

3/2025

VYCHÁZÍ OD ROKU 1957

69. ROČNÍK

automobil



EXKLUZIVNĚ

- TECHNIKA: BMW Neue Klasse
- Citroën C3 Aircross
- Volkswagen California

69,90 Kč / 4,10 €
www.automobilrevue.cz



FIAT Grande Panda

VELKÝ NÁVRAT VELKÉ LEGENDY

**ŠKODA
OCTAVIA**

v souboji
s konkurenty



KDO ZACHRÁNÍ ZACHRÁNCE?

Karl-Heinz Bonk vybudoval a snad ještě provozuje jedinečné muzeum věnované průmyslníkovi a finančníkovi Lucienu Rosengartovi. Najdeme je v Německu, na pomezí Belgie a Francie, na okraji vesnice, v zemědělské krajině zizvené povrchovými uhelnými doly.

JIŘÍ FIALA, BEDBURG (D) | Foto: autor, archiv autora a BNF

Mladík Karl-Heinz doprovázel otce do Francie koupit ojetý 2CV. Tam narazil na vůz neznámé značky. Zrodila se touha po bližším poznání, pak uchvácení osudem osobnosti zakladatele a shromažďování památek vyústěné ve vybudování jediného muzea na světě oslavujícího klíčovou postavu francouzského autoprůmyslu, Luciena Rosengarta, kterého dnes nikdo nezná.

Lucien se narodil 1. ledna 1881 v Paříži. Jeho matka ve věku 32 let zemřela na tyfus. Přestože otci patřila továrna v pařížském Belleville, vyrábějící jemnou mechaniku, musel kvůli nákladům ukončit Lucienova studia na lyceu. Od dvanácti se učil řemeslům v továrně, kterou místo otce od patnácti de facto řídil, vymýšlel racionalizaci a nové výrobní postupy. Roku 1898 si „neklidný podivín“ (viděno okolím) koupil De Dion-Bouton, složil i zkoušky k řízení motorových lodí. Během vojenské služby (účastnil se sedmi afric-



Karl-Heinz Bonk pro dnešek uzavírá své muzeum. Kdy tak učiní naposledy...?

kých tažení) si vybrousil obchodní a organizační schopnosti.

Roku 1903 začal v pronajaté dílně se dvěma zaměstnanci vyrábět šrouby. Roztržený kotouč brusky jej připravil o oko. Roku 1906 založil v Paříži firmu vyrábějící drobné součástky (šrouby, matice, tlačítka), stále častěji také elektrokomponenty. Většina odběratelů byli výrobci vozidel. Brzy

zaměstnával 60 lidí. Velkou popularitu získala jeho pistolová svítilna „Dynapoché“, v níž elektrickou energii dynamo generovalo mačkání spouště. Cyklisté a motocyklisté svítili světly „Aternacycle“.

Při mobilizaci roku 1914 spěchal ve svém Morsu Sport k útvaru, kde mu nejprve generál zrekvíroval automobil, a pak jej vrátili do továrny. Vymyslel a vyráběl rozbušky a plášťové pojistky dělostřelecké munice. Fronta jich potřebovala deset tisíc denně. Roku 1915 postavil během čtyř měsíců další továrnu v Paříži a o rok později třikrát větší v Bretani, celkem pro něj pracovalo 4500 lidí.

Zde se seznámil s Andréem Citroënem, velkovýrobce dělostřeleckého střeliva, na kterého učinily dojem jeho organizační schopnosti. Lucien po válce rozšiřoval své subdodavatelské impérium a Citroën vrhl uvolněné kapacity na výrobu automobilů. Pro zchudlé Francouze byly automobily drahé. André musel splácet dluhy za stroje



Mezi poklady muzea lze jen obtížně procházet

muniční továrny a platit dělníky, neprodané vozy se hromadily. Těsně před katastrofou se obrátil na Luciena. Ten doslova přes noc sehnal dvacet milionů franků a nově založená společnost S.A.D.I.F. automobily a zásoby odkoupila. Citroën byl zachráněn a Lucien se stal členem představenstva automobilky, staral se o optimalizaci výroby a snižování nákladů a spotřeby materiálu. S konstruktérem Julesem Salomonem spolupracoval na vývoji čtyřválcu 856 cm³ a Citroënu typů A a C (5CV) a při nákupu patentu pásového pohonu od Adolpha Kégresse. Luciena za zásluhy jmenovali Rytířem Čestné legie.

Nyní jej angažovali topící se bratři Eugène a Robert Peugeotové. Rosengart prosadil centrální řízení, výrazné zeštíhlení a racionalizaci všech jejich devíti společností, zasadil se o soustředění výroby automobilů do Sochaux a nechal koncem roku 1923 zapsat Iva jako ochrannou známku. Mimo jiné prosadil výrobu lodních motorů, což ale nebyl dobrý nápad. Také Peugeot však byl zachráněn. Jean-Pierre Peugeot, jenž se prodral do vedení rodinné firmy, jej však roku 1928 vyhodil.

Souběžně s popsány aktivitami chrlilo jeho deset továren (z toho dvě za Kanálem) převážně automobilové komponenty. Lucien se tehdy znal se všemi významnými lidmi z průmyslu, obchodu i politiky. Říkal, že v každém francouzském motocyklu, au-



tomobilu, letadlu i lodi lze najít nějakou jím vyrobenou součástku. Na pařížském autosalonu 1923 prezentoval přídatný spalovací motor „Moteurcycle“ k jízdním kolům, která též epizodně vyráběl. Závěsný dvouřadový dvouválec 200 cm³ „Moteur Marin“ sloužil k pohonu malých člunů, větší lodě se plavily se čtyřřadovým čtyřválcem „Propulseur L Rosengart“ s vrtulí. Lucien v říj-

nu 1926 zorganizoval první pařížský lodní salon, jehož byl až do roku 1952 předsedou. Analyzoval, že trh nenabízí opravdu laciné automobily. Bohatý šestačtyřicetiletý Lucien založil roku 1928 „Société anonyme des Automobiles L. Rosengart“ a na bulváru Dixmude koupil prostory bývalé automobilky Bellanger. Konstruktér Salomon mu

Prospekt z půle dvacátých let ukazuje šíří záběru výroby Rosengartových továren: stěrače, hustilky, lodní motory, osvětlení bicyklů, gramofony, vzadu hračky

nu 1926 zorganizoval první pařížský lodní salon, jehož byl až do roku 1952 předsedou. Analyzoval, že trh nenabízí opravdu laciné automobily. Bohatý šestačtyřicetiletý Lucien založil roku 1928 „Société anonyme des Automobiles L. Rosengart“ a na bulváru Dixmude koupil prostory bývalé automobilky Bellanger. Konstruktér Salomon mu



Detail přídatného spalovacího motoru „Moteurcycle L. Rosengart“ (1922) objemu 90 cm³ (1,5 k), spotřeba 1,5 l/100 km, rychlost až 35 km/h. V roce 1924 kolo vyhrálo alpský závod z Aix-Les-Bains do Grenoble v délce 173 km, který urazilo za 7 hodin a 25 minut. Nad druhým mělo náskok hodinu a 24 minut...



Původní nábytek a naivní malby z konce života Luciena Rosengarta



Drobný LR 2 (1928) s motorem Austin 747 cm³ nezapře licenční původ v Austinu Seven



doporučil, aby nešel vlastní cestou, nýbrž aby koupil licenci osvědčeného Austinu Seven (šir Herbert Austin jej pak jmenoval členem představenstva společnosti Austin!). Prvních sto vozů z března 1928 ještě složili z britských součástek, na další Rosengarty 5CV již použili domácí komponenty. 29. srpna 1928 obdrželi homologaci typu LR 2. Navzdory celostátní prodejní síti 1500 agentů v celé Francii, z nichž bylo 250 ve Velké Paříži, čtvrtému místu mezi domácími automobilkami a nejlevnějšímu čtyřválcí (modely LR2 a LR4) na domácím trhu se kvůli jejich nízké ceně firmě příliš

nedařilo. Roční kapacitu továrny využívali tak z 10 %.

Lucien koupil roku 1931 od Hanse Gustava Röhra licenci pohonu předních kol vozu Adler Trumf Jupiter. Říkalo se, že o rychlejší a poněkud předčasné zavedení progresivního typu LR500 Supertraction (1932) se zasadila Lucienova manželka, jíž se zdály být všechny vozy na bázi Austin Seven podobné krabicím od mýdla. Slavný Traction Avant se objevil až o dva roky později. Revidovaný, již sériový a více aerodynamický LR505 Supertraction II se objevil roku 1934. I když byl více než důstojným

**Rosengart LR 2
Cabriolet (1929),
70 km/h**

**Závodní dvoumístný
LR 4 Special**

konkurentem Citroënu, na rozdíl od úspěšného Traction Avantu jich vyrobili jen několik set. Rosengart později využíval části podvozků Citroën.

Těžštěm jeho výroby však zůstaly vylepšované 4- a 6válcové modely. Navzdory tomu Lucien tak tak unikl bankrotu tím, že roku 1936 převedl svou firmu na společnost Societé Industrielle de l'Oust Parisiens (S.I.O.P.). Roku 1938 se objevil luxusní splývavý LR539 Supertraction s výbornými jízdními vlastnostmi a pohodlím, jenž patřil k opravdové domácí špičce. Navrhl jej firemní designér M. Jacob, jehož inspiroval Lincoln Zephyr. Komponenty vozu pocházely od různých výrobců: pohon předních kol Adler, motor a převodovka Citroën Traction Avant 11CV. Citroën podmínil dodávku motorů tím, že Lucien nebude vyrábět sedany, nýbrž jen kupé a kabriolety. Až na několik sedanů pro vlastní potřebu a vysoké úředníky závazek dodržel.



**Chladičový maskot – kůň ve skoku na LR 44
Limousine Grand Luxe (1932)**



Ve válečných letech 1940 a 1941 pracoval na elektromobilu Electrirod (akumulátor táhl v jednoosém přívěsu, stejně jako zplynovač u verze na dřevoplyn). Útěk Luciena, francouzského Žida, se třetí manželkou roku 1942 do USA následoval potom, co průmyslníka, podporujícího ve Svobodné zóně pod Pyrenejemi odboj, udali. Po návratu roku 1944 našli továrnu v Levallois vybombardovanou. Navzdory tomu obnovil Lucien výrobu vylepšených menších modelů Ariette a pokusem s luxusními Supertraction s americkými motory Mercury V8 (jedno kupé a jeden kabriolet).

Hned po válce, roku 1946, pár znovu vyrazil do USA, kde díky stykům dojednal Lucien dodávky cukru, moderní zemědělské techniky a traktorů do zničené Francie. Po návratu ale komunistický úředník v Paříži smlouvy roztrhal... Plán Pons mu milostivě přiřkl výrobu taxíků. Lucien už měl všeho dost a prodal akcie podniku a obchodní jméno. Na přípravu vozu Super 5 ještě dohlížel, výroba typů Ariette a Superhuit už pokračovala bez něj. Posledním pokusem továrny byla řada Ariette/Vivor (1952–1953) se čtyřválcem a Sagaie s dvouválcovým boxerem 748 cm³ CEMEC z policejních motocyklů. Společnost S.I.O.P. zkrachovala roku 1952 a ukončila činnost o tři roky později. V roce 1954 ještě stihli prodat asi 200 karoserií Panhardu, který je vybavil vlastním motorem s protilehlými písty o objemu 850 cm³ a prodával je jako Panhard Scarlet. Labutí písní byla padesátka kupé značky Marathon (1953), též s jednotkou Panhard, prodávaná v letech 1954 a 1955. Ze 38 tisíc vyrobených vozů jich zbylo, patrně kvůli jejich obyčejnosti, jen velmi málo a setkání s nimi je mimořádně vzácné.

Rosengartovi se odstěhovali do luxusní vily ve Villefranche-sur-Mer na Azurovém pobřeží, kde Lucien maloval naivní obrazy. Zůstalo po něm 130 průmyslových patentů, desítky obrazů, vymyslel a realizoval oblíbenou hru stolní fotbal. Pikantní je, že byl malého vzrůstu. Vzpomínal, jak kvůli tomu stále nosil klobouk. Měl v pracovně křeslo umístěné na plošince, kterou dokázal za stolem zvednout. Nebránilo mu to

Rosengart LR 49 Cabriolet Decapotable (1934) s 2/3místnou „Carrosserie Aérodynamique“ uháněl rychlostí až 85 km/h



Luxusní Rosengart LR 505 SuperTraction (1935) s motorem Adler 1649 cm³ a pohonem předních kol

třikrát se oženit. První žena zemřela tragicky, druhá, Virginie Ethel Martinová, americká tanečnice od Maxima, sice přežila potopení Titanicu, ale zemřela roku 1936 ve 29 letech. Třetí, Gabrielle, která s ním ve válce utekla do USA, jej přežila na Francouzské riviéře ve Villa Bagatelle.

Třicet jedna automobilů, části dřevěného obložení vily a Lucienův psací stůl, obrazy, patrně veškeré prospekty, rukou psané původní objednávkové knihy, dílenské výkresy, korespondenci, hračky i modely, to všechno a ještě mnohem více nám pětadesátiletý pan Bonk, Němec bez vy-



Rosengart LR 4 N2 Limousine Supercing (1936), čtyřválec 747 cm³ (12 k)

razných frankofilních sklonů, nad sklenicemi vlastního medu ukázal. Ještě bychom pokračovali hodiny, ale jeho energická paní si pro něj přišla, když o více než hodinu přetáhl čas, kdy se slíbil dostavit k nedělnímu obědu, čekali totiž návštěvu. Pan Bonk s povzdechem prozradil, že kvůli Lucienovi a muzeu nestihl mít děti. Navzdory jeho bádání není téma „Lucien Rosengart“ doposud komplexně a podrobně zdokumentováno. Nemá následníka a obec ani okres nemají o jeho jedinečné muzeum zájem. Kdo zachrání zachránce? ■

Ariette Fourgonette (1952) společnosti S.I.O.P., čtyřválec 747 cm³, 16 k, 78 km/h

