

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

8/2021 65. ROČNÍK

automobil



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

HISTORIE

- | Mille Miglia 2021
- | Subaru Leone
- | Bill Mitchell



VOLVO CONCEPT RECHARGE VÝHLED DO BUDOUCNOSTI



ELEKTRICKÝ OBÝVACÍ POKOJ

HYUNDAI IONIQ

NEPŘEHLÉDNĚTE

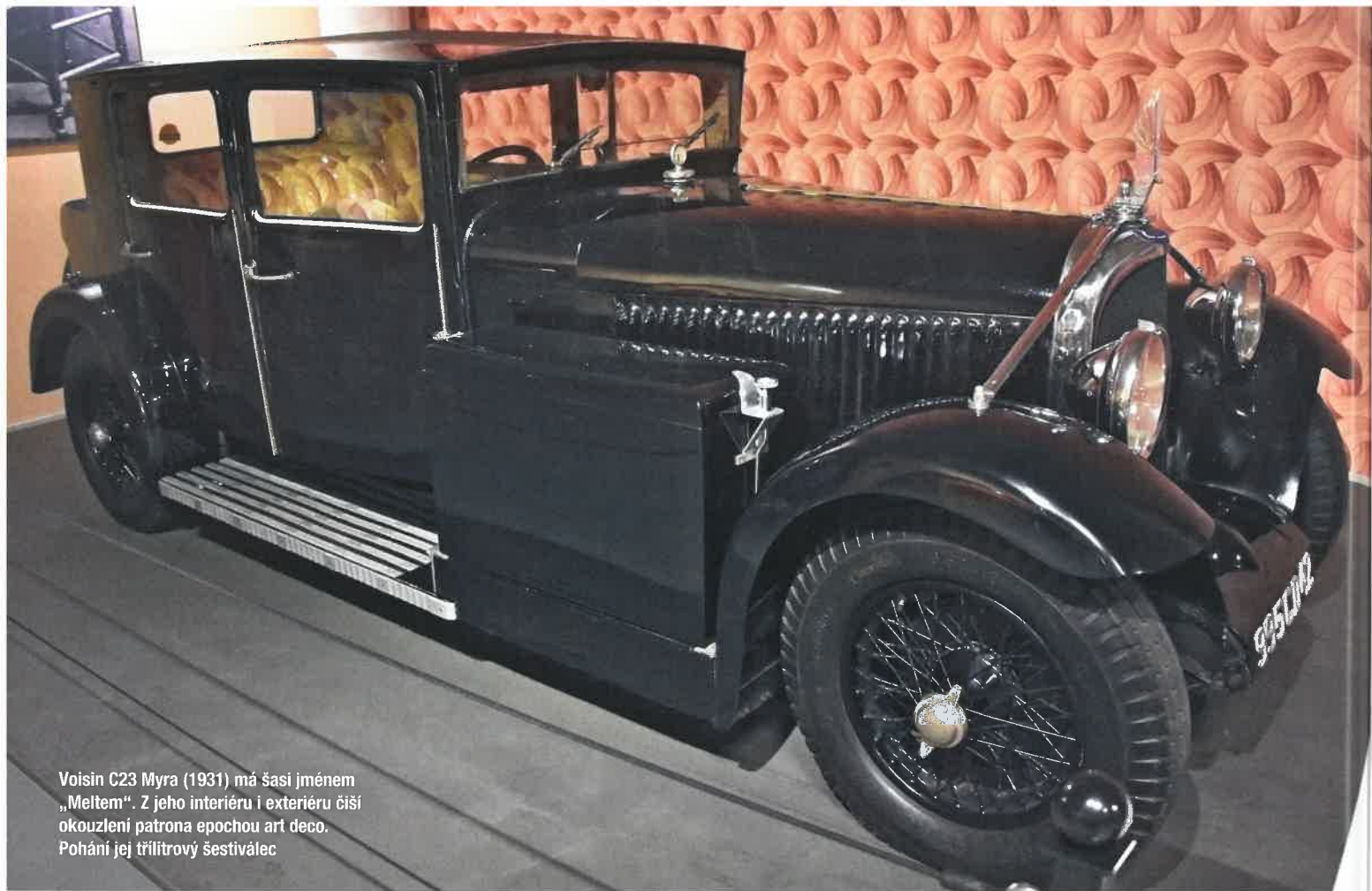
- | Land Rover Defender V8
- | BMW řady 4 Cabrio
- | Škoda RE-X1 Kreisel



ŠKODA 976

Rozplynutý sen o předním pohonu





Voisin C23 Myra (1931) má šasi jménem „Meltem“. Z jeho interiéru i exteriéru čiší okouzlení patrona epochou art deco. Pohání jej třílitrový šestiválec

VE ZNAMENÍ KŘÍDEL

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

Vracíme se do poloviny dvacátých let minulého století, kdy originální automobily Gabriela Voisina zažívaly své nejslavnější období.

Vybrané podvozky dostaly snížené šasi určené původně pro speciální rekordní automobily. Konfigurace V12 vznikla ze dvou šestiválcových hlav se společným blokem z lehké slitiny (11 660 cm³). Neprodala se ani dvacítká ultradrahých vozů, jež stály téměř dvojnásobek ceny Bugatti Type 46. Se sníženým objemem 3850 cm³ a 4860 cm³ poháněly silniční C19, C18 a v upraveném šasi i C21 a C20. Voisin, aby podpořil publicitu a zvýšil prodejnost, se rozhodl účastnit závodů. Za konstrukci speciálů, jejich vývoj a testy byl odpovědný a činnost v depu během závodů řídil André Lefèbvre. V letech 1920 až 1925 vyhráli 90 závodů. Největším úspěchem byla první tři místa v Grand Prix cestovních vozů ACF 1922 ve Štrasburku. Výbornou aerodynamikou a nízkou hmotností deklasovaly Voisiny soupeře natolik, že pro příští rok ACF změnil technická pravidla, což továrník bral jako osobní urážku. Pro ročník 1923 neměli vhodný motor. Lefèbvre za šibe-

ničních 6,5 měsíce zkonstruoval řadový šestiválec, který vznikl z nepoužitého zvětšeného čtyřválcce C4 (1328 cm³) přidáním dalších dvou válců – typ C6 Course nebo, jak jej nazval tisk, Laboratoire (1984 cm³). Byl to první závodní vůz s de facto samo-

Voisin C23 „Char“ (1932) s výraznými prvky art deco

nosnou karosérií a chyběl mu diferenciál. Úspěchy v závodech se kvůli poruchám (nikoli motorů) a haváriím nedostavily. Voisin vzpomínal, že účast byla bláznovstvím, ale díky tomu se spolehlivé šestiválce 2323 cm³ objevily v silničních C11, C14 a C15. Malé C10 (čtyřválec 1,47 litru) skončily 2. a 3. v kategorii voiturette. Od tohoto momentu Voisin zanevřel na závody a vrhl se na rychlostní rekordy na právě otevřeném autodromu Linas-Monthéry u Paříže. Lefèbvre zkonstruoval zvláště odolné speciály, nejprve upravený C5, z jehož chyb se poučil, C12 prokázal kvality nového šestiválce. Speciály pro zdolání světového rekordu, mety 24 hodin, a především na 40 000 km (obvod zeměkoule) a později na 50 000 km, by nevznikly, nebýt financí věrného sponzora YACCO a později i firmy





Veliká limuzína Voisin C24 (1933) budila veliký rozruch



Voisin C25 „Aérodynamique“ (1934) s okny jak průzory batyskafu, třílitrový šestiválec (100 k)

Gaz de Paris, jež potřebovala propagovat syntetické palivo benzol, vyráběné z černouhelného dehtu.

Voisin zkonstruoval generátor pro civilizované a tiché starty Dynastart, zapracoval na podtlakovém systému brzd Dawandre, brzy nahradil pomocnou dvoustupňovou, elektricky ovládanou převodovku elektromagnetickou převodovkou Cotal. Má se za prokázané, že spolu s Lefèbvre pracovali na voze s pohonem předních kol. Téměř jistě existovaly jeho výkresy, spekuluje se o funkčním prototypu. Roku 1929 koupil Paul-Albert Bucciali motor Voisin 4,9 litru V12, jež instaloval, otočený o 180°, do svého prototypu s pohonem předních kol (pozn.: Lefèbvre, kterého osobně doporučil Voisin, nastoupil v únoru 1933 k Andrému Citroënovi, kde dostal volnou ruku a stal se autorem nezapomenutelných typů Traction Avant, Type H, DS/ID a 2CV s pohonem předních kol).

Gabriel Voisin v letech 1908 až 1919 uplatnil 24 patentů v letectví a v období 1919 až 1966 celkem 194 patentů pro automobily a vojenská vozidla. Z jeho továren vyjelo nejméně 17 typů letadel, 35 typů silničních a 8 závodních automobilů, přídatný motor a později další, jež navrhl jako samostatný konzultant. Voisin nikdy nepočítal peníze. Miliony vydělané letadly utrácel za vily, paláce, jachty a opulentní večere, jakož za dary umělkyním a milenkám, jichž měl bezpočet. Jeho luxusní a velmi drahé vozy se neprodávaly nijak dobře, Černý pátek pád zrychlil, roku 1931 zůstal Voisin bez prostředků. Jeho společnost převzalo belgické konsorcium, jež chtělo ustanovit European General Motors. Už jim patřila majorita v belgických luxusních značkách Minerva a Impéria. Noví šéfové okamžitě ukončili projekt V12, ale slíbené peníze nikdy nedorazily. V továrně Issy pak přerušované v letech 1931 až 1939 (?) vyráběli vozy Impé-

Voisin C24 „Chatelaine“ (1933) s řadovým šestiválcem 3 litry (85 k) cenou i výstředností konkuroval vozům Rolls-Royce nebo Bugatti

Typická modrá křídla a hliníkový maskot „La Cocote“ (kuřátko, ale též mladá promiskuitní svůdnice) na chladiči C32 „Charante“ (1932)

ria pro francouzský trh. Gabriel Voisin asi po dvou letech vybojoval znovu vládu nad továrnou, aby ji roku 1937 definitivně ztratil ve prospěch finančního konsorcia francouzského Arména M. Garabeddiana, jež jej nadále zaměstnával jako nezávislého konzultanta v dílnách „laboratoria“. Nový vlastník koupil nevyužitý zbytek pontonových rámu, původně pro Aéroport. Místo šoupátkových motorů je osadil klasickými americkými řadovými šestiválci Graham 3560 cm³, které vybavil kompresorem, čímž zvýšil jejich výkon z 90 na 116 k. S různými karosériemi jich neprodali ani 20. Dostaly označení Voisin C30. Gabriel Voisin, jež s nimi neměl nic společného, je pohrdavě nazýval „politováníhodnými kusy železa“. Během druhé světové války převzala podnik Sociétés des Aéroplanes Voisin větší letecká firma Gnome et Rhône. Za okupace tu vyráběli letecké díly pro Němce, po válce byla firma zestátněna



Elegantní Voisin C28 „Aérosport“ (1935)



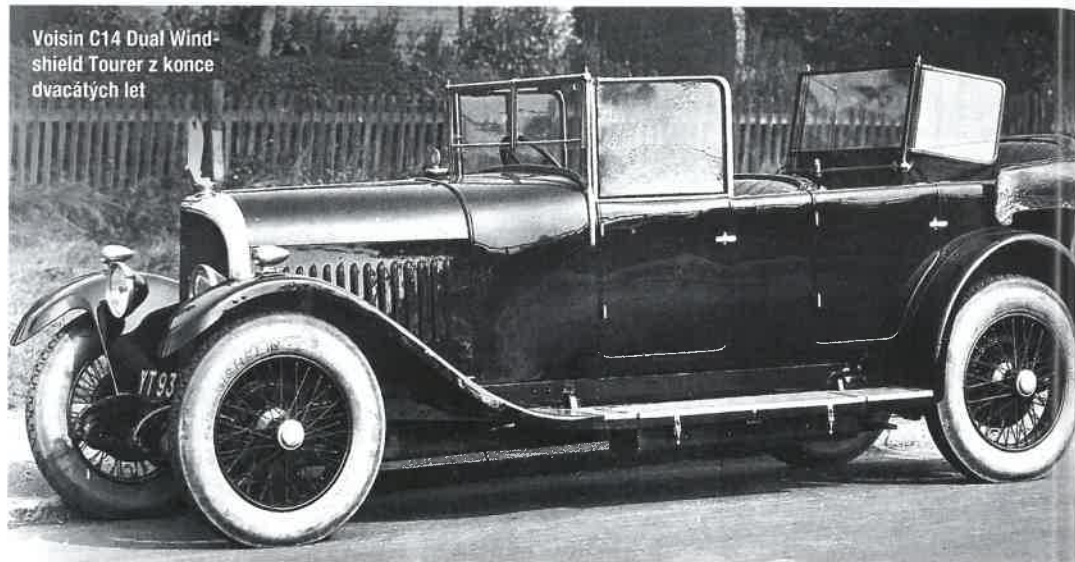


Interiér a ovládací prvky nezůstávají pozadu za extravagantním exteriérem C32 „Charante“ (1932)



Voisin C30 (1938) Goelette Cabriolet s americkým motorem s klasickými písty

a začleněna do státního leteckého koncernu SNECMA, později SAFRAN. Voisina pozvali španělští ministerští úředníci a obchodníci ke konzultaci, aby jim pomohl navrhnout a do výroby připravit luxusní vůz oživené značky Hispano-Suiza. Plánovali jich vyrobit několik set především pro potřeby vlády, ambasadorů, šlechticů a obchodníků. Debut se měl odehrát na newyorském Světovém veletrhu, jenž měl ukázat světu „nové Španělsko“. „Franco mi ještě dlužil tisíce dolarů za přípravu a výrobu lidové tříkolky, která mě stála malé jmění.“ Pravdou je, že jediný vůz, který se po



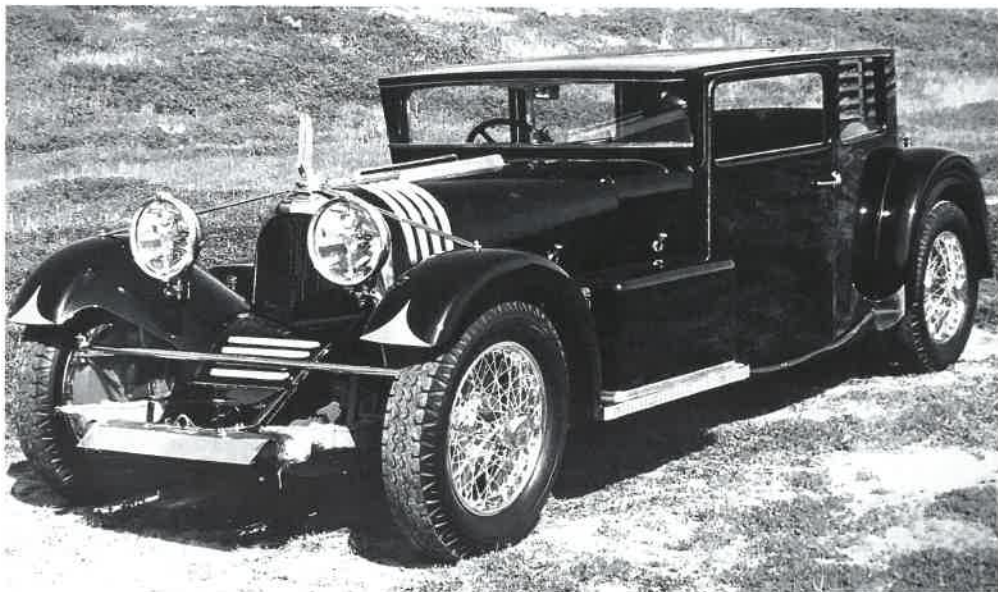
Voisin C14 Dual Windshield Tourer z konce dvacátých let



Voisin C25 „Cimier“ (1935), aerodynamická Demi Berline

válce vyráběl a vozil jeho jméno, byl dvoumístný ultralehký C31 Biscooter. Debutoval v Paříži 1950 se vpředu uloženým, vzduchem chlazeným dvoudobým motocyklovým dvouválcem 125 cm³ Gnome et Rhône pohánějícím přední kola. Protože SNECMA s výrobou C31 nesouhlasila a produkci ukončila, prodal Voisin v červnu 1953 výrobní práva barcelonské firmě Autonacional SA. Spolu s inženýrem Damienem Casanovou vozík přestavěl. Do zadě umístili vzduchem chlazený jednoválec 197 cm³ vznikající v bývalé továrně Hispano-Suiza. Šlo o licenci britského mo-

Voisin C20 „Simoline“ (1931) Dual Berline V12 se sníženým, podvěšeným podvozkem



toru Villiers. Poháněl zadní kola. Autonacional do roku 1958 vyrobil desítky tisíc Biscooterů. Na žádost vládní armádní agentury DEFA zkonstruoval a pro výsadkové jednotky postavil plovoucí terénní automobil TEP s vynikajícími jízdními vlastnostmi (na silnici až 70 km/h), s pohonem a řízením všech kol. Poháněl jej plochý dvouválec Panhard Dyna a uvezl 300 kg nákladu. Armáda pak změnila zadání. Nevyšla ani licenční výroba vozíků v Maroku a Argentině. Posledním vozem s jeho jménem byl šestikolový nákladáček s motorem 200 cm³, vystavený v Paříži 1957. Pak se starý pan Voisin stáhl do venkovského domu na břehu řeky Saôny, který mu vrátila jedna bývalá milénka. Dožil zde s o desítky let mladší Španělkou, krasavicí, již si bral, když jí bylo 16, a jako „věno“ si odvezl i její starší sestru, jež s nimi žila jako duenna. Ve věku blížící se osmdesátky zde napsal tři díly paměti. Hlava mu již dobře nesloužila – a kromě továrny přišel i o veškeré své archivy. Knihy proto obsahují nepřesnosti. Náklady na vývoj, stavbu prototypů, výrobu ani své vozy nikdy nepočítal. Odhaduje, že jich mohlo být až 27 000 až 65 000. Jiné zdroje uvádějí počet 17 100. Pokud odečteme produkci Biscooterů, vychází realistický odhad na méně než 7000 automobilů. Vyznával heslo: „Voisin nestaví vozy do série.“ Také proto se jeho produkty velmi obtížně identifikují. Nepravidelně kombinoval kódy, výkony daňové i fiskální, jména podvozků i karosérií. Biografie exkluzivní značky je překvapivě velmi chudá. Snad jsme dnes, alespoň v hrubých rysech, splatili informační dluh vůči technickému vizionáři a svébytné, každým coulem samorostlé osobnosti.

Autor děkuje za podklady Philippu Ladureovi, světovému expertu a prezidentu Společnosti Les Amis de Gabriel Voisin, a Maternelle Gautierovi. Philippe se nám svěřil, že několik let hledal levný, ale reprezentativní prostor pro průřezovou výstavu ke 100. výročí vzniku automobilů Voisin. Nejlepší podmínky mu nabídl loňský Stuttgart, kam přivezli 15 vozů a odkud pochází část fotografií. ■