



# VETERÁN 4

2024

číslo 217

ČASOPIS O KLASICKÝCH VOZIDLÁCH



Mercedes-Benz  
300 Adenauer  
Dobrá investícia, ktorá  
vyžaduje pozornosť

## *Divoké* **MUSTANG**

S h e l b y , F o r d a i c h  
n e s k r o t n é s v a l y

Kubánske  
Porsche  
Pátranie po  
pokladoch Havany







**34** Porsche na Kube? Boli, ale kde sú teraz?

### galéria slávy

**32** Oldsmobile Runabout „Curved Dash“ z roku 1902 patril svojho času k najrozšírenejším automobilom na svete. Vlastne skôr išlo o motorizovaný koč než auto.

### s veteránom na cestách

**34** Kubánske Porsche. Pátrači z Porsche múzea sa vybrali na ostrov slobody nájsť staré pretekárske Porsche. Bol to veľmi tajomný zážitok.

**50** Škoda 110L Šamík je škodovka, ktorá so svojím dánskym majiteľom precestovala kus Európy. Ich spoločný príbeh začal ešte za starého režimu.

### múzeum

**40** Technické múzeum v nemeckom meste Sinsheim je raj pre milovníkov automobilov, vlakov, ale aj leteckej techniky. Nechýba americká produkcia či vojenské vozidlá.

### investičný tip

**44** Mercedes-Benz 300 Adenauer je luxusný nemecký krížnik, ktorý vozil politikov. Dnes predstavuje vyhľadávaný zberateľský artefakt. Na čo si dať pri kúpe pozor?

### poklady z parkoviska

**48** Štíhly, obratný traktor Fiat 215 RB by sa určite dobre cítil v nejakej zbierke. História talianskych traktorov Fiat siaha do roku 1919 a tento kúsok jej nerobí hanbu.

### ZZHV SR informuje

**56** Združenie zberateľov historických vozidiel zorganizovalo valné zhromaždenie. Bolo plné zaujímavých tém, ktoré sa ponosú celou tohtoročnou sezónou.



**44** Mercedes-Benz 300 Adenauer je dobrá investícia.



**50** So Škodou 110L na potulkách Európy.



**58** Renault sa zapísal do histórie sériou rekordov.



predstavujeme

# Modrá letka – rekordné Renaulty

Renault v súčasnosti hlási, že sa vzdá osobných automobilov so spaľovacími motormi, na druhej strane sa však hrdo priznáva k svojej histórii, a to hlavne fosilnej. Ženeva a Rétromobil 2024 odhalili Renault a automobilizmus v celej jeho rozmanitosti.

Text: Jiří Fiala Foto: autor, Renault



Modrá letka bola ústredným bodom expozície Renaultu. Vedľa nej stáli tri modely Renaultu 5 E-Tech.



Aerodynamický, štíhly a výkonný športový Coudron-Renault C460, fotografia je stará 89 rokov! Jeho pohotovostná hmotnosť bola 875 kg, poháňal ho radový preplňovaný vzduchom chladený piestový šesťvalec Renault 456 (310 k/228 kW).



Renault Vivasport nemohol mať účinnejšiu reklamu, než bola tá s Hélène Boucherovou za jeho volantom, ktorú preslávilo pilotovanie Coudron-Renault C460.

Zatiaľ čo v Ženeve ukázal moderné modely vizuálne inšpirované históriou, v Paríži sa hrdil výstavou rekordných modrých špeciálov.

### PRETEKY S VETROM

Nad päťicou rekordných modrých modelov vo výške bdela plne funkčná replika pretekárskeho lietadla **Coudron-Renault Rafale C.460**. Société des avions Caudron (1909 - 1933) bola jednou z najvýznamnejších francúzskych leteckých tovární. Jej lietadlá bojovali v prvej aj druhej svetovej vojne. Louis Renault sa okrem automobilov totiž zaujímal aj o lietadlá. V roku 1933 vďaka finančnému kolapsu Caudron kúpil. Zrodila sa Société anonyme des avions Caudron, ktorú popisovali ako Caudron-Renault. Spoločnosť pokračovala vo vývoji a výrobe lietadiel, no po druhej svetovej vojne zanikla. Renault bola jednou z prvých automobiliek vyrábajúcich ľahké letecké motory a spolupracovala s uznávaným leteckým a automobilovým inžinierom Marcelom Riffardom, ktorý staval pretekárske stroje s vynikajúcou aerodynamikou. Svet techniky už vtedy vedel, že vietor hrá v aerodynamike významnú úlohu a kto chcel na tomto poli uspieť, musel vetru rozumieť. Mená divokých neskrtných vetrov sa preto dostali aj na lietadlá: Rafale (silný, náhly nápor vetra, prehánka vo Francúzsku), Simoun (horúci, suchý prachový vietor počas afrických a ázijských búrok, ich synonymum je Khamsin), Typhoon (tropický cyklón na severnej pologuli v severozápadnom Pacifiku) a Cyclone (búrka alebo systém vetrov rotujúcich okolo stredu nízkeho atmosférického tlaku, často prináša silný dážď). Renault použil meno Rafale najskôr v roku 1936. Patrilo jednomiestnym pretekárskym strojom. V rokoch 1934 postavili jeden exemplár C.450, potom ďalšie tri C.460 a nakoniec dva kusy C.461. Lietadlá Rafale vyhrali niekoľko pretekov a zapísali si viacero rýchlostných rekordov. Často je vyzdvihovalý výkon pilotky Hélène Boucherovej za „kniplom“ C.450 v kategórii ľahkých lietadiel na trati dlhej 3 km. Vzďialenosť celkovej dĺžky 1 000 km zdolala rýchlosťou 455 km/h. V kokpite Rafale







Renault Dauphine „Speed Week“ (2016).



Turbinový Renault Etoile Filante (1956) prekonával rýchlostné rekordy na Solnom jazere v Utahu.



Renault-Riffard Tank 4CV (1956) vznikol prestavbou havarovaného, o tri roky staršieho experimentálneho vozidla Guépard.

sa vyznamenala aj ďalšia dáma – Maryse Bastié. Automobilka dnes prezentuje Rafale ako symbol výkonu, emócií, odvahy a charakteru. Riffardove aerodynamické poznatky sa dostali aj do konštrukcie radu rekordných vozidiel Renault.

### KOLESAMÍ NA ZEMI

Najstarším zástupcom na piedestáli expozície bola replika mohutného aerodynamického jednomiestneho vozidla **Renault 40CV** (1926) s maximálnou rýchlosťou 190 km/h. Slávny Autodrom Linas-Montlhéry, kde sa konali rekordné jazdy, otvorili v roku 1924 a okamžite sa stal ostro sledovaným bojiskom odvážnych pilotov a ich automobilov v súboji o rýchlostné a vytrvalostné rekordy. Uspieť si želel aj Louis Renault. Jeho zbraňou bol impozantný, obrí dvojtonový model 40CV so šesťvalcom s objemom 9 121 cm<sup>3</sup>, výkonom 140 k (103 kW), trojicou karburátorov, so štvorstupňovou prevodovkou a s bubnovými brzdami len vzadu. Za prípravu špeciálu boli zodpovední inžinieri Plessier a Gartfield. Tlač nemala odvahu napísať, že chladič presunuli pred motor na poslednú chvíľu. Automobil dostal kvapalinové predné tlmiče, upravili aj štvrteliptické zadné pružiny. Treťou pilotom bol Guillon. O vozidlo sa staralo štrnásť dôsledne trénovaných mechanikov. Dvaja z nich mali na starosti každé koleso, traja tankovali, ďalší dolieval vodu do chladiča, iný sa staral o olej a jeden na všetko dohliadal a kontroloval pretekársky špeciál. Auto súbežne zdvíhali štyri zdvíhaky. Najkratšia zástavka trvala

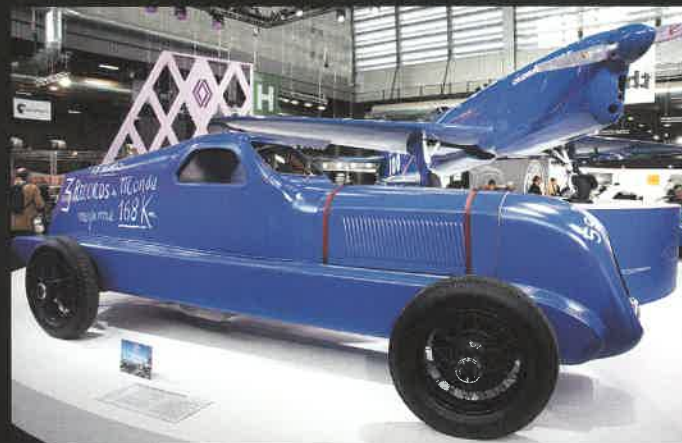
len 52 sekúnd! Vzdialenosť 50 míľ (80,5 km) prekonal priemernou rýchlosťou 190,013 km/h. Za 24 hodín dosiahli priemernú rýchlosť 173,649 km/h. Okrem toho prepísali rekordy na 1 000 a 2 000 míľ a na 2 000, 3 000 a 4 000 km. Ich výkon prekonal métu zaknihovanú konkurenčným tímom Voisin. Treba doplniť, že vystavenému uzatvorenému vozidlu 40CV NM predchádzal nevystavený otvorený 40CV, ktorý stanovil rekordy v 1jedno-, troj- a šesťhodinovej jazde, neskôr na 24-hodinovke, 500 km, 500 míľ a na 1 500 a 3 000 km, ktoré neskôr sám po sebe vylepšil.

**Renault Nervasport** (1934). Skoro desať rokov vytrvala séria rýchlostných rekordov, o ktoré sa zaslúžil Renault 40 CV v roku 1925 a o rok neskôr jeho ľahko aerodynamicky optimalizovaná verzia. Potom Louis Renault vyzval špecializovaných inžinierov, aby postavili ďalší špeciál. V zadaní stálo: motor musí mať štandardnú podobu, v akej opúšťa výrobnú linku, teda osemvalec s objemom 4 826 cm<sup>3</sup> (108 k/79,4 kW) a trojstupňovú prevodovku. Bubnové brzdy na všetkých kolesách si musia poradiť s hmotnosťou 1 600 kg. Na štandardný podvozok má byť pripravený drevený rám nesúci špeciálnu karosériu pochádzajúcu zo skicára odborníka na aerodynamiku. Rekordné náradie bolo zverené tímu štyroch pretekárov vedených Augustom Riolfo. V dňoch 4. a 5. apríla sa na okruhu Linas-Montlhéry striedali za volantom v trojhodinových intervaloch. Po 48 hodinách, 3 minútach a 14 sekundách jazdy pokorili deväť me-





Aby sa Renault Nervasport mohol zapojiť do bojov o rekordy, musel mať sériový motor aj podvozok.



Premožiteľ rekordov, pretekársky Caudron-Renault Rafale C.460.



Slávu rýchlostných rekordov nastolil obor Renault 40CV.

dzinárrodných a tri svetové rekordy. Najazdili 8 037 km priemernou rýchlosťou 167,445 km/h.

**Renault-Riffard Tank 4CV** (1956). Jeho rúrkový rám a mechanické komponenty pochádzali z dvoch postavených vozidiel Guépard, ktoré v roku 1953 dala dohromady parížska spoločnosť venujúca sa štúdiu a výskumu SER. Po havárii jedného z vozidiel ho prestavali tak, aby dosiahol svetový rýchlostný rekord v triede 750 cm<sup>3</sup>. O karosériu sa opäť postaral letecký aerodynamik Marcel Riffard z pobočky Caudron. Jeho konštrukcia využíva profil lietadlového krídla. Po novej homologizácii (1956) špeciál nazvali Renault-Riffard Tank 4CV. Radový štvorvalec s objemom 748 cm<sup>3</sup> z R4CV mal blok 662-2 s hlavou modelu 1063 s väčšími ventilmi a päťstupňovou prevodovkou Claude. Na všetkých kolesách sa nachádzali bubnové brzdy.

Populárny **Renault Etoile Filante** (1956), po slovensky Padajúca hviezda či Lietavica, vychádzal z povojnového nadšenia leteckými technológiami, z ktorých čerpali aj samotné automobilky. Ich nadšeným propagátorom bol aj Joseph Szidlovski, zakladateľ firmy Turboméca a expert na turbínové motory. Aj on videl budúcnosť týchto technológií v automobiloch. Podarilo sa mu presvedčiť Pierra Lefaucheuxa, vtedajšieho šéfa automobilky Renault, aby nechal postaviť experimentálny špeciál. Stavbou boli poverení odborníci – šéf vývoja Fernando Picard, expert motorár Albert Lory a inžinier Jean Hébert, ktorý mal novú automobilovú hviezdu zároveň šoférovať. Turbínový motor (270 k/198,5 kW)

Turboméca vstávali do rúrkovej konštrukcie potiahnutej tenkou polyesterovou šupkou karosérie. Automobil mal hmotnosť 950 kg a kotúčové brzdy na všetkých kolesách. Piateho septembra 1956 sa nad soľnými pláňami Bonneville rozliehalo hvízdanie turbíny vozidla, prekonávajúceho kilometrový úsek dodnes neprekonaným rekordom 306,9 km/h. Trať dlhá 5 km auto prešlo rýchlosťou 308,85 km/h.

Najmladším v expozícii bol **Renault Dauphine „Speed Week“** postavený v roku 2016 pri príležitosti osláv 60. výročia rýchlostného rekordu špeciálu Étoile Filante na americkom Soľnom jazere v Bonneville. Renaultove renovačné dielne v meste Flins pripravili automobil na základe modelu Dauphine (1961). Vstavali doň predpísanú vnútornú ochrannú kľetku a ďalšie požiadavky na automobily kategórie CGC (Classic Gas Coupe) z rokov 1928 – 1981 s motormi s objemom 754 až 1 016 cm<sup>3</sup>. Vozidlo vážiace 650 kg brzdili kotúčové brzdy umiestnené na všetkých kolesách. Radový štvorvalec s objemom 956 cm<sup>3</sup> (70 k/51,4 kW) spolupracoval s päťstupňovou prevodovkou. Špeciál šoféroval Nicolas Prost, syn pilota F1 Alaina.

#### Použitá literatúra:

Jiří Fiala, *Renault historie*, 1990 • Pierre Dumont, *Les Renaults de Louis Renault*, 1983 • Ulrich Bethseid-Lieser, *Renault, Im zeichen des Rhombus*, 1995 • Yves Hobbs, *Renault 1898 – 1965, 1966* • William „Bill“ Boddy, *Monthléry – The story of the Paris Autodrome*, 2006