



1

Škoda v Paříži Rétromobile 2014

Na největší francouzské výstavě veteránů a veletrhu spojenému s prestižními aukcemi má Škoda Auto už tradičně svůj stánek. Letos byl dokonce umístěn na jednom z nejlepších míst.

Alle nejen místo, ale i sousední stánky A značek Citroën, Renault, Mercedes a Peugeot přinesly Škodě zvýšenou pozornost. Okolo jejich výstavy musel projít skoro každý, a kdyby nebylo rozmístění aut tak důmyslně vymyšlené, vznikla by zejména v sobotu a v neděli velká tláče-nice. Ve středu a ve čtvrtek bylo ale ještě příznačné „ticho před bouří“ a vystavované kousky se terpve leštily.

Dominující barvou stánku byla, jak u mladoboleslavské automobilky bývá zvykem, bílá, a tak se v něm barevná auta opravdu dobře vyjímalala. Začneme hned z kraje úplnou novinkou. Dětské motorizo-vané autíčko typu Populár Kabriolet Puck v atraktivní modři přitahovalo návštěvníky všech věkových skupin a Michal Velebný ani nestačil kapotu otvírat a zavírat, takový byl o tuto „hračku“ zájem.

O Škodě Puck z roku 1940 toho není mnoho známo. Dětský kabriolet byl vyba-ven čalouněním sedadly i ve dveřích, na palubní desce byl funkční rychloměr a spínací skříňka, převod umožňoval jízdu vpřed i vzad. Všechna kola byla odpružena a k pohonu výrobce použil elektromotor Scintilla 400 W a dvou akumulátorů, které umožnily dvouhodinový provoz. Dobíjení pak trvalo ca. 12 hodin. Maximální rychlost variovala až po 15 km/h, podle váhy řidiče. Autíčko je ve vlastnictví muzea. Na rozdíl od jiných exponátů prestižnějších značek na Rétromobilu ale nebyl Populár na prodej.

Dětské Ferrari California GT firmy Harrington bylo kvalitně vyhotovené do posledního detailu, vybavené motorem 100 ccm a je k máni za rozumnou cenu (auta pro dospělé). Dosahuje ale nero-zumné rychlosti 70 km/h. Jak kdysi řekl



2



3

1



4



4

Bugatti o svých bugatkách pro caparty: „Na těchto hračkách není problém jejich vysoká cena, ale mít dostatečně rozsáhlý park kolem vaší soukromé vily.“

Hned vedle populára stála další raritka. Laurin & Klement 210, jeden z posledních výrobků, než se firma položila a převzala ji Škoda. Exponát je takřka kompletní, chybí snad jen kapota, přístrojová deska a očividně pneumatiky. S renovací se zatím nepočítá. Překvapující je stupeň zachovalosti kovové karoserie a její minimální rezatost.

Absolutním magnetem publika byl jeden ze dvou tehdy vyrobených prototypů Š 935 s aerodynamickou karosérií v rozpracovaném stavu pokročilé renovace. Výdřeva a motorizace imponovala čistou prací. Motor před zadní osou, elektromagnetická převodovka francouzského původu (firma



6

Cotal), nezávislé zavěšení všech kol a již zmíněná aerodynamická forma karoserie byla na svou dobu (rok výroby 1935) značně avantgardní. S naprostou pravidelností je tento vůz zaměňován s tatrou, na jejíž geniální konstrukci zadní osy spolu se vzduchem chlazeným motorem ale nemá, zatímco karoserie je shodně tvarovaná podle principů Paula Jarraye.

Největším vozem škodovácké výstavy byl majestátní osmiválcový Superb 4000 typ 919. Tento výjimečný, téměř stokoňový automobil byl vyráběn v letech 1939–1940 ve dvou verzích jako limuzína a kabriolet a celkovou produkci tvořilo pouhých deset kusů. Karoserie byla provedena v elegantní téměř černé, a přesto hnědé barvě. Luxusní vůz připomněl návštěvníkům tradici svým jménem, která dnes pokračuje s neuvěřitelně úspěšným a komfortním Superbem.

Na okraji podesty se skvěla nablýskaná Felicie z roku 1960. Nesměla chybět, vždyť je to poslední sériový otevřený vůz

továrny Škoda. Felicie s francouzskou SPZ byla ve velmi dobrém stavu, po renovaci à la française. Snad nikdo z návštěvníků Rétromobilu se nepozastavil nad nesrovnalostmi mezi použitými díly a výbavou, jako byly maska, nárazníky křídélka, čalounění, tachometr atd. Tedy, až na české návštěvníky. Naštěstí jim nikdo nerozuměl a Francouzi se do příště určitě polepší.

Kladným dojmem působil vstřícný a dobře informovaný personál škodováckého stánku, a to jak z francouzské, tak i české strany. Koncept výstavy, aniž by byl někde písemně zdůrazněn, poukázal na tradici firmy a zviditelnil, že Škoda není jen jméno aut posledních dvaceti let. Tento záměr se rozhodně vydařil a určitě se odrazí i na dalším úspěšném exportu.

Za historické fotografie děkuji také Archivu společnosti Škoda Auto.

Text: Dr. Jiří W. Pollak, sc.

Foto: Jiří Mátl a autor



7