

Nestranný a nezávislý měsíčník o historii automobilů a motocyklů orientovaný na historii motorismu

Motor Journal

5

Květen
2021

Ročník XXI.
číslo 229

120 • Kč

Foto: Dan Lexa



Zenith 6-80



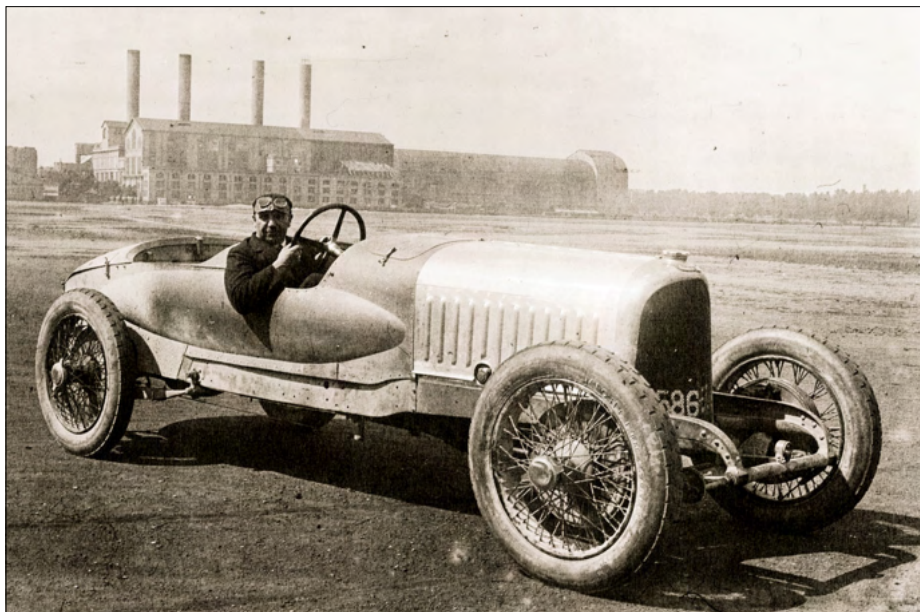
Tandem Perič



Avion Voisin



Na výletě



Arthur Duray s automobilem Voisin před Grand Prix de l'A.C.F. ve Štrasburku 1922



Gabriel Voisin kolem roku 1929

Avions Voisin historie závodů a rekordů

Není to tak dávno, co oslavily stoleté výročí nepřehlédnutelné a poněkud tajnosnubné automobily značky Avions Voisin. Jejich neoddělitelnou, relativně krátkou historií jsou souboje s rychlostí a vytrvalostí.

Gabriel Voisin (* 5. II. 1880 v Belleville-sur-Saone, † 25. XII. 1973 v Ozenay) postavil na sklonku 19. století s o dva roky mladším bratrem Charlesem první automobil, také roku 1897 elektricky poháněnou ornitoptéru. První letadlo viděl roku 1900 a o tři roky později založil s Blériotem firmu pro výrobu kluzáků a letadel. Další stejného zaměření pak s bratrem roku 1906. Roku 1907 postavili letadlo, které se jako první na světě oficiálně vlastní silou rozjelo, vzneslo se a zase přistálo.

Wraightovi v USA ve stejné době startovali pomocí katapultu. Henri Farman v lednu 1908 na dvouplošníku Voisin získal bohatě dotovanou cenu, když jako první na světě vlastní silou absolvoval kilometr dlouhý let v kruhu v délce 1 km.

Firma z pařížského Billancourtu postavila roku 1907 novou továrnu v Issy-les-Moulineaux. To již dva roky, jako první, oficiálně vyráběla a prodávala letadla. Roku 1911 zkonstruovala a dodávala první letadlo s kovovou nosnou konstrukcí – sice

těžší, robustní ale ne křehké. Není divu, že vláda pověřila roku 1914 Voisina, aby dodával letouny armádě. I když vlastenecky poskytl licenci zdarma, po skončení války se zde nacházel třicetiosmiletý multimilionář, nejmladší rytíř Řádu Čestné legie s obrovskou továrnou s 2000 zaměstnanci a bez zakázek.

Je pozoruhodné, jak se jeho osud podobá osudu André Citroëna, s nímž se dobře znal. Peníze nikdy nepočítal. Rozhazoval je za milenky a umělkyně (jichž měl nepočítaně), jejich vily, jachty a legendární hostiny. S manželkou se brzy rozešel. Miloval krásné ženy. Nebylo výjimkou, že zvládl i tři večere za den – dvě s milenkami a třetí s manželkou. Na jeho postavě to nebylo vidět. Až po mnoha a mnoha letech potkal ve Španělsku šestnáctiletou krásku, s níž se oženil. Do domácnosti „dostal jako věno“ i její starší sestru, která s nimi žila jako duenna.



Stánek Voisin v Grand Palais v roce 1919



Bicyclette Voisin Motor-Fly



Gaillon 1. 10. 1921, Ernest Artaut na Voisinu



Nice 1922, závod do vrchu la Turbie, Henri Rougier na Voisinu

Bohéma nikdy nezajímalo, kolik stál vývoj automobilu, výrobní náklady, ani kolik vozů vlastně vyrobil – „*nestavím vozy pro sérii*“ – což se mu krutě vymstilo, když nastala krize. Přišel o veškerý majetek. Naštěstí měl vždy dostatek fištrónu a erudice a noví majitelé jeho podniku byli natolik prozíraví, že jej nechali jako nezávislého konzultanta a čestného ředitele bádát a konstruovat v původním Laboratoire. Na stáří se přestěhovali do venkovského domu na břehu Saômy, který mu vrátila bývalá milénka. Zde ve věku téměř osmdesáti let začal psát paměti. S majetkem přišel i o archivy, což se v jeho třídním díle bohužel projevuje.

Po první světové válce zkoušel různé aktivity. Chytrý program levných montovaných rodinných domů („*lze je postavit svépomocí za tři dny*“) se rozjel tak úspěšně, že se bál odvety stavebních firem. Proto jej brzy ukončil. Domy dostaly značku Avion Voisin Issy, stejně jako jeho přídatné motorčky „*Motor-Fly*“ k jízdním kolům.

Od roku 1917 začal uvažovat, že se pustí do výroby automobilů. Neměl znalosti ani zkušenosti s jejich výrobou, proto konzultoval s mladým inženýrem Ernestem Artaudem z Panhard & Lavassor. Jednou obědval v pařížském restaurantu Maxim's. Přišel sem za ním Artaud s výkresy luxusního automobilu se čtyřválcem s motorem se šoupátkovým rozvodem Knight, který nakreslil s přítelem z práce Louísem Dufresnem. Panhard & Lavassor zaplatil

nejen projekt, ale i stavbu čtyř prototypů, rozhodl se však vůz nevyrábět (podobně jako André Citroën), tak mladíci vše odkoupili. Gabriel Voisin bral naopak všechno, včetně obou konstruktérů. Tak rázem přišel k hotovému a začal hned v Issy vyrábět auta. Potřeboval další konstruktéry. Zaměstnal inženýry André Lefèbvra a Mariuse Bernarda, které později nazýval „*duchovními syny*“ (vlastního nikdy neměl, jen dceru Janine z prvního manželství), oba jej doprovázeli až do hořkého konce.

Po válce chtěl každý závodit, nebo se aspoň na závody dívat. Francouzská silniční síť byla v troskách, museli se spokojit s krátkými silničními okruhy nebo závody do vrchu. Voisin se vrátil v květnu 1920 z dovolené do Issy a zjistil, že prodejní oddělení připravilo jeden vůz na závod. Vzalo nový 18CV s těžkou karoserií Kellner ze skladu, nabarvili jej červeně a bylo hotovo. Patron okamžitě pokus zarazil, ale byl si vědom praktické publicity v případě úspěchu. Vzal své nejlepší šasi, upravil standardních 84 k šoupátkového motoru na 100 k a vše obalil konstrukcí, která vycházela z gondoly jeho bombardovacího trojpláštníku. Skládala se z dřevěných obručí potažených lněným plátnem, přidal pár proutěných sedadel (ta vážila 19 kg). Speciál připravený ke startu o hmotnosti 698,5 kg s vynikající směrovou stabilitou a jízdními vlastnostmi ohrožoval mnohem výkonnější konkurenci.

Voisiny se objevovaly na startu každou neděli, vítězily. Během pěti let vybojovaly devadesát zlatých věnců. Organizátoři závodů je začali kvůli karoseriím šikanovat. Objevilo se mnoho zájemců o koupi replik. Voisin o tom nechtěl ani slyšet, nechtěl prodávat vozy s plátěnou karoserií. Navrhl tedy super lehkou karoserii phaeton (Voisin C5). Tím, že ji vyráběl vyráběl se stal také karosářem. Zájem byl takový, že nestačil dodávat.

André Lefèbvre konstruoval, stavěl a zkoušel závodní speciály. Intuitivní, geniální technik Voisin a exaktní letecký inženýr s vědeckým základem si výborně rozuměli. Často spolu zkoušeli auta. Občas jezdili na víkend z Paříže do Cannes, kde měl Voisin loď a kde lovil krásky. Cestu z Issy na Coted'Azur v délce cca 950 km přes Alpy, osady a za běžného provozu prý ujeli za 12 hodin. (Ø 80 km/h). Nebezpečné, bezohledné a odvážné!!

Voisin se zapojil do populárního soutěžení mezi Paříží a Nice s nejrychlejším, nejluxusnějším a nejdražším rychlíkem Le Train Blue (spojující Calais s Ventimiglia na Riviéře). Dominique Lamberjack, přítel Voisina a dealer jeho vozů a Bugatti byl znalcem evropských silnic a veteránem závodů. Pátého dubna 1921 rozjel Voisin 100 k 18CV s celohliníkovou karoserií a motorem 4,0litru, jehož jediná úprava spočívala v nádrži na 150 l benzínu a přidanými brzdami předních kol. S náplněmi,



André Lefèbvr byl skvělý konstruktér i závodník



Le Mans 29. 5. 1922, Pierre Gustave Gaudermen na Voisinu



Dominique Lamberjack na Voisinu před startem Paříž–Nice 1923



Dominique Lamberjack, vítěz kategorie do 1,5 litru Voisinu 18CV ročníku 1925 oblíbeného Mezinárodního kritéria cestovních vozů Paříž–Nice (1921–1937)

náradím a párem náhradních pneumatik vážil asi 1500 kg. Vyrazil ve tři ráno z Paříže a za 11 hodin 30 minut a 40 sekund byl v Nice. Porazil rychlík o 6 hodin a také překonal rekord André Dubonnetta v 32CV Hispano-Suiza 6,6litru. Celosvětový ohlas tisku byl enormní, zvýšila se reputace Voisina jako výrobce luxusních vozů. Povzbuzen, vyslal příští rok závodníka pokorit rekord trasy Paříž–Milán. Zavládlo zděšení, aby nenastal chaos na silnicích Francie. Tentýž závodník pak vyhrál absolutně Mezinárodní kritérium cestovních vozů Paříž–Nice (1923) na Voisinu 18CV a taktéž kategorii vozů do 1,5 litru v ročníku 1925.

Pořadatel Automobile Club de France (ACF) Velkých cen Cestovních vozů pořádal roku 1922 GP de Tourisme ve Štrasburku. Voisin přihlásil tři 18CVs, pro ně již odzkoušenými hořčíkovými písky místo hliníkových, a se záměrně menšími karburátory, aby výkon motoru omezil pro závod dostatečných 120 k při 3600 min⁻¹. Blok motoru a chladič ležely o 20 cm níže. Pravidla ACF říkala, že automobil musí mít šířku karoserie nejméně 1,3 m, Voisin nakreslil phaeton šíře 90 cm a s tenkou vypouklou oblinou v bocích aerodynamické karoserie, jejíž požadovanou šíři doplnily tenké blatníky. Speciály vážily

jen 1134 kg. Obsadily první tři místa, a to s velmi nízkou spotřebou.

Pro rok 1923 změnil ACF pro GP Cestovních vozů pravidla, což Voisin chápal jako osobní urážku a cílený útok na svou osobu. Bylo požadováno, aby každý vůz vezl svislý obdélníkový panel v úrovni zadní nápravy. To by odbouralo výhody aerodynamiky. Voisin reagoval otevřeným dopisem šéfům ACF, že „se kvůli těmto idiotům neúčastní GP de Tourisme“, místo toho přihlásil vozy na GP de Vitesse, kde mohl závodit s čistě závodními auty. Na jejich stavbu zbývalo pouhých šest a půl měsíce.



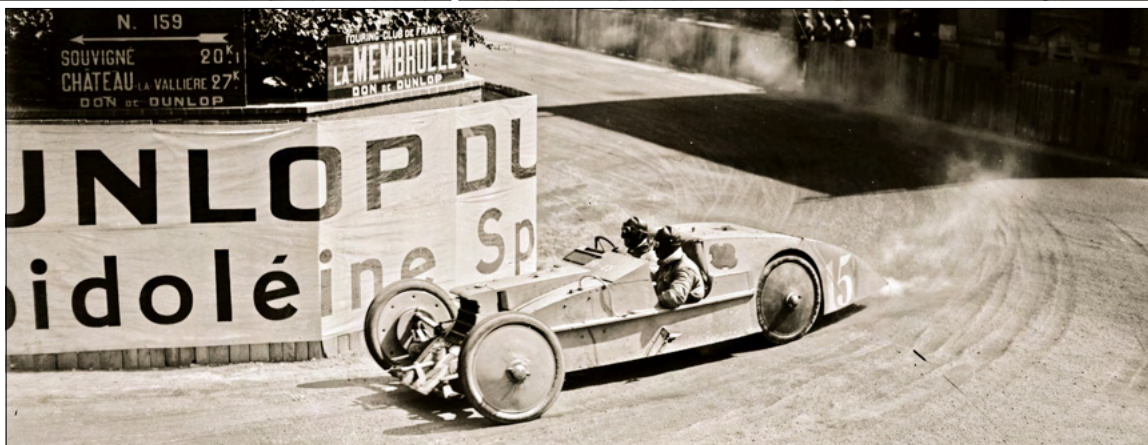
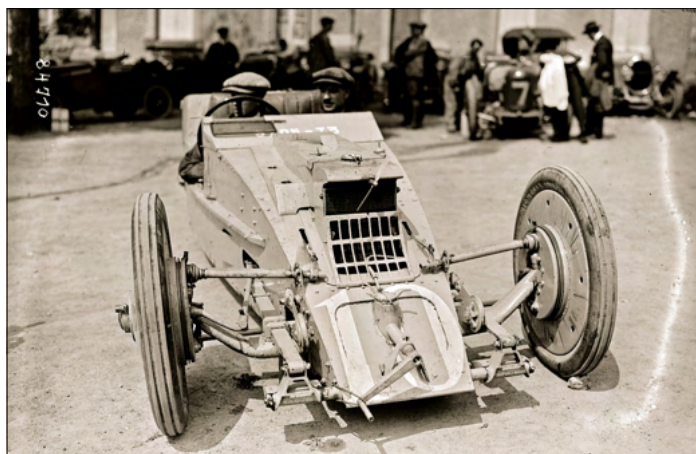
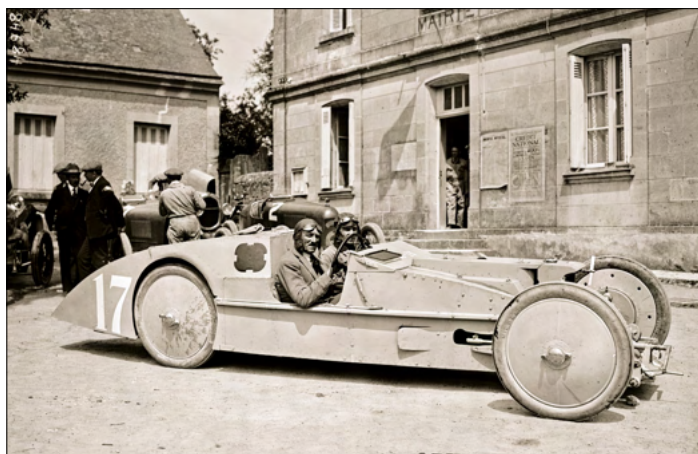
Arthur Duray před startem Circuit des Routes Pavées 1922



Velká cena Cestovních vozů 1922 ve Štrasburku – Arthur Duray na Voisinu

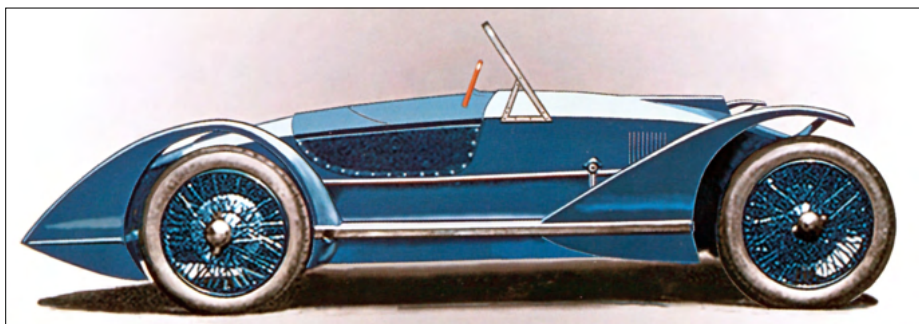


Na Rétromobile 2020 debutovala nová hliníková karoserie Voisinu C4, v podobě, jak zvítězil roku 1922, prvním Šestihodinovým závodě na okruhu Circuit des Routes Pavées (tedy zpevněném, v tomto případě, dlážděném žulovými kostkami) na severu Francie. Systém handicapového závodu ukládal závodníkům ujet 16 až 31 kol dlouhých 13 km. Kvůli průtřiž skončilo 37 vozů. První v cíli, 3,0litrový Chenard-Walcker, nevyhrál, vítězem prohlásili Duraye na Voisinu C4 číslo 30, který byl v závěrečném sprintu na 500 m rychlejší o 2/5 s. Devatenáctkrát obkroužil trať celkovým časem 3 h 43 min a 33"



Ohromení a úžas budící přísně aerodynamický Voisin C6 Course, nazývaný též „Laboratoire“ GP (1923)

Neměli vhodný motor, proto Marius Bernard použil čerstvě dokončenou jednotku z C4 (1328 cm³) a přidal dva válce. Šestiválec C6 Course (nebo „Laboratoire“) získal objem 1984 cm³. Patron si nemyslel na vítězství, nýbrž na to, aby ukázal, čeho se dá dokázat nejmodernější racionální konstrukcí. S duchovními syny za osm týdnů nakreslil a v Tours představil první vůz s konstrukcí karoserie, jíž se dnes říká samonosná. Klec z ořechového dřeva pokryl hliníkem, vážila jen 38 kg. Její trup kryl zadní nápravu, podporu motoru, pohonného ústrojí a zavěšení. Laboratoire oficiálně vážily 660 kg, 10 kg přes limit. Karoserie se směrem dozadu zužovala. Zadní rozchod měřil jen 50 cm, přední náprava z C4 jej měla 130 cm, chyběl diferenciál. Lefébvre, poté co vůz v zatáčce převrátil, zvětšil rozchody na 75 a 145 cm.



Kresba malého Voisinu C10 kategorie Voiturette z GP de Tourisme v Lyonu 1924, který se nakonec nedostal do výroby

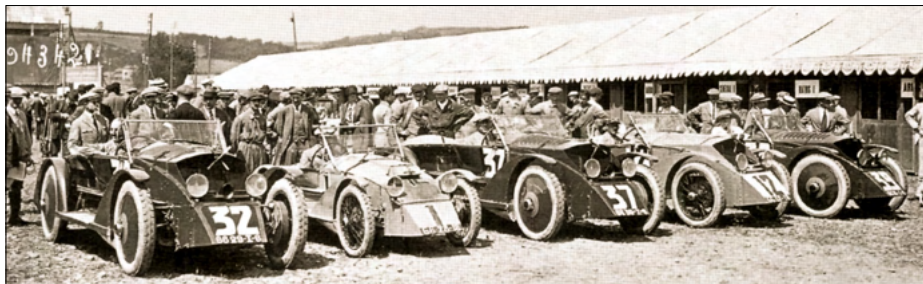
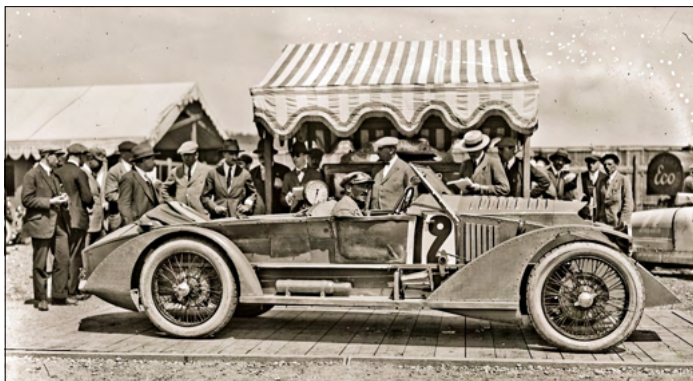
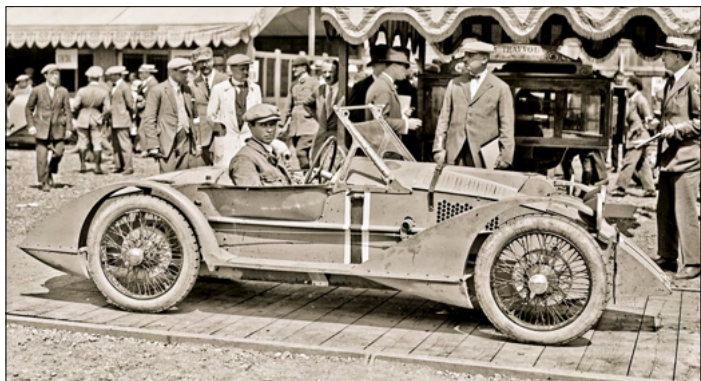
V GP startovalo 14 vozů plus čtyři Voisiny s motory 75 k. Odpadlo 13 účastníků, na pátém místě projel cílem Voisin „Laboratoire“, jak jej přezdíval tisk, s Lefébvre za volantem. Závod délky 798 km ujel průměrnou rychlostí 105 km/h. Voisin to komentoval: „Nic jsme nezískali, stálo nás

to mnoho prostředků a úsilí. Naše vozy z Tours neměly nic společného s kabriolety, jakými jezdí naši zákazníci.“

Následujícího roku 1924 opět ACF změnil pro GP de Tourisme v Lyonu pravidla, která stále mířila proti Voisinovi i aerodynamice. Nasadili tři bizarní ložské



Vítězný Voisin C3 C přivedený Henrim Rougierem do cíle Grand Prix de Tourisme 1925 ve Štrasburku. Fotografie vlevo je z testování 14 dní před závodem



Pětice továrních vozů Voisin na startu GP de Tourisme v Lyonu 1924. Voituretty dostaly hliníkové samonosné karoserie, podobné těm, co měly C6 Course. Kromě C10 na startu stojí tři vozy kategorie Voitures a jeden Voiture Légères. Závodníci zleva: Rougier (st. č. 32), Lefèbvre (st. č. 1), Gaudermen (st. č. 37), Morel (st. č. 12) a Piccioni (st. č. 39)

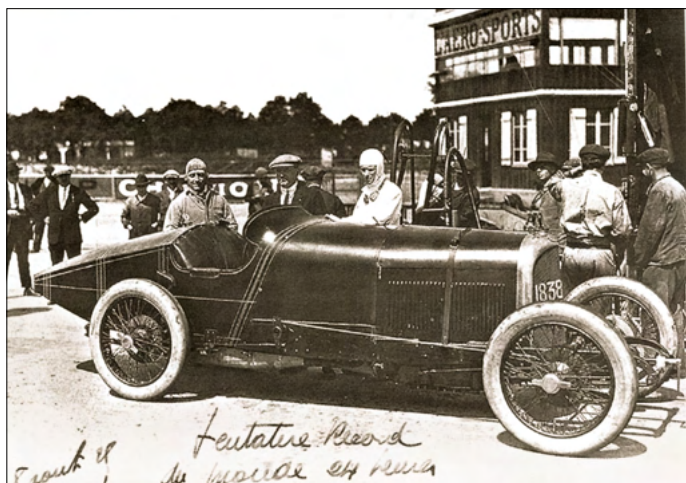


Na trati GP de Tourisme v Lyonu začátkem srpna 1924. St. č. 4 Bocchi na Mathisu, st. č. 12 Morel na Voisinu, st. č. 7 Lams na Mathisu a st. č. 9 de Brémond na Mathisu

Laboratoire“ a dva další vozy, v celkem třech třídách. Patrně by i zvítězily, nebýt banálních závod. Vyhrál Peugeot zrádců Arnauda a Dufresna, kteří k němu spolu s konstrukcí šoupátkového motoru přeběhli. Výsledky patrona zklamaly: Voisiny skončily 2. a 3. v kategorii voiturette a 4. v kategorii nad 1400 kg. Na prodejnost to nemělo žádný dopad. Voisin byl přesvědčen o marnosti závodění.

Potřeboval ale publicitu. Vrhнул se s entuziasmem, ale už téměř bez peněz, do tehdy módního překonávání rychlostních a vytrvalostních rekordů. K tomu sloužil právě otevřený Autodrom Linas-Montlhéry, mladší bratr britského Brooklands. Jeho autor, architekt Raymond Jamin spočítal, že vůz o hmotnosti 1000 kg by měl bez rizika atakovat rychlost 220 km/h, aniž by přepadl přes hrazení vysokých klopených zatáček. Autodrom si oblíbili sponzoři, kteří zde snadno, přehledně a účinně demonstrovali své výrobky. Jízda po zdánlivě hladkém betonovém povrchu v plné rychlosti připomínala plavbu po rozbouřeném moři. Z vozů upadávaly části, docházelo k enormním vibracím a opotřebení. Lefèbvre prohlásil: „*Jen ten, kdo dokáže kroužit na plný plyn 24 h po Montlhéry přes 200 km/h, může soudit, co tento druh výkonu znamená.*“

To znamenalo úplně jiné pojetí automobilu. Vzal komponenty z vozu GP d'ACF 1924, motor, převodovku a další díly ze sériového C5 se čtyřválcem 4,0litru (110 až 120 k), zvětšil olejovou nádrž a palivovou na 100 l benzínu. Snížil těžiště vozu



Marchand, Julianne a Lefèbvre na startu pokusu o rekord v Linas-Monthéry 8. srpna 1925



Druhý pokus o rekord 25. září 1925, za volantem Marchand

a vybavil jej hliníkovou karoserií ozdobenou skotským vzorem. Kvůli úspoře hmotnosti odstranil startér. Vážil 1200 kg. První pokus skončil kvůli velikým odstředivým silám, „přidané hmotnosti“ při sjíždění klopených zatáček a závadám fiaskem.

Voisin se už chtěl nadobro z pokusů stáhnout. Nakonec s Lefèbvrem a Bernardem analyzovali problémy. Potřebovali vyšší výkon, menší hmotnost a úpravu zavěšení. Zvýšil výkon na 130 k při 3500 min⁻¹, vynechal převodovku (- 54 kg), stačil přímý převod, talíře spojky nahradila vzduchem chlazená vícelamelová jednotka, rozchod omezil na 110 cm, nápravy byly kratší a pevnější, zád dlouhá a špičatá.

Osmého srpna 1925 odstartovali Lefèbvre, Marchand a Julianne na Voisinu 18CV SS, aby překonali rekord průměrnou rychlostí 152,960 km/h Bentley 3litre Woolfa Bernata na 24 hodin. Po ujetí

16 hodin a 5 minut praskla olejová nádrž firmy Chausson. Auto opravili a 25. září 1925 to zkusili znovu. Během šesti hodin překonali pět mezinárodních a jeden světový rekord ujetými 1032,280 km a průměrnou rychlostí 172,046 km/h.

Na prodejnost to sice nemělo žádný vliv, ale Gabriel Voisin chtěl rekordem na 24 hodin prokázat výkon a spolehlivost nového šestiválce v novém C11. Proto Kirilloff, Marchand a Morel vyrazili 11. října 1925 za nepříznivých povětrnostních podmínek na trať se speciálem s mnohem sniženějším šasi, upravenými nápravami, předními pery vystupujícími před aerodynamičtější karoserií a kolmým chladičem ochlazeným páporovou vrtulkou. Vzdálenost 100 km ujeli průměrem 185,48 km/h.

Voisin požadoval vyšší výkon. Lefèbvre tedy spojil dva bloky a na ně nasadil dvě čtyřválcové hlavy, získal tak motor

Voiture "VOISIN"

Moteur sans soupapes 4 cylindres

1925-26

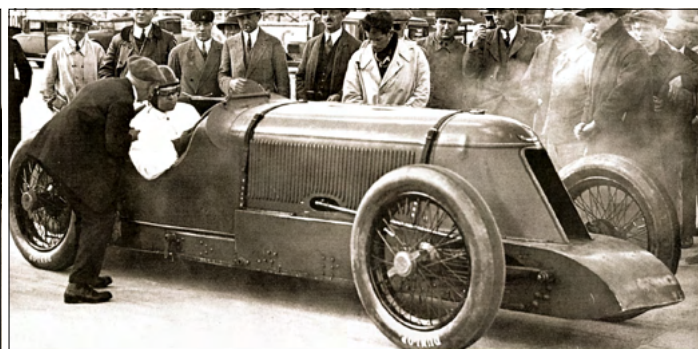
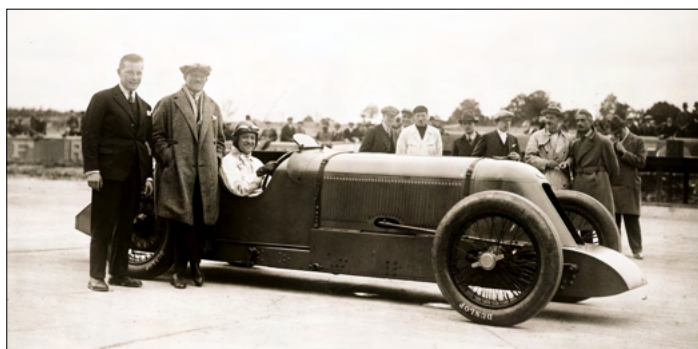
Records du Monde

6 Novembre 1925	500 Kms	Moyenne horaire	172.633
	1.000		171.963
	500 Miles		171.643
	3 Heures		172.611
	6		172.046
22 Février 1926	50 Kms	Moyenne horaire	185.235
	50 Miles		190.013

Utilisation de l'huile "YACCO"

Type Y du Commerce

Přehled rekordů vozů Voisin dosažených na Linas-Monthéryv letech 1925/1926



Pokus o rekord s osmiválcem 11. dubna 1927



Morel, Lefèvre a Marchand před startem 11. dubna 1927

V8 7938 cm³, které zásoboval pár velkých karburátorů Zenith. Bloky motoru byly totožné s těmi, co závodily na GP v Lyonu. Na zkušební stoličce naměřili výkon 200 k. Šasi bylo velmi podobné předchozímu, ale

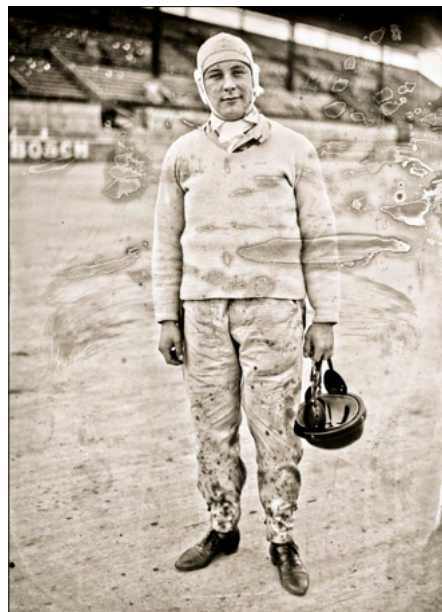


César Marchand po rekordní jízdě

uzpůsobené novým komponentům. Proloužili kapotu, stejně jako nos, který zakulatili, vrtulka ležela hlouběji a níž. Zád byla kratší a zahnutá dolů.

Dne 11. dubna 1927 odstartovali jízdu na 24 hodin. Ustanovili dva světové rekordy – 100 km průměrem 205,268 km/h a 100 mil průměrem 206,885 km/h. Později překonali dalších osm světových rekordů. Voisin si přál před autosalonnem v Paříži další rekordy, tak ve dnech 26. a 27. září 1927 překonali devět světových rekordů, ujeli 4383,851 km průměrem 182,651 km/h. V depu se činil tým mechaniků a dodavatelů. Jezdci se střídali každých 90 minut, kdy měnili i pneumatiky, každé tři hodiny tankovali a dolévali zahřátý olej. Tisk šlel. Později, aby rozptýlil obavy tisku, požádal Voisin komisaře ACF, aby si z výrobní linky vybrali libovolný vůz a jezdili s ním hodinu na plný plyn v Montlhéry. S pevným startem absolvovali kolo průměrem 124,45 km/h.

César Marchand na mítinku rekordních jízd v Luganu (1928) dosáhl s osmiválcem průměru 234 km/h a na Montlhéry



Serge Kirilloff po rekordní jízdě

průměru 121,491 km/h. Dne 25. dubna 1928 to zde zkoušel opět. V plné rychlosti mu praskla pneumatika. Zranění přežil, ale vůz totálně zničil. Pro finančně zruinovaného Voisina to byla velká rána. Chtěl pokusů zanechat.

Dozvěděl se o tom jeho přítel Jean Dintilhac, dlouholetý sponzor a prezident olejářské společnosti YACCO. Nabídl Voisinovi podíl na financování nového vozu. Přidala se společnost Gas de Paris, která potřebovala propagovat náhradu za benzín s názvem benzol, vyráběný z uhlénoho dehtu. Uvolnila se pokusy podporovat, pokud bude speciál jezdit na směs 2/3 benzínu a 1/3 benzolu. Sponzoři nabídli uhradit mzdy zaměstnanců a provoz experimentální Lefěbvrovy dílny Laboratoire. Voisin nabídku přijal. Pověřil Lefěbvra a Bernarda, aby postavili vůz, který objede v rekordním čase zeměkouli (40 000 km), což reprezentovalo kroužit vražedným tempem na Montlhéry 15 dnů a nocí.

Vzali dvě lehké šestiválcové hlavy a spojili je do společného bloku z lehkých slitin. (Myšlenka nebyla nová, prezentovali ji

Voiture "VOISIN"

Motor sans soupapes & culindres

Photo: Oscar MARCHAND (MONTLHERY 1927)

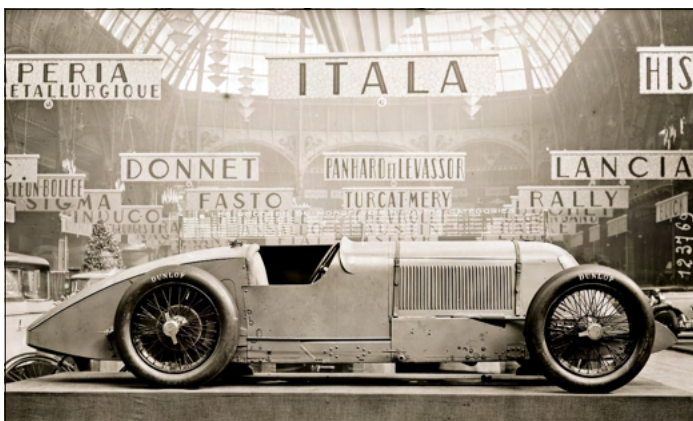
Records du Monde

12 Avril 1927	100 Kms	Moyenne horaire	205,352
	100 Miles	Moyenne horaire	206,884
27 Mai 1927	1 Heure	Moyenne horaire	206,558
12 Juillet 1927	500 Kms	Moyenne horaire	188,903
	1 000 Miles	Moyenne horaire	186,980
	500 Miles	Moyenne horaire	189,458
	3 Heures	Moyenne horaire	189,586
	6 Heures	Moyenne horaire	186,761
26 Septembre 1927	2 000 Kms	Moyenne horaire	180,662
	3 000 Miles	Moyenne horaire	181,870
	4 000 Miles	Moyenne horaire	181,969
	5 000 Miles	Moyenne horaire	181,744
	1 000 Miles	Moyenne horaire	180,795
	2 000 Miles	Moyenne horaire	181,656
	3 000 Miles	Moyenne horaire	182,073
	12 Heures	Moyenne horaire	181,576
	24 Heures	Moyenne horaire	182,666
12 Janvier 1928	10 Miles (lancé)	Moyenne horaire	214,912

1927 1928

Utilisation de l'Huile "YACCO" type Y du Commerce

YACCO sponzorovalo a pak v inzerátech využilo rekordy v letech 1927/1928



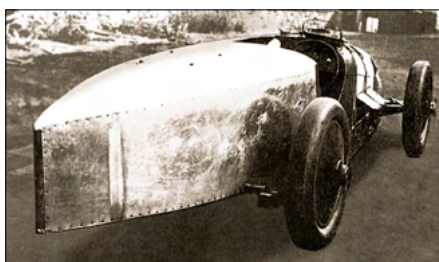
Rekordní s osmiválcem vystavený v pařížském Grand Palais při XXI. Salon de l'auto v roce 1927



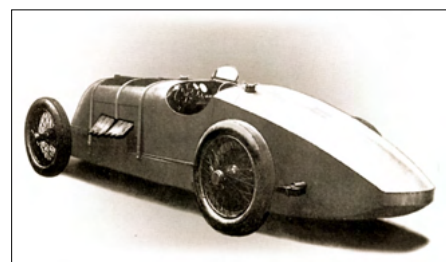
Rekordní speciál z roku 1927 všude budí zájem a pozornost

v Paříži 1921 na šasi C2 s V12 3,85 litru.) Monstrum V12 objemu 11 660 cm³ napájely dva velké spádové karburátory Cozette. Neměli tak velkou zkušební stolicí, ale při velmi nízkých otáčkách odhadovali výkon na 250 k. Vůz se startoval na roztlačení, chyběl startér i převodovka – motor přenašels výkon přes mohutnou spojku s ocelovými kotouči s bronzovým obložím. Snížený žebřinový podvozek z modelu „1927“ vyztužili příčnými nosníky. Motor museli posunout dopředu, aby získali prostor pro sloupek řízení a nohy řidiče. Přední kola postrádala brzdy. I když byl okruh osvětlen, objevil se na přídi pár malých světlometů.

Tým a zázemí připravili mnohem profesionálněji. Trať i depo vybavili elektrickým osvětlením, stanicí první pomoci a lékařským týmem. Organizaci depa řídil Lefèbvre. Kvůli šetření pneumatik a paliva neměli jezdcí vytáčet motor přes 1800 min⁻¹, palivová směs se míchala



Jedna z experimentálních zádí Lefèbvrova rekordního vozu z roku 1929



Definitivní karoserie rekordního vozu (1929)

v depu. Střídaly se dvě směny speciálně trénovaných mechaniků vybavených rukavicemi proti horku.

Ve dvě ráno 16. září 1929 odstartovali. Za volantem se střídali tři ostřílení kozáci z Monthéry: César Marchand, André Morel a Serge Kirilloff, které doplnil Leroy de Présalé, nováček, nadějný závodník a syn prominentního obchodního partnera Patrona. Vše běželo jako po drátku, i když některé zastávky trvaly až hodinu. Ustanovení 17 světových rekordů nezabránil ani

podzimní vítr. Dne 25. září, těsně před ujetím vzdálenosti 35 000 km, se rozlomil ráfek kola, vůz se převrátil, Serge Kirilloff vypadl z vozu, ale měl jen drobnější zranění. Jedinou obětí byl neustavený rekord na 40 000, protože vůz byl příliš poškozen, než aby mohl pokračovat. Za 10 dnů ujel 31 965 km průměrem 133,187 km/h. To doposud nikdo nedokázal.

Motor V12 fungoval bezvadně, jen dvakrát měnili olej a spotřeba paliva byla 25 l/100 km. Tisk bohužel vypustil

Voiture "VOISIN"

Voiture sans soupapes
12 cylindres

Records du Monde

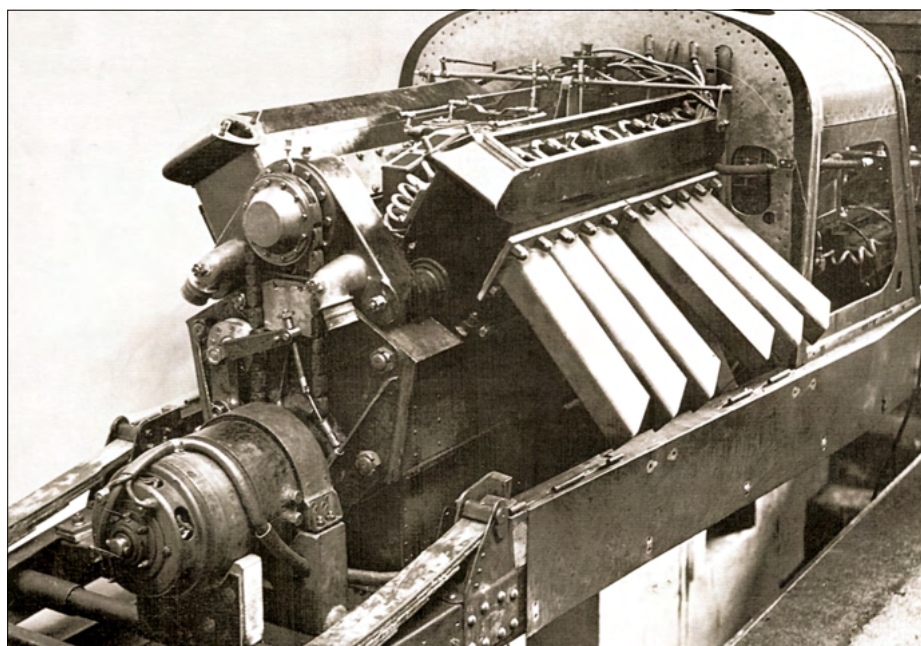
17-27 Septembre 1929

10.000 Kms	.....	Moyenne horaire	147.117
15.000	.....		141.677
20.000	.....		136.937
25.000	.....		137.912
30.000	.....		133.531
4.000 Miles	.....		147.828
5.000	.....		146.727
10.000	.....		138.163
15.000	.....		137.460
20.000	.....		133.150
2 Jours	.....		146.604
3	.....		142.685
4	.....		143.790
5	.....		138.125
6	.....		136.796
7	.....		138.302
8	.....		134.616
9	.....		133.305
10	.....		133.187

1929

Utilisation de l'Huile "YACCO" type Y du Commerce

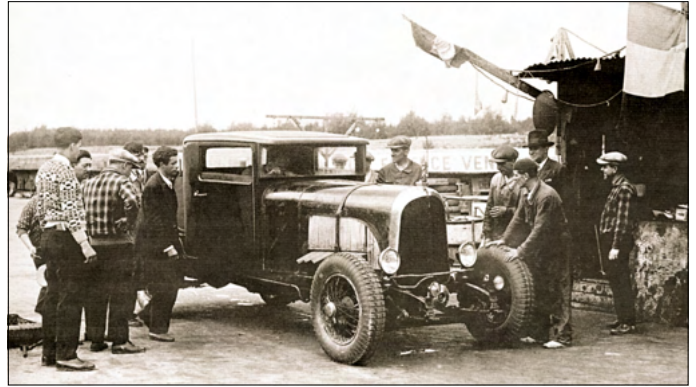
Také rok 1929 přinesl spojení Voisin–YACCO mnoho rekordů



Mohutná jednotka V12 s karburátory Cozette po jednom pro každý blok válců (1929)



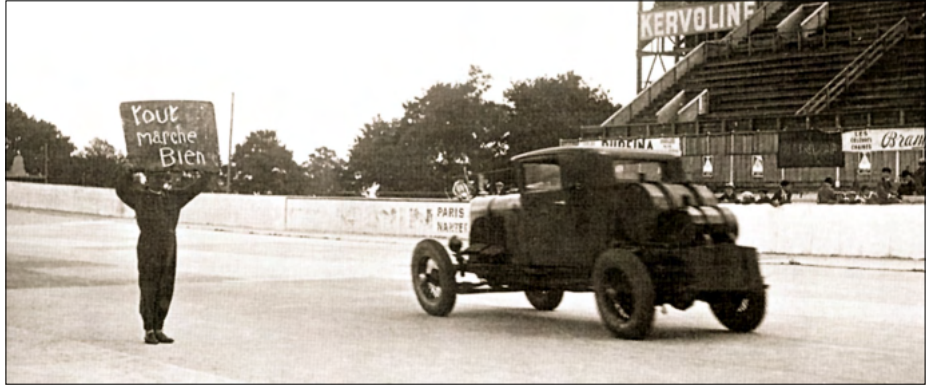
Voisin C18 „Diane“ při rekordní jízdě na 50 000 km (1930)



Pravidelná zastávka Voisin C18 „Diane“ v depu při rekordní jízdě na 50 000 km (1930)

zprávu, že motor explodoval. Voisin zuřil a mohl se zbláznit. Žádal ACF, aby potvrdil, že součástky motoru byly v pořádku a zcela funkční. Auto pak opravili a vystavili v říjnu v Paříži.

To už klepal na dveře Černý pátek. Voisin byl na tom velmi špatně, ale nechtěl se vzdát obsesivního snu – rekordu na 50 000 km. Znovu přispěchalo YACCO, které navrhlo, že u Voisina koupí šasi a zaplatí všechny náklady. Lefèbvre se znovu vrhl do práce. Z obchodních důvodů bylo nezbytné, aby se rekordman co nejvíce podobal sériovým vozům. Předchozí jízda ukázala, že více než absolutní rychlost je důležitá rychlost cestovní, přednost má spolehlivost. Začali stavbou šasi C18 s kódem „Diane“ s rozvorem 358 cm. Standardní V12 objemu 4885 cm³ vlastně pouze upravili pro spalování směsi s benzolem (sponzorem byl opět Gaz de Paris). Motor měl excentrickou hřídel a tyče pohybuující svíse šoupátky s bezpečnostním zařízením, které bránilo poškození mechanismu výstředníku, kdyby se šoupátko zadřelo. Na šasi připevnili dvoustupňovou karoserii řady „Châtelaine“ bez blatníků



Odmávnuto! Dne 27. září 1930. Cíl – rekord na 50 000 km splněn!

a stupaček. Zavazadlový prostor obětovali páru objemných palivových nádrží ve tvaru barelů, upevněných nad zadní nápravou. Mezi 7. a 25. září 1930 čtyři odvážlivci: César a jeho bratr Eduard Marchandovi, Leroy de Présalé a Co van Doornick, zástupce Voisinu v Nizozemí, hlídání časomírou Comtoise a komisaři ACF kroužili po Montlhéry. Během každé z asi 200 zastávek kontrolovali stav oleje, který během jízdy neměnili. Za 15 dnů ujeli vzdálenost 43 737 km (obvod zeměkoule) a 17. den

poté, co ujeli 50 000 km a minuli stanoviště časomíry, je odmávl. Dosáhli celkového průměru 119,948 km/h. Mise splněna!

Poznámka: Historii automobilů Voisin, které oslavily stoleté výročí, najdete v letním čísle časopisu Automobil. O osudech konstruktéra André Lefèbvre působícího u automobilky Citroën (Traction Avant, Type H, DS/ID a 2CV) si můžete číst v knize autora: „Citroën 2CV“, kterou vydala Grada.

Jiří Fiala,

kteří děkuje za podklady panu Philippu Ladureovi, prezidentu společnosti Přátel Gabriela Voisina, a firmě YACCO

Fotografie autor, archiv autora, pan Ladure, YACCO a Bibliothèque nationale de France

RECORDS DU MONDE
établis par une voiture de tourisme appartenant à YACCO S.A.F.

PILOTES
César MARCHAND
Van DOORNIK
Leroy DE PRÉSALÉ
Louis MARCHAND

35.000 kil.	à	kil. à l'heure	123.960
40.000 kil.	à	kil. à l'heure	123.364
45.000 kil.	à	kil. à l'heure	121.722
50.000 kil.	à	kil. à l'heure	119.948
25.000 miles	à	kil. à l'heure	123.403
30.000 miles	à	kil. à l'heure	119.403
264 heures	à	kil. à l'heure	123.648
288 heures	à	kil. à l'heure	121.411
312 heures	à	kil. à l'heure	123.137
336 heures	à	kil. à l'heure	123.316
360 heures	à	kil. à l'heure	121.093
384 heures	à	kil. à l'heure	121.979
408 heures	à	kil. à l'heure	119.643

50 000 Kms. - 5000 Miles - 1930
VOISIN
GRAINAGE YACCO
CONTRÔLÉ PAR L.A.C.F.

ACCo
Voiture "VOISIN"
Moteur sans soupapes
12 Cylindres

Records du Monde
7-25 Septembre 1930

35.000 Kms	.....	Moyenne horaire	123.960
40.000 —	.....	.....	123.364
45.000 —	.....	.....	121.722
50.000 —	.....	.....	119.948
25.000 Miles	.....	.....	123.404
30.000 —	.....	.....	119.802
11 Jours	.....	.....	123.648
12 —	.....	.....	124.111
13 —	.....	.....	123.137
14 —	.....	.....	123.316
15 —	.....	.....	121.493
16 —	.....	.....	121.979
17 —	.....	.....	119.857

1930

Utilisation de l'huile "YACCO", type Y du Commerce
sous le contrôle de l'Automobile Club de France



Voisin C15 na výstavě Rétromobile 2018 ilustroval rekordy z roku 1930 na Autodromu Linas-Monthléry a kvality sériového dvanáctiválc

Žen světových rekordů na podzim roku 1930