

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

7/2021 65. ROČNÍK

automobil



59,90 Kč / 3,20 €
www.automobilrevue.cz

NEPŘEHLÉDNĚTE

- | Rolls-Royce Ghost
- | Alfa Romeo Giulia GTAm
- | Mercedes-Benz EQA



HYUNDAI BAYON RODINNÁ STYLOVKA



PEUGEOT 308

KOMPAKTNÍ KOMFORT

HISTORIE

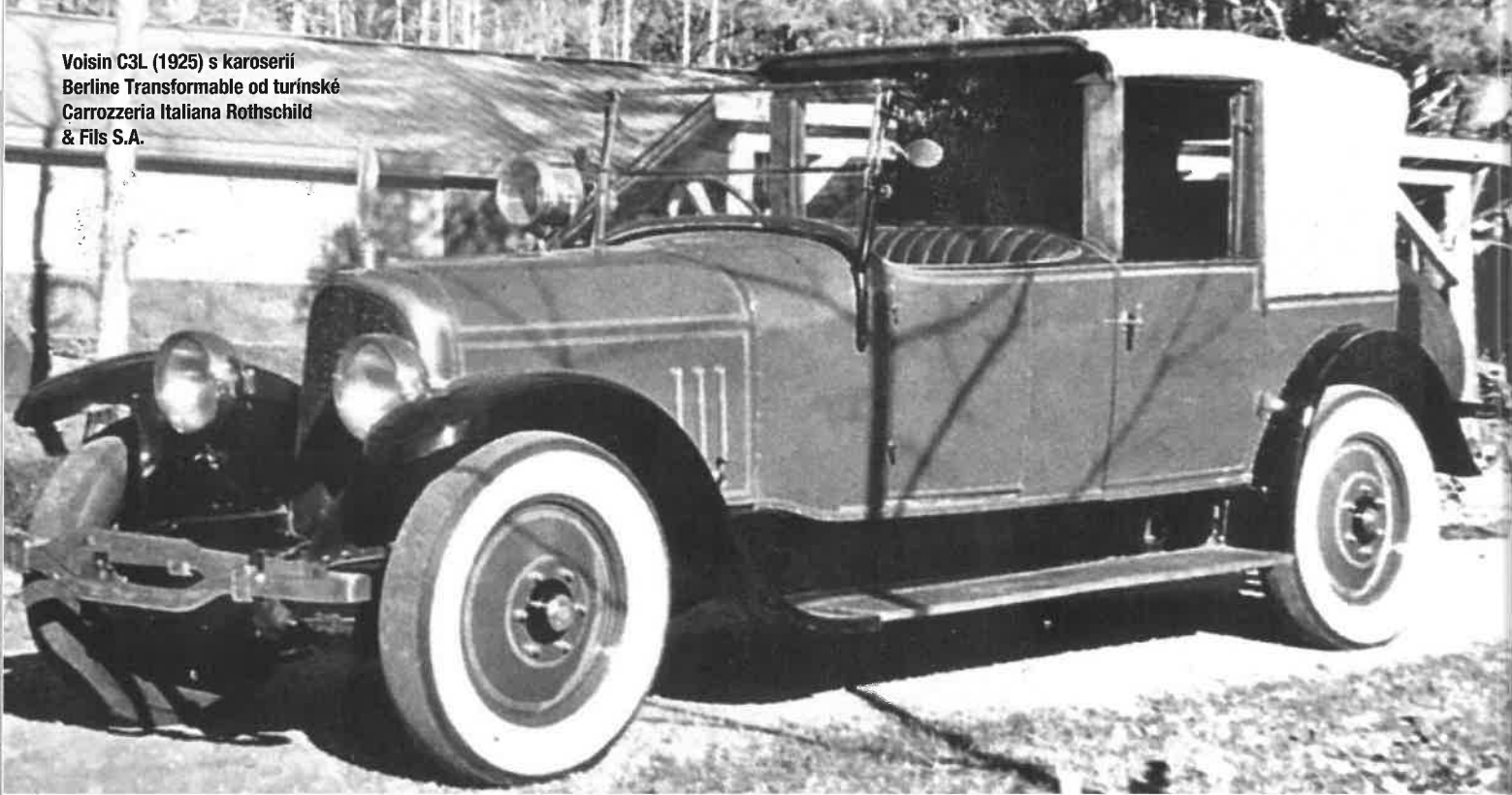
- | Renault 5
- | Voisin
- | Start 900



MARCELLO GANDINI

Stratos Zero a další kreace

Voisin C3L (1925) s karoserií
Berline Transformable od turínské
Carrozzeria Italiana Rothschild
& Fils S.A.



OSOBITOST V KAŽDÉM OHLEDU

JIŘÍ FIALA | Foto: autor, archiv autora a Philippe Ladure

Automobily Voisin, spjaté s 20. a 30. léty a rozeznatelné na první pohled, byly jen částí úžasného světa Gabriela Voisina, osvíceného technika a zchudlého továrníka. Jeho život je spjat s velikány světového letectví, motorismu, závodů a umění.

Gabrielův otec, povoláním slévač, opustil rodinu po narození jeho o dva roky mladšího bratra Charlese. Matka Amélie se s chlapci vrátila ke svému otci Charlesi Forestierovi, který měl v Neuville-sur-Saône továrnu. Děda vychovával chlapce s vojenskou přísností. Gabriela poslali do Školy krásných umění v Lyonu studovat architekturu, poté pokračoval v Paříži, kde si přibral i průmyslový design. Po absolutoriu krátce pracoval v architektonické kanceláři projektující Světovou výstavu. S bratrem, nadšeným mechanikem, sestrojili strojní pušku, parolod, kluzák, experimentální automobil (1899) a ornitoptéru (1897) poháněnou elektromotorem. Jeho duši ovlivnily dvě události. Roku 1900 se seznámil s bezdrátovou telegrafií a o pár měsíců později, na Pařížské mezinárodní průmyslové výstavě, viděl letoun Clément Ader Avion III. Gabriela ovládly létající stroje.

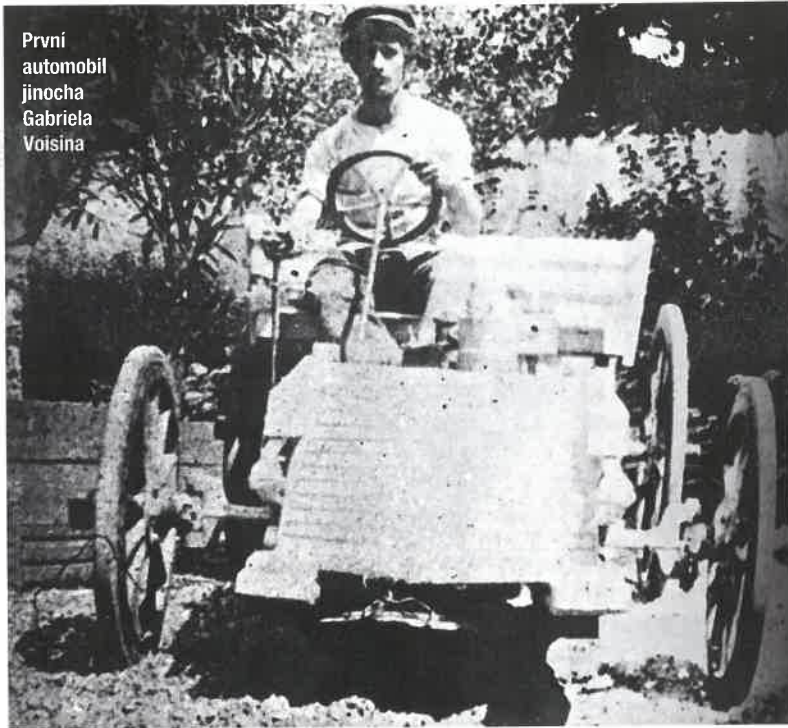
Po devíti měsících vojenské služby se v únoru 1904 přihlásil do leteckého kurzu. Už roku 1903 založili oba bratři spolu s Loui-sem Blériotem firmu Blériot-Voisin zabývající se vývojem a výrobou letadel, která jich v období 1903–1906 v továrně v Boulogne-Billancourt postavila několik typů.

Smrt jednoho z prvních aviatiků způsobila rozchod partnerů a ukončení činnosti. Stát začal létání regulovat. Roku 1906 bratři založili společnost Les Frères Voisin a k drakům a kluzákům přidali letouny. Podnik roku 1907 vybudoval na předměstí Paříže v Issy-les-Moulineaux novou továrnu. V témže roce jejich letadlo odstartovalo vlastní

Gabriel Voisin se narodil 5. února 1880 v Belleville-sur-Saone a zemřel 25. prosince 1973 v Ozenay. Zde na snímku z pařížského autosalonu roku 1921



silou a ulétlo vzdálenost asi 75 m (jako první let na světě). V té době američtí bratři Wrightové potřebovali ke startu katapult. Henri Farman si objednal první dvouplošník Voisin v červnu 1907 a 13. ledna 1908 s ním uskutečnil první let délky 1 km na uzavřeném okruhu. První světová letecká továrna již od roku 1908 prodávala dvouplošníky, roku 1911 jich 59 prodali registrovaným aviatikům a ve stejném roce postavil Voisin první (těžší, ale robustnější) letoun s kovovou nosnou konstrukcí. Ve věku 29 let Gabrielovi jako v historii nejmladšímu udělili titul Rytíře Čestné legie. Roku 1912 se v automobilu zabil finanční a obchodní ředitel Charles a společnost šla do likvidace. Gabriel založil novou firmu, z níž se po několika reorganizacích stala roku 1917 S.A. des Aeroplanes G. Voisin. Roku 1914 rozhodlo krizové jednání vlády, že pověří Voisina, aby vyráběl letadla pro armádu. „Udělal jsem to pro vlast, za licenci jsem nic nechtěl,“ vzpomíná, nicméně na 10 700 dvouplošnicích s motory Hispano-Suiza nebo Salmson zbohatl. Po válce mu bylo 38, měl peníze, frustraci z toho, jak byla jeho letadla s výzbrojí použita, 2000 zaměstnanců a obrovskou továrnu bez zákazek.



První automobil jinocha Gabriela Voisina

Pustil se do výroby montovaných domů o ploše 35, 75 nebo 105 m², které bylo možné „postavit svépomocí během tří dnů“. Byly atraktivní a docela levné a sklídily, k silné nelibosti stavebních firem a obchodníků se stavebními, velký zájem. Voisin se začal bát jejich odvety, tak vyklidil pole. Kromě toho vyráběl přídavné dvouválcové motory „Motor-Fly“ k jízdním kolům. Všechny tyto poválečné výrobky nesly značku Avion Voisin Issy. Líbily se mu parní automobily, protože byly technicky jednoduché. Vlastnil čtyři a využíval je k přetahování letadel z továrny z Billacourtu přes celou Paříž na cvičiště v Issy (kde později postavil továrnu), jež se stalo kolébkou francouzského letectví.

Voisin se zajímal o výrobu automobilů. Radil se už roku 1917 s mladým inženýrem Ernestem Artaudem, jenž měl zkušenosti s jejich výrobou. Spolu s kolegou Louistem Dufresnem, také zaměstnancem automo-

bilky Panhard et Levassor, zkonstruoval a postavil funkční čtyřválec 3969 cm³ s šoupátkovým rozvodem. Zaměstnavatel jim zaplatil i stavbu čtyř prototypů, ale rozhodl se nevyrábět je. V květnu 1918 se pánové objevili u Voisina, ten oba zaměstnal, koupil všechny výkresy, práva, prototypy i licenci šoupátkového rozvodu Knight. Inženýři oslovili také Andrého Citroëna, ježmuž se projekt líbil. Voisin již delší čas zvažoval s přítelem Andréem společnou výrobu velkých luxusních vozů. V červnu 1918 se celé automobilové oddělení Voisin přestěhovalo do Issy. Továrník, aby vše zvládl, přibral další talentované mladíky: Andrého Lefébvre a Mariuse Bernarda, které později nazýval „duchovními syny“ (pozn: měl jediné dítě, dceru Janine z prvního manželství). Citroën se ponávratuz USA a zavedení pásové výroby definitivně rozhodl pro masovou výrobu malých, dostupných vozů. Motory s šoupátkovými rozvo-



Voisin C4s Berline (1924) se čtyřválcem 1250 cm³ (30 k) ozdobený skotským vzorem



Ze tří postavených závodních speciálů C6 Course (1923), přezdívkou „Laboratoire“, se nedochoval ani jeden. Utkaly se se stejně novými Bugattí Type 32 „Tank“. Přísná aerodynamika se, díky aplikaci leteckých postupů, postarala o první závodní vůz se samonosnou karosérií na světě. Jejich řadové šestiválce (80 k, 175 km/h) se později velmi dobře uplatnily v cestovních C11, C14 a C15 (s objemem 2326 cm³)

dy měly tichý a hladký běh, ale byly výrobně velmi nákladné. Jednotka M1 mladík se ukázala jako velmi poruchová a zranitelná a Voisin ji osobně kompletně pře-konstruoval. Jeho první vůz C1, známý jako 18CV Voisin, nebyl ničím jiným než modernizovaným Panhardem. Prodával jej jako šasi a nechal karosovat externě. Svěrázný Voisin celoživotně bojoval proti „technické imbecilitě“ konstruktérů (uznával co nejjednodušší a nejlhčí řešení, co nejnižše uložené těžiště a aerodynamiku) i zákazníků. Ty, kteří neprojevili dostatečnou erudovanost nebo aspoň nadšení pro komplikovaný automobil, rovnou odkazoval ke konkurenci. Z toho důvodu později vyráběl karosérie, nejprve „modulárním“ způsobem, aby díky hliníku byly co nejlhčí. S Weymannem se přátelil ještě z éry letectví. Weymann využil vyzkoušenou leteckou technologii k výrobě automobilových karosérií s dřevěnou kostrou potaženou



Charles Voisin řídí v pořadí druhý automobil bratrů



Voisin M1, respektive C1 (1920), první sériově vyráběný vůz inženýrů Ernesta Artauda a Louise Dufresneho



Voisin C11 (1928) „Bijou“ lyonské karosárny Achard et Fontanel byl roku 2019 vydražen za 44 104 eur, odhadovaná cena se pohybovala v rozmezí 60 až 90 tisíc



Voisin C11 (1928) Cabriolet „Valse Blue“ od karosáře Simona Pralavoria



Šasi Voisin C7 (1928) v nálezovém stavu na Rétromobile 2019



Voisin C14 (1932) byl velmi blízký s C11, s nímž sdílel podvozek i řadový šestiválec 2,3litru



Voisin C3 C (1922) „Queen Alexandra“ se vyznačuje velmi vzácným a extrémně krátkým šasi. Šlo o první Voisin s brzdami na předních kolech. Stejný model vyhrál Grand Prix Štrasburku 1922

tkaninou. Voisin brzy přešel z Waymannova způsobu na vlastní systém, kdy dřevo a „fabric“ nahradil hliníkem. Něco podobného učinila i Carrozzeria Superleggera Touring, jež si tímto řešením udělala jméno. Jeho aerodynamické karosérie se staly legendami. Na šasi 17CV postavil první pontonovou karosérii na světě. Přátelil se s architekty Le Corbusierem a Frankem Lloydem Wrightem. Jednak si koupili jeho vozy, jednak jeho karosérie, především ty

nazývané Lumineuse nesly výrazný dotyk architektury art deco a funkcionalismu. Francouzský architekt, kdykoli nakreslil ve skicách automobil, vždy šlo o Voisin. Parkoval i na fotografiích ultramoderní Villy Stein, které v časopisech obletěly celý svět. Původní motor M1 s hliníkovými písty měl výkon 80 k, v drobnostech vylepšený pracoval v „malých“ vozích Voisin C1 (100 k, 121 km/h), C3 (100 k) a C5 (140 k).

C1 se vyznačoval čtyřstupňovou konvenční převodovkou a brzdami jen vzadu. Voisin roku 1920 zkonstruoval dvoumístný cyclecar Sulky (500 cm³) a v Paříži 1921 debutuující C2 s V12 (rozevření válců 30°) objemu 7,2 litru z lehkých slitin.

Každé kolo dostalo hydraulické brzdy s vlastním systémem a čerpadlem. C2 měl spojku složenou ze dvou protiběžných turbín v olejové lázni a s elektrickým parkovacím zámekem. Zadní pérování bylo též hydraulické. Vznikly dva extrémně výrobně nákladné prototypy. Ing. Marius Bernard zkonstruoval čtyřválcový 1243 cm³ C4, s nímž chtěla firma vstoupit na trh malých luxusních vozů. Debutoval v půli roku 1921.

V duchu vlastní politiky „nekonečné jednoduchosti“ dostal C4 jen nezbytné komponenty – termosifonové chlazení místo vodního čerpadla, uložení klikového hřídele ve dvou místo pěti ložisech a minimalistickou nýtovanou hliníkovou karosérii. Pomocná epicyklická převodovka zdvojnásobovala dostupnou rychlost. Nejprve ji ovládali mechanicky, později pneumaticky a nakonec elektricky. Dominic Lamberjack řídil C4 soutěžící s luxusním rychlíkem Le Train Blue na trati Paříž–Milán. Porazil jej o 6,5 hodiny. Zvětšením objemu motoru na 1328 cm³ vznikl typ C4S a na 1550 cm³ C7. Dělo se tak zvětšováním vrtání při stejném zdvíhu 110 mm. Stejný měl i první řadový šestiválec C11 objemu 2326 cm³, který byl asi nejúspěšnějším typem. Kromě toho existovaly i větší šestiválce C12 (4331 cm³) a C16 a C22 (5830 cm³), respektive C23, C24, C25, C26, C27, C28 s různě upravenými podvozky, a také aerodynamický Aérospout. ■



Voisin M1(C1) (1919) ještě bez předních brzd. Kurátor španělského muzea Salvatora Clareta se domnívá, že ochraňují nejstarší dochovaný kus. Kuriózní je hliníková karosérie torpédo, která by též měla odpovídat té původní