyřstupňová převodovka (6,65 – 3,11 – 1,71 – 1,05 – Z 5,00) s dvoustupňovou redukcí (1,156 – 2,45); stálý převod v rozvodovce 3,15; koncové převody 2,36 (dvě čelní ozubená kola nad sebou) v nábojích kol pro zvýšení světlé výšky; závěry diferenciálů; pohon všech kol.

PODVOZEK – centrální nosná roura s pomocným rámem pro nástavbu; všechna kola nezávisle zavěšena na kyvných polonápravách, odpružení podélnými torzními tyčemi s příčnými rameny přenosu pohybu; řízení šnekem a kladkou, převod 1:20,0; kapalinové jednookružové bubnové brzdy, plocha obložení 1856 cm²; ruční mechanická brzda působí na bubny zadních kol, plocha obložení 928 cm²; pneumatiky 10,50 – 16.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI (valník) – rozvor náprav 2700 mm, rozchod kol 1600/1600 mm; d/š/v 4720/2195/2365 (s plachtou 2600) mm; ložná plocha d/š/v 3000/1900/500 + 370 mm; objem palivové nádrže 100 l; pohotovostní/užitečná hmotnost na silnici (v terénu) 2750/2250 (1500) kg; celková hmotnost 5200 (4450) kg; přívěs do 2000 (1600) kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost na jednotlivé převodové stupně 80 – 48 – 30 – 12,6 km/h, s redukcí 37,8 – 23 – 12,75 – 5,9 km/h; max. stoupavost 68 %; bezpečná brodivost 650 mm; základní spotřeba paliva 24,0 l/100 km při rychlosti 50 km/h.

Foto Helena Hyarová

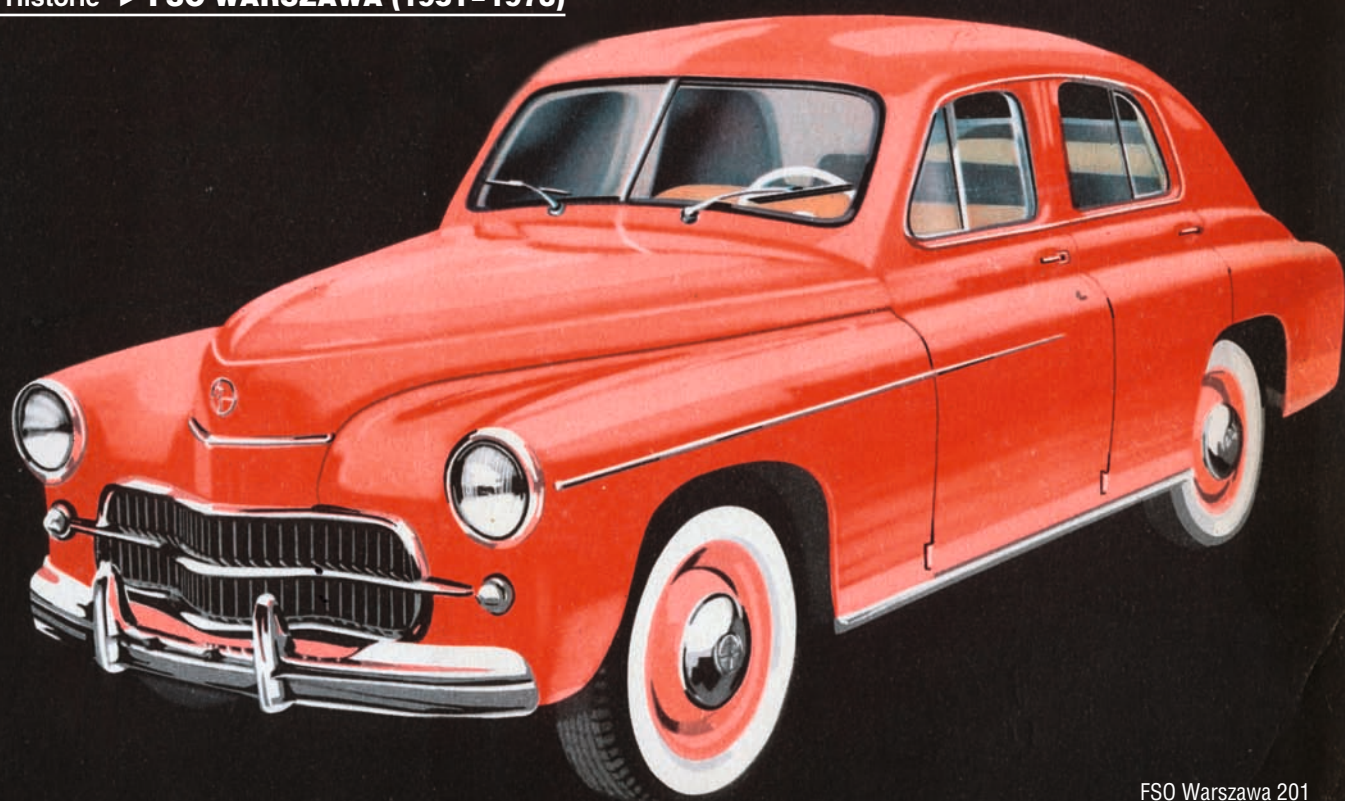
Tatra 805 byla především automobilem vojenským a v Československé armádě se uplatnila v různých verzích, teprve později se dostala do civilních služeb; vyvrcholením byly krásné expediční vozy pro cestovatelskou dvojici inženýrů Jiřího Hanzelky a Miroslava Zikmunda. Vojáci využívali jak klasické valníky s plachtou, tak různé skříňové vozy s vysokou i sníženou oddělenou nástavbou, konstrukčně spřízněnou s větším provedením pro Prahu V3S (obě vyráběla Karosa ve Vysokém Mýtě). Většinou šlo o radiovozy, mobilní velitelská stanoviště, ambulance, pojezdny dílny a podobně; třetí odlišnou karosářskou variantou byl malý cisternový automobil. V civilní službě se objevily valníky s nižšími bočnicemi (ano, zmíněný pro přepravu masa), jiné skříňové vozy (dokonce i pekařský) a především hasičské automobily, které patří k těm, jichž se dochovalo poměrně dost, protože toho příliš mnoho nenajezdily. Velmi elegantní byly skříňové vozy s karoserií v celku s budkou, ať už zmíněné expediční s upravenou maskou, anebo speciály pro Československý státní film (zvukový vůz) či jiné uživatele.

Na srazech veteránů a vojenské techniky můžeme často vidět mnohé vozy Tatra 805, klasické valníky i skříňové v barvě khaki, anebo červené hasičské, dochovaly se také expediční speciály, stříbrný s červeným zdobením (maska) pro Ing. Miroslava Zikmunda (nyní v Technickém muzeu v Kopřivnici) a s modrým pro Ing. Jiřího Hanzelku, který renovoval několikanásobný dakarský vítěz Karel Loprais. Unikátní prototyp osobní terénní Tatra 804 zachránil Jaromír Randa z Chocerad, zatímco jeho bratr Hubert na podvozku typu 805 postavil repliku štábního kapotového vozu z roku 1954, jenž používal ministr národní obrany Alexej Čepička, když svou politickou kariéru rozvinul sňatkem s dcerou prvního dělnického prezidenta Klementa Gottwalda. Údajně vznikly asi tři štábní vozy Tatra 805, ale to byla jen kuriozita. Klasické Tatra 805 patřily k pravidelnému obrazu našich silnic ještě dlouhá léta po ukončení jejich výroby. Byly prvními sériovými typy řady 800 (speciální vozidla), po nich následovaly větší 813 Kolos a unifikovaná 815, vyráběná po modernizaci vlastně dodnes.

5 Československé prototypy Tatra 804 (vlevo) a 805 štábní, oba s motorem T 603 a ve stylu Jeepu, anebo britského válečného Humberu 4x4

6 Prototyp terénního osobního automobilu Tatra 804

7 Replika štábního vozu T 805 kapotové koncepce (původně z roku 1954)



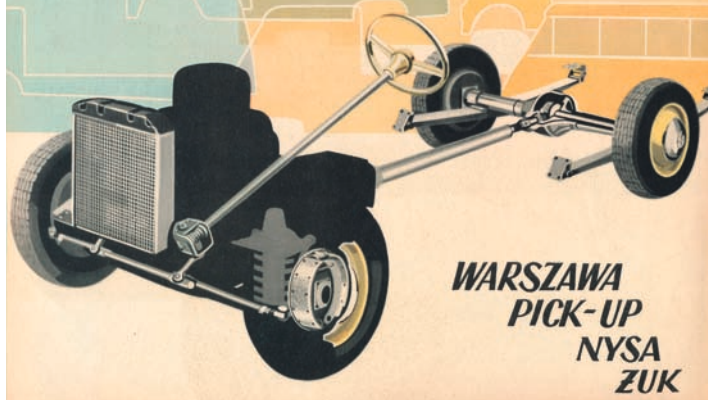
FSO Warszawa 201
na kresbě z dobového prospektu šedesátých let

Kresby FSO



1

Klasický podvozek posloužil nejen vozům FSO Warszawa, ale také dodávkovým FSC Żuk a ZBNS Nysa



MADE IN POLAND

Poláci nebyli ve výrobě osobních automobilů příliš úspěšní, symbolem jejich licenční produkce je ovšem Warszawa z Varšavy...

Předválečná výroba osobních vozů v Polsku nebyla velká, většinou šlo o montáž zahraničních značek, k nimž patřily především italský Fiat, ale i československá Praga, francouzský Citroën a americký Chevrolet. Světoznámý Stoewer, vyrábějící ve Štětíně, je ovšem považován za německý, existoval tam totiž ještě před německo-ruským posouváním polských hranic. Většina montážních závodů byla za druhé světové války zničena.

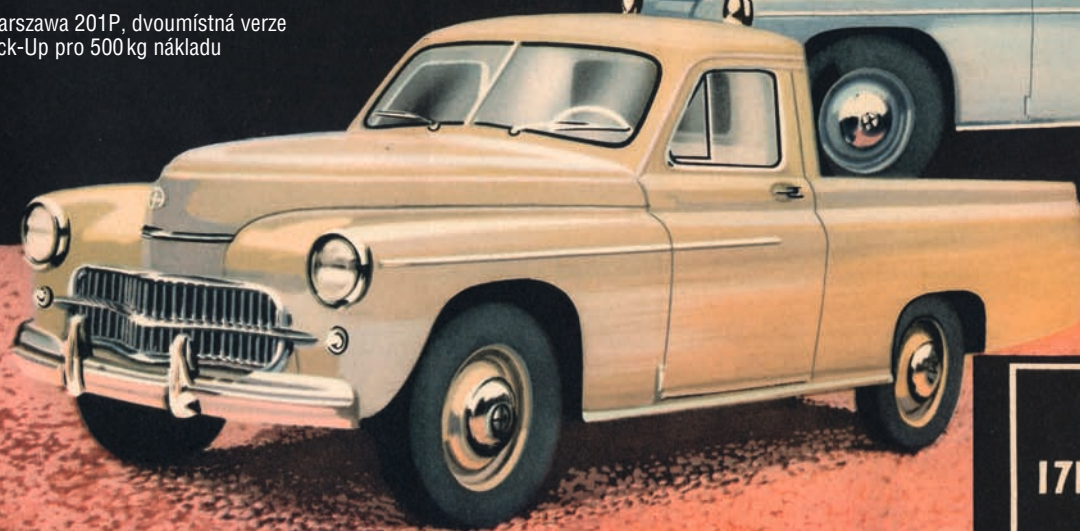
TOM HYAN

1 Warszawa 201 s nahlédnutím do zavazadlového prostoru a pětimístního interiéru

V roce 1945 dostalo Polsko znovu nabídku Fiatu na produkci modernizovaného typu 508, který se před válkou vyráběl jako Polski-Fiat. Dne 14. května 1948 byla podepsána smlouva na výstavbu automobilky s italskou pomocí, která by vyráběla sto tisíc vozů Fiat 1100 ročně. Jenže komunisté v Polsku přitvrdili a při jejich návštěvě v Sovětském svazu samotný Josif Vissarionovič Stalin (1878–1953), který Polsko společně s německými fašisty napadl a připravil o velkou část území, projevil velkou



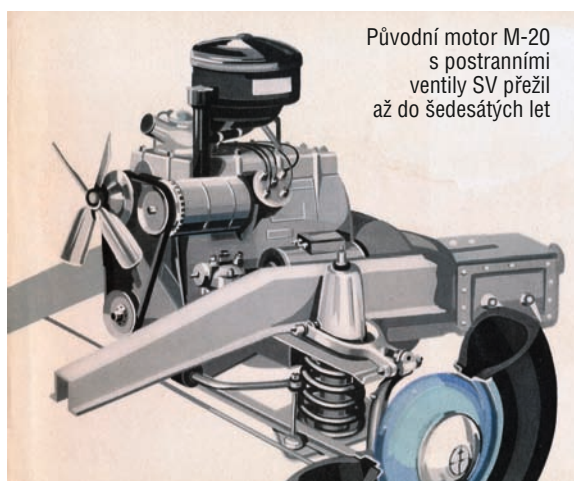
Warszawa 201P, dvoumístná verze
Pick-Up pro 500 kg nákladu



•PICK-UP•

1715 × 1370 × 1230

Kresby FSO



Původní motor M-20
s postranními
ventily SV přežil
až do šedesátých let

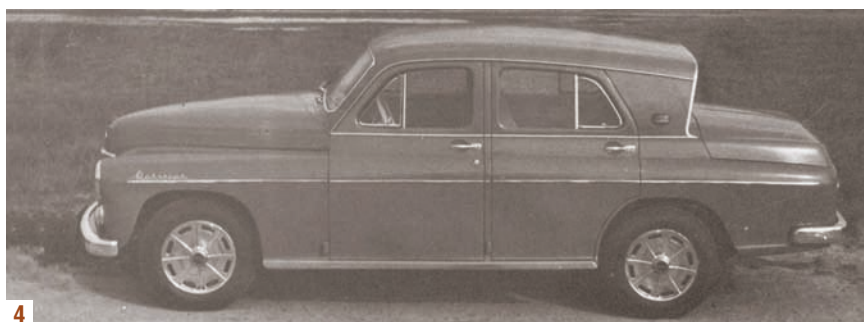


2

Foto FSO/Pol-Mot



3



4

nelibost nad tímto plánem. Výsledkem bylo následné zrušení smlouvy s Fiatem v roce 1949 a nabídka licence na dva ruské vozy, osobní GAZ M-20 Poběda (Vítězství) a nákladní GAZ 51, které vycházely ze zkušeností s předválečnou výrobou amerických Fordů v továrně GAZ v Nižném Novgorodu (později Gorkém). Byly založeny nové polské podniky FSO (Fabryka Samochodów Osobowych) ve Varšavě-Žeraniu a FSC (Fabryka Samochodów

2 Výrobní linka FSO v roce 1959 (mezi osobními typy jsou na lince také Pick-Upy)

3 První Warszawa vyjela z výrobní linky 6. listopadu 1951

4 Prototyp Warszawy s negativním sklonem zadního okna (1961)



Největší karosářskou změnou byla od roku 1964 tříprostorová karoserie (typ 203/223)

VÝROBA POLSKÝCH AUTOMOBILŮ FSO VE VARŠAVĚ

rok	Warszawa	Syrena
1951.....	75.....	—
1952.....	1 575.....	—
1953.....	1 563.....	—
1954.....	1 678.....	—
1955.....	4 015.....	—
1956.....	6 105.....	—
1957.....	10 020.....	200
1958.....	13 173.....	660
1959.....	15 340.....	3 010
1960.....	14 825.....	4 025
1961.....	13 650.....	4 922
1962.....	14 636.....	5 610
1963.....	13 422.....	8 330
1964.....	13 455.....	9 521
1965.....	15 726.....	11 808
1966.....	17 774.....	13 354
1967.....	15 176.....	13 843
1968.....	17 780.....	16 183
1969.....	17 683.....	18 023
1970.....	16 232.....	20 382
1971.....	13 500.....	25 229
1972.....	12 803.....	22 134
1973.....	4 266.....	—

Celkem ...254 472.....177 234

Zdroj: oficiální publikace FSO 1951–1976

Ciezarowych) v Lublinu, které postupně výrobu obou automobilů podle sovětského vzoru zavedly.

Továrna ve Varšavě byla postavena doslova na zelené louce, od roku 1948 pod taktovkou komunistů se na tom podíleli i mladí junáci z brigád Služby Polsce, jak se stalo na velkých stavbách socialismu zvykem. První automobil FSO M-20 Warszawa byl smontován 6. listopadu 1951 z dodaných dílů z Gorkého a od sovětského vzoru se nijak neodlišoval. Zastaralý motor byl čtyřválec 2120 cm³ (ø 82 x 100 mm) o výkonu 35 kW (48 k) s ventilovým rozvodem SV a pouze třístupňovou převodovkou, poháněl kola zadní tuhé nápravy. Místo nabízeného moderního Fiatu 1100, jenž slavil premiéru v roce 1949, tak Poláci montovali méně než dva tisíce vozů ročně až do roku 1954, teprve v roce 1957 produkce překročila deset tisíc, ale přes osmnáct tisíc se nikdy nepřehoupla. Ano, postupný náběh výroby lidového vozu Syrena celkovou produkci FSO zvýšil na 29 018 vozů v roce 1967, ale těch sto tisíc ročně překonala až v roce 1974, kdy po šesti letech licenční výroby Fiatu 125p soustředila se značným zpožděním své síly výhradně na moderní Polski-Fiat!

V roce 1953 zahájila továrna FSO i vlastní výrobu licenčních motorů M-20. Warszawa M-20 (později typ 200) procházela postupnou modernizací, na první pohled od roku 1957 vynikla působivější maska

► FSO WARSZAWA (1951–1973)



1, 2 Warszawa 203K (Kombi) se vyráběla od roku 1965, později přeznačená na 223K

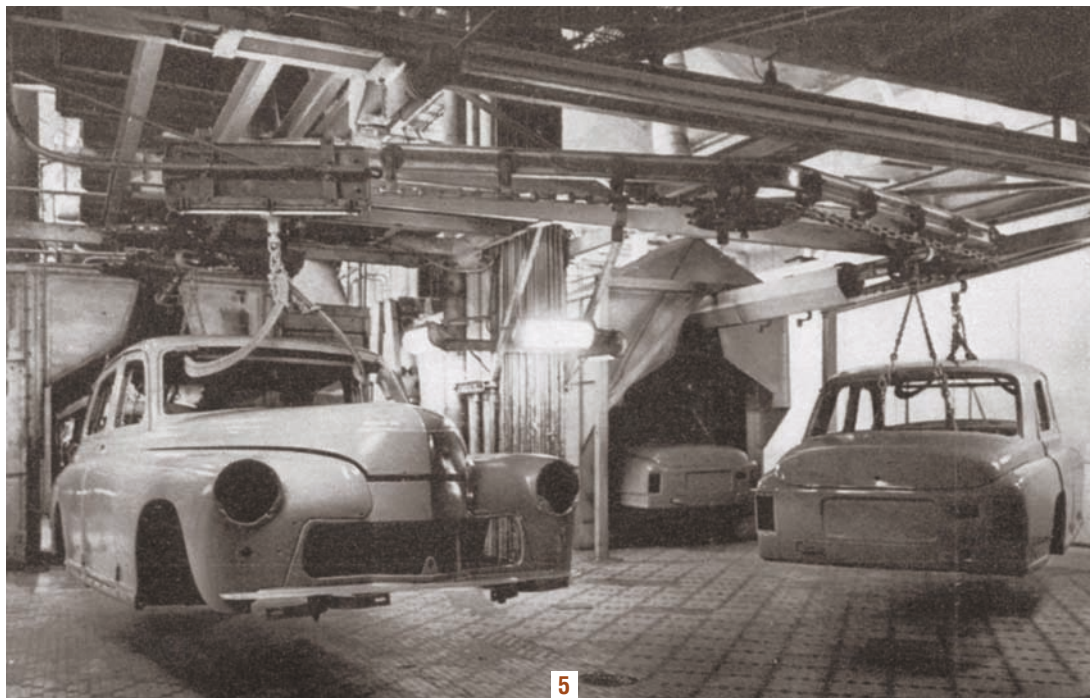
3 Dvoudílné víko žádě se u typu 223K vyklápělo vzhůru a menší část dolů

4 Prototyp Warszawy 203 s novou maskou, který nepřišel do výroby (1967)



přídě, výkon vzrostl na 37 kW (50 k) a v roce 1958 se představila první užitková verze 200P (Pick-Up) s užitečnou hmotností 500 kg, která záhy rozšířila exportní nabídku. Model 201 od roku 1960 měl dále zvýšený výkon na 40 kW (54 k), ale nadále starý motor M-20 s rozvodem SV! Polští konstruktéři však toužili po zlepšení, a tak navázali spolupráci s italskou karosárnou Ghia, která jim v roce 1959 dodala dva nově karosované prototypy Warszawy Ghia, jeden pontonový sedan (trochu ve stylu Lancia Flaminia) a jedno kombi, ale také ideový návrh kupé. Tehdejší šéf polské vlády, komunist Władysław Gomułka (1905–1982), všechny změny zamítl. Byl to proruský kolaborant, který pak aktivně podpořil sovětskou okupaci Československa, navíc patřil k odpůrcům individuálního motorismu.

Další změny pro Warszawu tedy chtěli prosadit polští konstruktéři, ale vesměs marně. V roce 1961 vyjely prototypy sedanů se stupňovitou zádí, jeden dokonce s negativním sklonem zadního okna jako americké vozy Mercury (anebo menší Ford Anglia). Jedinou podstatnou změnou typu Warszawa 202 byl přechod na modernější čtyřválec S-21, který při shodných rozměrech válců dostal ventilový rozvod OHV, čímž vzrostl výkon na 52 kW (70 k) při 4000 min⁻¹. Paralelně se vyráběly Warszawy 201 i 202 s oběma motory, protože výroba nových S-21



5

5 Výroba nových typů 203 se stupňovitou zádí

6 Sanitní provedení Warszawa 223A bylo přímo odvozeno z kombi

7 Warszawa 223P, poslední typ Pick-Upu, zkonstruovaného už v roce 1955

8 Výrobní program FSO do roku 1972 doplňovaly lidové vozy Syrena

9 Speciálně upravené sedany pro taxislužbu nesly typové označení 203T (223T)



8



6



7



9

Foto FSO/Pol-Mot

nestačila. Oba čtyřválcové se také dodávaly do závodů FSC Lublin a ZBNS Nysa, kde na podvozkových skupinách Warszawy vznikaly lehké užitkové vozy a minibusy (v prvním Żuky, ve druhém Nysy). Největší změnou se stal v roce 1964 přechod na karoserii se stupňovitou zádí, typ 203 vyjel s novým motorem, kombinace se starým nesla typové číslo 204. Nová byla také obdélníková maska předělu s méně výraznou jemnější mřížkou a už výhradně nedělené čelní okno. Karoserii navrhl Ing. Cezary Nawrot, jehož dílem jsou oba prototypy sedanů z roku 1961, obdivované kupé Syrena Sport a první postavený projekt minibusu FSO (Syrena Mikrobús 1960). Pokračovala produkce verzí Pick-Up (203P a 204P), v roce 1965 se objevila druhá karosářská varianta, pětidveřové kombi 203K/204K s vodorovně děleným zadním víkem, jehož větší část se otevírala nahoru a menší dolů, na základě kombi vznikly sanitní vozy 203A, na základě sedanů speciály taxislužby 203T. Kuriozitou se stala změna typového označení Warszawy z 203/204 na 223/224 na základě protestu Peugeotu u Mezinárodní unie výrobců, protože je přesvědčen, že

trojčíferné označení s nulou uprostřed má vyhrazeno (kupodivu si vyšlápí jen na Porsche 901/911 a Warszawy, proti Tatře 603 a Syrenám 101 až 105 vzhledem k prakticky lokálnímu rozšíření nic nepodnikl). Ve druhé polovině šedesátých let došlo k dalším pokusům o vylepšení, zkoušela se třístupňová samočinná převodovka BorgWarner v kombinaci s motorem S-21, později s britským vznětovým čtyřválcem Perkins 4-108 (ten i s třístupňovou mechanikou), ale zůstalo u pokusů. Vlastní čtyřstupňovou manuální převodovku dokončili ve FSO pro rok 1970, uplatnila se většinou ve vozech na export (Kolumbie) a později v užitkových verzích FSC Żuk a ZBNS Nysa. V roce 1967 se objevila Warszava se zcela novou širokou mřížkou předělu, zůstala však v prototypu. Jiný prototyp nového sedanu Warszawa 210, který poněkud připomínal Ford Falcon nebo pozdější Peugeot 604, byl navržen už v roce 1964 pro různé motory od čtyřválcové 1656 cm³/49 kW (66 k) až po řadový šestiválec 2485 cm³/63 kW (85 k). Jeho osud zpečetila v roce 1968 obnovená spolupráce s Fiatem a přechod na výrobu vozů Polski-Fiat 125p Warszawy jezdily také v Československu, první 201 přišly v šedesátých letech hlavně pro taxislužbu, další tisícovka 223 (a 223K) v roce 1968 pro služební účely. Byly pohodlné a spolehlivé, ale konstrukčně zastaralé, když 30. března 1973 výroba v Żeraniu definitivně skončila a na linkách je nahradily polské Fiáty, kterým ustoupila také Syrena 105 (produkce po 1972 převedena do FSM v Białsku-Bialej). Celkem podle údajů výrobce vzniklo 254 472 vozů Warszawa všech typů. ■

► FSO WARSZAWA 223 (1968)

MOTOR – zážehový řadový čtyřválec S-21, uložený podélně vpředu; OHV 2V; 2120 cm³ (Ø 82 x 100 mm); 7,5:1; 52 kW (70 k)/4000 min⁻¹ a 116 N.m/2200 min⁻¹; spádový karburátor Jikov 40 SOP. Litinový blok, hliníková hlava válců; pětikrát uložený klikový hřídel; chlazení kapalinou (10,5 l); mazání s olejem v klikové skříni (6,5 l). Elektrická výzbroj 12V, generátor 200W, akumulátor 45 A.h.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ – jednoduchou suchá spojka Ø 225 mm s mechanickým vypínáním; třístupňová manuální převodovka s řazením pod volantem (3,115 – 1,772 – 1,000 – Z 3,738), synchronizace na II. a III. stupni; stálý převod 4,55. Pohon zadních kol.

PODVOZEK – samonosná ocelová konstrukce s pomocným rámem vpředu; přední kola nezávisle zavěšena na dvojitéch příčných ramenech, vzadu tuhá náprava; vpředu vinuté pružiny a příčný zkružný stabilizátor, vzadu podélná poloeliptická listová pera; kapalinové teleskopické tlumiče; kapalinové bubnové brzdy; řízení 16:6:1 se šnekem a kladkou; pneumatiky 6,40 x 15.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2700 mm, rozchod kol 1395/1402 mm; d/š/v 4740/1695/1565 mm; světlá výška 190 mm; objem palivové nádrže 55 l; pohotovostní hmotnost 1320 kg, celková hmotnost 1870 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI – největší rychlost 130 km/h; základní spotřeba paliva 11,5 l/100 km.