



Při odjezdu na Rallye Monte Carlo 14. 1. 1936.



1. Dr. Peters, 2. Jiří Pobl, 3. Fr. Holoubek; „Protože se nemohli rozbodnouti, zda si mají vzít lopatu dřevěnou či plechovou, vzali si obě.“



Škoda Populár Monte Carlo

O velkém úspěchu Škodovky na Rallye Monte Carlo 1936 a následně vyrobené malé sérii vozů Populár Monte Carlo bylo ve veteránské literatuře již několikrát psáno. Avšak byly tam různé omyly a nepřesnosti, které by tento článek měl pokud možno napravit.

Jaká je cesta do Monte Carla?

Poprvé se odvážní mužové vydali přes půl Evropy na francouzskou Riviéru roku 1912. Přihlásilo se 23 účastníků a jako u všeho nového i zde vzniklo mnoho dohadů kolem ještě neučesaných pravidel. Přesto na soutěž nikdo nezanevřel, a tak v roce 1913 stálo na startu 87 vozů. Největší popularity dosáhla rallye po Světové válce. Obnovit se jí sice podařilo až v roce 1924, avšak zakrátko dosáhla takového věhlasu, že byla nazývána „Mistrovstvím světa cestovních vozů“. Zúčastňovalo se jí proto stále více jezdců slavných jmen a nemohla tak pochopitelně zůstat nepovšimnuta ani československými závodníky. Přes poměrně vysoké startovné 800, resp. 500 franků v malé třídě lákala krom slávy též peněžitá odměna, která kupř. v roce 1936 činila za celkové vítězství 50 000 franků. Z našich jezdců se o štěstí pokoušel Frick na Tatře, ing. Deston na Zetce či Knapp na Waltru, avšak první z Čechoslováků, který dojel a umístil se, byl ing. Rechziegel na Pikolce roku 1931. Obsadil deváté místo v malé třídě, tj. do 1500 ccm. O rok později byl s Alfou dvanáctý ve velké kategorii, což byl určitě lepší výsledek vzhledem k větší konkurenci. V RMC 1934 triumfoval Turek na litrovém Aeru, které si svým výkonem vysloužilo od konkurence přezdívku Malý Napoleon.

Dosáhl druhého místa ve třídě, za počasí, které bylo toho roku obzvláště nepříznivé. (Zde se údaje rozcházejí, mnohé publikace uvádějí místo třetí, vč. Motor Journalu č. 9/2001. Já jsem vycházel z dobových zpráv v několika motoristických časopisech z r. 1936, kde je uváděno místo druhé. Snad to bude moci někdo z Aerovkářů upřesnit. – pozn. aut.) Následovalo druhé místo

Zdeňka Pohla a ing. Jaroslava Hausmana s Populárem roku 1936. To se pokusili obhájit o rok později s Rapidem, avšak skončili čtvrtí. Formánek–Steinberg na Aero 30 dobyli místo osmé a Vojtěchovský–Žák na Aero 50 skončili na 37. místě, ovšem ve velké kategorii. O poslední předválečný úspěch československých jezdců se postaral Antonín Vitvar na Minoru osmým místem roku 1939. Na největší úspěch Čechoslováků jsme si museli počkat až do roku 1949, kdy posádka Treybal–Dobry na Bristolu skončila na třetím místě v celkové klasifikaci.

Podívejme se nyní na pravidla rallye platná v roce 1936, v roce velkého škodovského úspěchu. Jednalo se o hvězdicovou jízdu, tedy každý účastník si zvolil místo startu a projížděl předem stanovené kontroly předepsaným průměrem. V určený den, hodinu a minutu se musel hlásit v cíli na Place de la Concorde. Pro každou trať byl stanoven podle její délky a obtížnosti určitý počet bodů. Kdo přesně dodržel průměry, uchoval si všechny body, kdo se



Po dojezdu do Monte Carla 29. 1. 1936.

opozdil, ztratil za každé dvě minuty jeden bod. Konečné zkoušky v cíli mohly přinést soutěžícímu jak trestné, tak dobré body, které pak určily pořadí mezi vozy, jež dojely do Monte Carla beztréstně.

Vozy musely mít sportovní vřavu předepsanou mezinárodními řády. Děly se pouze do dvou kategorií – do a nad 1 500 cm. Kompresory byly zakázány. Motor, chladič, rám a obě osy byly označeny a s těmito díly nesmělo být manipulováno. V cíli byla zaplombována i kapota, za porušení hrozil trest 10 bodů. Startovalo se ve stejný čas v minutových intervalech. Kdo se nedostavil či neprobojoval ke startu, mohl startovat z nejbližší kontroly, ale za cenu 10 trestných bodů. Tedy bez naděje na slušné umístění. Jakákoliv cizí pomoc se trestala diskvalifikací, pouze účastníci si mohli pomáhat navzájem. Vyloučení znamenala též výměna výše uvedených částí vozu.

Soutěžící měli přesně předepsáno, kdy a kde se musí hlásit. Předčasný příjezd byl povolen. Odjezd však až dle rozpisu. Opoždění o 5 hodin znamenalo vyloučení. Posledních 1000 km však musel být přesný příjezd i odjezd. Průměr 40 km/h, posledních 1000 km pak 55–60 km/h. Posádka musela být minimálně dvoučlenná a nesměla se během soutěže měnit pod trestem 12 bodů. V cíli se kontroloval také stav vozu. Jednak, zda funguje vše, co má, jednak, zda je vůz vybaven vším předepsaným a ve správných velikostech. Např. střecha u otevřeného vozu musela být plně funkční, po dojezdu musela být nasazena a zůstat tak po celou dobu zkoušek. Rovněž se hodnotil i vzhled vozu, kdo někde pomačkal či dokonce ztratil blatník, byl bez milosti penalizován.

Na zkoušku akcelerace a brzdění byl jezdec zavolán do střeženého depa a musel do pěti minut natočit motor pomocí startéru. Jinak dostal 5 trestných. Pokud jej

nenatočil ani klikou, znamenalo to dalších 5 bodů. Cizí pomoc byla zakázána. Na dané znamení odstartoval a projel trať tak, jak je patrné z obrázku. Vyjetí z prostoru zkoušky či poražení kolíku – 5 bodů. Špatné couvání – 10 bodů. To proto, že někteří borci se nezdržovali řazením, ale otáčeli se smykem přes ruční brzdou. Rozhodoval čas, který se pak přepočítal zvláštním koeficientem na dobré body. Zkoušku bylo možné absolvovat dvakrát a počítal se lepší čas.

Konečný výsledek byl dán počtem dobrých bodů. Klasifikace: 1. absolutní – deset cen (50,20,15, 10, 7, 5, 3, 2, 1 tisíc FRF); 2. malých vozů, tj. patnáctistovek – pět cen (12, 6, 4, 2, 1 tisíc FRF); 3. dámských posádek – tři ceny (5; 2, 1 tisíc FRF). Celkem tedy 150 000 franků. Ceny nebylo možno slučovat, každý dostal jednu – nejvyšší.

Popatnácté do Monte Carla roku 1936

Patnáctý ročník byl odstartován 26. 1. 1936. Dojezd do Monte Carla 29. 1. Třicátého a jednatřicátého se jely závěrečné zkoušky a prvního proběhla soutěž komfortu. Následujícího dne dopoledne byly po slavnostním defilé vozů rozděleny ceny. Pak si posádky podle obsahu svých kapes užívaly v kasinech až do závěrečného večerního banketu. Toho roku byla soutěž celkově méně obtížná než v dřívějších letech, a to vlivem příznivého počasí. Kvalitou soutěžících však rozhodně nezaostala za minulými ročníky. Hlášeno bylo 105 jezdců. Soutěž dokončilo 72 vozů, z nich 32 s trestnými body. Nejobtížnějšími se nakonec ukázalo právě oněch posledních tisíc kilometrů. Vydatné deště změnila trať

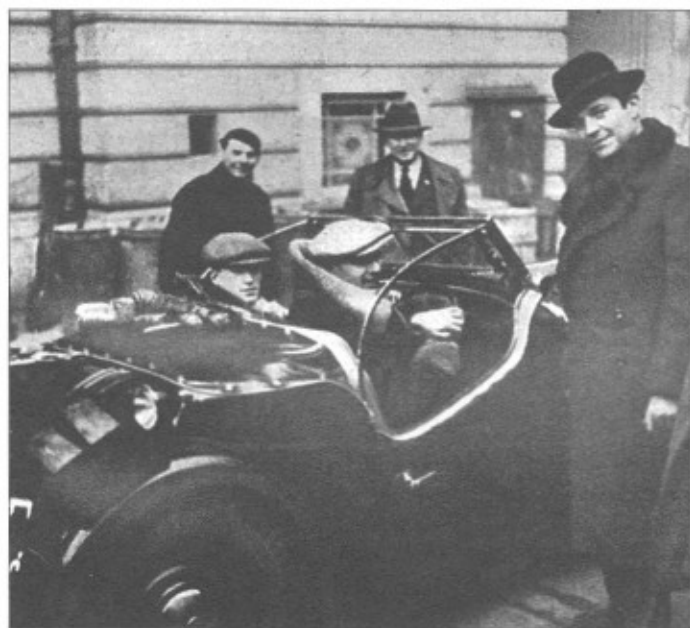


Na titulu: Po návratu z Monte Carla.

v bahnitou klouzačku a zvýšený jízdní průměr způsobil, že řady závodníků rychle řídly. Přihodilo se i několik vážných nehod. Je nutné si uvědomit, že na tehdejších silnicích, obzvláště balkánských, se o nějaké zimní údržbě nedalo moc mluvit. Pakliže přšelo, měnily se cesty v bahnitě oranžiště, když napadl sníh, probíjely se posádky metrovými závějeji. Většinou si ale užily obojího. Je pro nás dnes téměř nepředstavitelné, jak je možné, že jich tolik vůbec dojelo, uvážíme-li, že při průměru 50 km/h to znamená snažit se trvale držet alespoň 85 km/h. A pokud si chtěl závodník udělat očko nebo doháněl zpoždění, musel tam mít kilo. Na těch silnicích, či spíše cestách... klobouk dolů. Navíc celá trať se jede v kuse, bez odpočinku. Čtyři perné dny. Na spánek ani pomyšlení, kdo už nemohl řídit, střídal a věnoval se navigaci.

Nejhorší trať se proti očekávání ukázala skotská z John O' Groats. Měřila 3338 km a bylo za ni možno obdržet 501 bodů. Z patnácti jezdců se dva kvůli sněhu nedostali ani ke startu a vyjžděli až z Glasgowa a Aberdeenu, devět jich schytilo penalizaci již v první kontrole a jen devět jich dojelo do cíle, beztréstně kupodivu jen slečna Astbury na voze Singer.

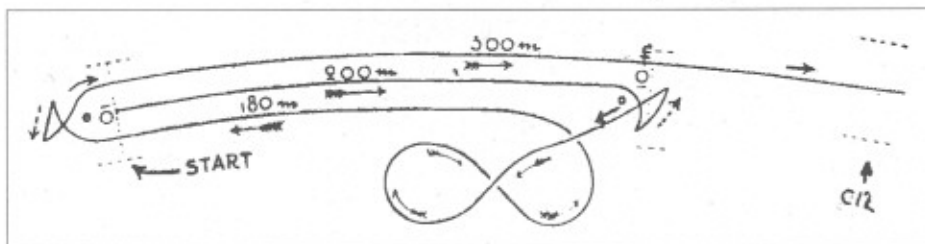
Za nejobtížnější byla považována trať



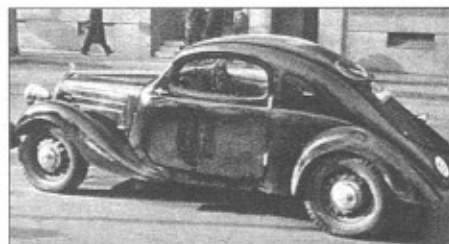
Při odjezdu na start RMC 1936. Vpravo dr. Peters, organizátor indické výpravy Populárů.



Zdeněk Pobl (Bašul) a Jaroslav (Jája) Hausman u závodního vozu.



Plánek zkoušky akcelerace a brzdění v cíli RMC. Pevný start, akcelerace na 200 m, obrátit na šíři 10 m s použitím zpátečky, udělat osmičku kolem dvou tyčí, vzdálených od sebe 12 m, akcelerace na 180 m, opět otočení, akcelerace na 300 m, letmý cíl.



Coupé Rapid pro RMC 1937, vybavený čtyřstupňovou elektromagnetickou převodkou Cotal.

z Atén. Měřila 3868 km a umožňovala získat 506 bodů. Vybrala si ji jak vítězná maďarská posádka malé kategorie Kozma-Martinek na Balille, tak Pohl s Hausmanem.

Z Palerma (4136 km, 501 b.) jely 3 a dojely 2 vozy; z Talinu (4000 km, 503 b.) 22 vozů, dojelo 17. Bukurešť (3 844 km, 503 b.) – rumunské silnice se ukázaly jako velice mizerné a tato trať by si byla zasloužila lepší ohodnocení. Čtyři vozy odstartovaly a všechny dojely, ale nejlepší z nich se umístil v celkovém hodnocení až na 13. místě. Švédské město Umea (3 812 km, 501 b.) mělo 9 startujících a všechny v cíli. Odsud startovala také dvojice miss Richmond-G. S. Brooks na Triumphu, která získala stejný počet bodů jako Pohl-Hausman. O konečném umístění tak rozhodlo to, že naši jeli náročnější trať. Norský Stavanger (3 728 km, 501 b.) měl 6 vozů na startu a 5 v cíli. Další tratě, které již nedávaly téměř žádné šance na úspěch a byly hodnoceny méně než 500 body, vedly z Neapole, Valencie, Glasgow, Berlína a Amsterdamu.

V rychlostní zkoušce se bohužel projevila nevýhoda spodového motoru naší posádky. Ten byl sice výborný „držák“ na cestě Evropou, ale akceleraci jako vrchová Balilla ovšem nemá. To je trochu slabina, možno i říci nespravedlnost – RMC, kde po bezvadném ujetí 4 000 km rozhoduje o výsledku 200 metrů sprintu. Vítězný Kozma dosáhl času 1:15,1 a Pohl byl sedmý v malé kategorii s časem 1:51,1, což je slušné, uvážme-li, že vůz měl obyčejný sériový motor z Rapida. Pro srovnání: první ve velké kategorii, Cristea na Fordu, zajel 1:05,0; druhý, Schell na Delahaye, 1:05,4 atd.

„...Po pravdě řečeno, jelo se letos z Atén až do Sofie celkem dobře. To znamená, že tu nebyl snůh. Kdyby napadl, nejelo by se vůbec, vysokými závějemi by se neprohrabal ani tank a na Balkáně se o sjízdnost zimních cest nikdo nestará. Řeknu-li, že se jelo dobře, myslím tím, že se jelo i po tom, čeho by se mnohý jezdec zhroutil. V jižním Bulharsku se pojem o cestě ztrácí dobře znatelnými a hlubokými koleje v oranicích. O to, kde snad bývala cesta, se jezdec nestará a hledí se dostat kupředu po lukách a po polích a vůbec po všem, co je sjízdné. A na balkánských silnicích je tomu stejně, vůz jede a jede, náhle cesta končí před jakýmsi nepřehledným močalem a člověk si

myslí, že tohle projet a ještě ve zpropadeném rychlém čase není možné. A provede to, vletne do bahna, dá tam jedničku a již se jede. Člověk si zvykne, ale musí mít v rukou dobrý stroj. Škoda Populár projel trať bezvadně a ještě o něco rychleji než musel, k tomu výkonu není třeba více slov...

...Několik málo kilometrů před Avigninem najel v plné rychlosti vůz loňského vítěze na těžké nákladní auto, jež vyrazilo na silnici z boku. Řidič se zabil, další odvezli do nemocnice. Hned za Avigninem nalétl skvělý dvanáctiválcový americký Lincoln na mohutný platan a urazil obě pravá kola. Bodří Angličané vylezli klidně z vozu, přibouchli pokřivená dvířka a šli po svém. Vůz plný kufříků a kdovičeho nechali v noci na silnici. Z toho vozu jsem si vzal na památku anglickou vlajku na niklované žerďičce. Urazila se a zůstala zapíchnutá ve stromu. Pouhých osm kilometrů dále byla na úzké silnici houpačka a hned za ní železniční závory. Nádherný Singer měl pěkné tempo a nemohl vědět, co bude za houpačkou. Náhodou tam byly spuštěné závory a proto do nich vletl. První bezvadně rozra-

zil, druhou jen rozlomil, ale zamotal se přitom do kovových mříží, visících ze závor dolů. Vzal ji proto s sebou a když zastavil, byl jako naondulován. Nu, hodně štěstí měli oba zraví chlapci z Albionu, Singer byl otevřený a velmi nízký a závory jim šly právě po hlavách. Nezabili se, jen potloukli. Deset minut jízdy za nimi stál Delahay s uraženou přední osou a v horách nad Nizzou slétl rozkošný Ford do propasti, ale v kutálení se zastavil o dva stromy.

„Vidíš,“ říkal Pohl při každé podívané a píchal prstem k rozbitému stroji. Hausman ale neviděl. Právě řídil a v 95 km tempu na klouzavé silnici se nechtěl rozhlížet. Ale mohl, vůz seděl bezvadně.

„Podivné věci viděl jsem cestou,“ říká Pohl, „jednou couval proti nám v plné jízdě kůň a jindy jsem se zoufale vyhýbal mohutnému slonu. Ne, na silnici nebylo nic, šlo jen o vidiny při čtvrté probdělé noci. Stroj tichounce hučel, uspával a byla hustá mlha, kdoví, zda některé vozy nehavarovaly jen pro něco podobného...“

Z reportáže Alana Forejta



Po dojezdu do cíle RMC 1937. Osvědčená posádka Pohl-Hausman obsadila tentokrát čtvrté místo v malé kategorii. Mobil byl druzí, ale v závěru soutěže byli penalizováni za příliš malé zpětné zrcátko. Měli sice v Monte Carlu příležitost ho vyměnit, ale jako praví sportovci tak neučinili. Ing. Karel Hrdlička, vedoucí ředitel ASAPu, toto při slavnostním poděkování v autoklubu zpodobil slovy: „...letos jste dokázali, že Československo vysílá na závod sice pouze sériové vozy, nikoliv však sériové gentlemany, nýbrž sportovce, kteří staví svůj čistý štít výše než třídu zařazení.“

Výsledky 15. ročníku Rallye Monte Carlo 1936

poř. jména obou jezdců	st. č. vůz	místo startu	body	poř. jména obou jezdců	st. č. vůz	místo startu	body		
Třída do 1 500 ccm:				Klasifikace celková:					
1. Kozma-Martinek	86	Fiat	Atény	630,9 b.	1. Zamfirescu-Cristea	16	Ford	Atény	641,0 b.
2. Pohl-Hausman	54	Škoda	Atény	625,9 b.	2. Schell-Schell	41	Delahaye	Atény	640,6 b.
3. miss Richmond-Brooks	93	Triumph	Umea	625,9 b.	3. Lahaye-Quatresous	1	Renault	Atény	638,8 b.
4. Harris	90	Singer	Talin	624,7 b.	4. Schut-de Beaufort	31	Ford	Talin	637,4 b.
5. Wilmott	17	Rover	Stavanger	623,0 b.	5. Guyot	42	Renault	Talin	636,2 b.
6. Thelluson-Narischkine	78	Opel	Bukurešť	611,1 b.	6. Carriere-Vial	28	Matford	Atény	634,9 b.
7. miss Astbury	72	Singer	John O' Groats	605,2 b.	7. Trevoux	2	Hotchkiss	Atény	634,3 b.
8. Sybrandy-Cornelius	4	DKW	Amsterdam	586,6 b.	8. Healey	95	Triumph	Talin	633,2 b.
9. Oosten	79	MG	Amsterdam	584,7 b.	9. Bijlaard-Beeck Calkoen	76	Ford	Stavanger	632,0 b.
10. Mrs. Cotton	49	Aston Martin	Aberdeen	579,2 b.	10. de Massa-Mahe	53	Talbot	Talin	631,1 b.
					20. Pohl-Hausman	54	Škoda	Atény	625,9 b.
Dámský pohár:									
1. Marinovitch-Helle-Nice	50	Matford	Talin	627,8 b.					
2. Lamberjack-Petermann	40	Hotchkiss	Talin	621,4 b.					
3. Marcuse-Hustinx	8	Hotchkiss	Atény	617,8 b.					

Škoda Populár 418 R speciál pro Rallye Monte Carlo

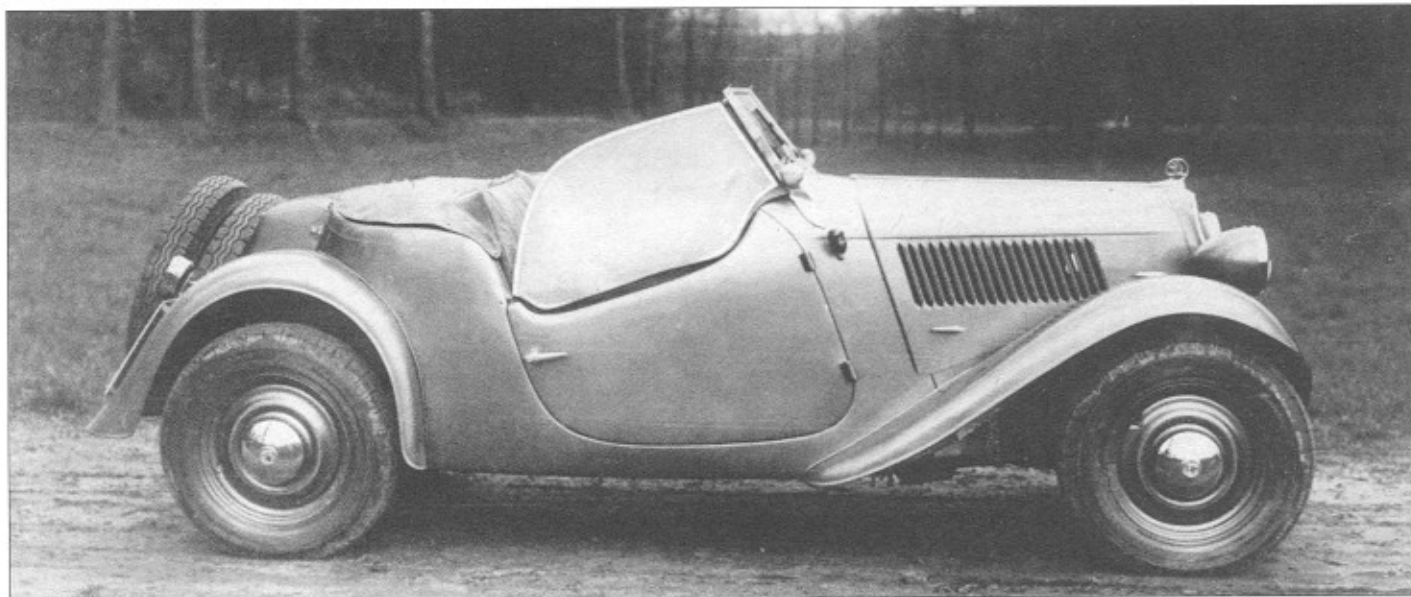
Možná, že právě Turkův úspěch v třicátém čtvrtém inspiroval Škodovku k účasti v RMC. Nejvhodnějším vozem se z hlediska reklamního jevil typ Populár. Jeho dvaadvacetikoňový litrový motor nebyl právě nejvhodnější k probíjení se sněhovými závěsemi, a tak bylo rozhodnuto osadit Populárku čtrnáctistovkou Rapid. Vůz dostal kapalinové brzdy a ostatní úpravy, jež pak byly později použity u sériových vozů. Tím se podvozek přiblížil Rapidu s tím, že některé jeho části zůstávaly poněkud poddizainovány použitím se slabšího Populára. Bylo by tedy výhodnější a logičtější použít rovnou chassis z Rapida, jak se to ostatně provedlo následujícího roku. Reklamní důvody zde sehrály značnou roli a snad celou věc do jisté míry i komplikovaly. Avšak jméno Populár muselo vyrazit do



Čsl. účastníci po návratu z Rallye Monte Carlo 1937 při slavnostním uvítání před budovou Autoklubu v Lützowově třídě (nyní Opletalova).

světa a bylo nanejvýš žádoucí, aby se tam prosadilo. Karoserie dostala novou „anglickou“ formu při zachování stylu Populára. Na jejím návrhu spolupracovali ing. Hausman a bratři Pohlové společně s konstruktérem Škody ing. Fr. Holoubkem. Vůz pro RMC byl ovšem doplněn všemi náležitostmi. Druhou nádrží v zádi vozu před rezervami, vyhřívaným předním sklem, topením, držákem map, otáčkoměrem, několika hodinami apod. Nezbytné bylo i pořádné osvětlení – dvě mlhovky, hledáček a couvací světlo. K výbavě samozřejmě patřily i sněhové

řetězy a dvě lopaty. Tyto prototypy byly vyrobeny dva: v. č. 41 542 a 41 543. První, dohotovený až 14. 1. 1936, byl pravděpodobně oním úspěšným vozem; druhý, dokončený 21. 12. 1935, byl vozem zkušebním. Na něm také proběhla 23. 12. 1935 schvalovací řízení. Tento vůz později prošel mnoha rukama. Jednak se půjčoval na vyzkoušení potenciálním „dobrým“ zákazníkům, jednak byl půjčován na různé sportovní podniky. Takto ho také dostal ing. Jiří Rechziegel na Soutěž malou dohodou. Druhý, či chcete-li první vůz získal po absol-



Fotografie z archivu ing. Hausmana. Jedná se s největší pravděpodobností o v. č. 41 543. Fotografováno roku 1937. Prototypy měly menší blatníky a jednodušší kapotu nežli pozdější sériové vozy. Všimněte si drubé nádrže před rezervami.



Oba prototypy na startu soutěže Malou dohodou. Vlevo je ing. Jiří Rechziegel (v.č. 41 543), vpravo Zdeněk Pohl (v.č. 41 542) startující za team Motorklubu Vysokoškolského Sportu.

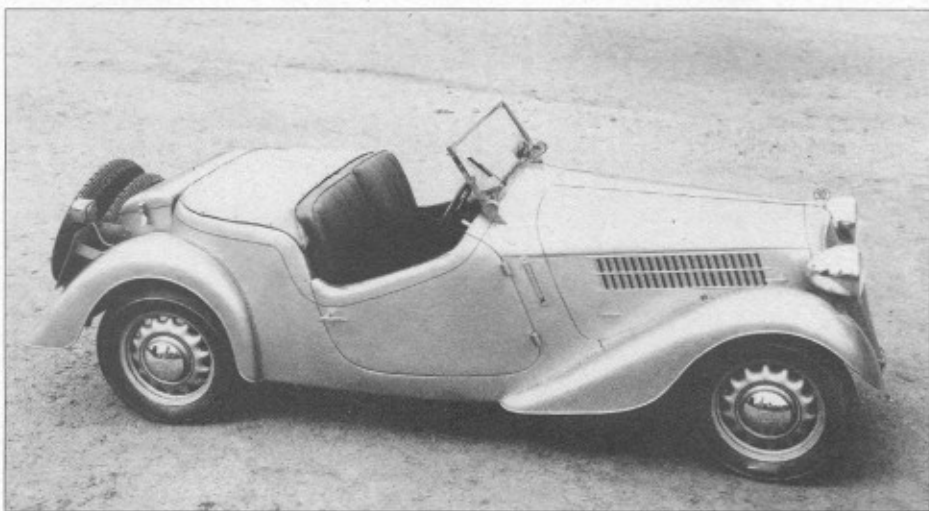


Továrník Jitř Tomášek (v černém baretu) a v.č. 46 921 bronzové barvy. Vedle stojí ing. Hausman. Snímek pochází pravděpodobně ze Zimní automobilové soutěže v lednu 1937. V pozadí je vidět ještě jedno Monte Carlo. Moblo by se jednat o vůz známého pražského sportovce Dr. Mečříře (v.č. 46 925); (z archivu p. Jiřibo Langeru).

vování RMC sám Zdeněk Pohl, který se s ním zúčastňoval různých sportovních akcí a zřejmě jej využíval také jako běžné vozidlo. Krom rallye Monte Carlo s tímto vozem zvítězil v soutěži Malou dohodou či úspěšně absolvoval Zimní automobilovou soutěž 27. 2. 1938, ve které se stal vítězem třídy v rychlostní zkoušce do vrchu. Zdá se, že si tento automobil Zdeněk Pohl opravdu oblíbil, neboť jej pečlivě uschoval po dobu války na svém statku v Libněvsi a hned 21. 6. 1945 žádal o jeho přihlášení v Praze. Poslední dohledatelný doklad je žádost o přidělení nové SPZ ze dne 23. 7. 1946 a pak se stopa vozu ztrácí. Jaký byl jeho další osud, se mi zatím nepodařilo zjistit. Nadále však sleduji jistou stopu a bude-li v tomto pátrání učiněn nějaký pokrok, bude P. T. čtenářstvo určitě informováno. Rovněž tak konec druhého prototypu není znám, zde však lze předpokládat, že když opadl zájem o jeho výpůjčky a byl definitivně „uježděn“, prošel recyklačním procesem v hutích.

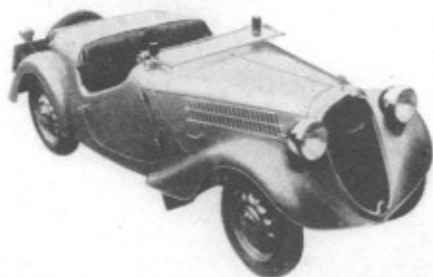
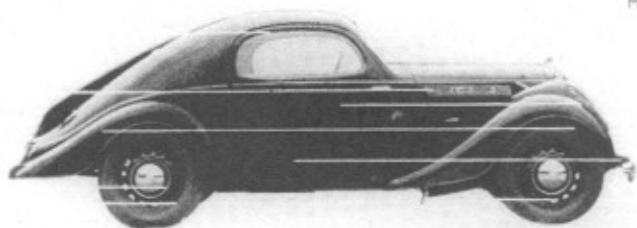
Toto byla, takřikajíc, oficiální verze. Já mám k tomu jednu takovou teorii. Zdá se mi, že na soutěž, která se jede šestadvacátého, postavit vůz čtrnáctého je trochu pozdě. Navíc časopis Auto z ledna 1936

oznamuje, že pánové Pohl a Hausman odcestovali 14. 1. na start Rallye Monte Carlo. To by znamenalo, že s vozem museli odjet, sotva mechanici dotáhli poslední šroub. Bez jakýchkoliv zkoušek – no, trochu risk. Rovněž na nějaké ověřování koncepce s vozem vyrobeným 21. 12. 1935 nebylo času nazbyt. Také jsou některé drobné rozdíly na dobových fotografiích při odjezdu na RMC a Pohlův vozem v roce 1937. Ty samozřejmě mohly být provedeny během roku 1936, proč by ale někdo předělával nový vůz? Oba vozy byly později bez zjevných důvodů přecíslovány a v knize zakázek přepsány. A nakonec – na dvou vozech jsou tři rozdílné SPZ. To vše mi vniklo myšlenku, zda se u těchto vozů nejedná jen o další připravené sportovní speciály a zda nebyl ještě jeden, onen závodní vůz, vyrobený již někdy v průběhu roku 1935. Tomu by mohl nasvědčovat ještě jeden fakt. U vozu v.č. 41 543, tedy toho „na půjčování“, byla dne 30. 5. 1936 vyměněna karoserie. Ponecháme stranou důvod, je možné, že někdo z P. T. zákaznictva hupnul s vozem do škarpy. Avšak na startu Malé dohody stojí vůz se stejnou, tedy prototypovou karoserií. Kde se vzala? Nebylo by pravděpodobnější, že vůz dostal již sériový obleček, nežli znovu vyklepávat zkušební kastli? Pokud ovšem někde na továrním dvoře neodpočíval stejný vůz, který by mohl být ocesán. Uznávám, že je to nepravděpodobné a nepodařilo se mi pro to najít žádný konkrétní důkaz. Nejlepší by samozřejmě bylo zjistit, jaké vozy jsou vedeny pod značkami Č-37.471, Č-50.193 a Č-37.393. To je dnes bohužel nezjistitelné, neboť velká část předválečné evidence byla skartována a pokud něco zůstalo, bylo to v Invalidovně. Takže to buď vzala voda, nebo v tom lepším případě jsou tyto informace zmrazeny na příštích padesát let. Avšak obávám se, že právě toto měl na mysli jeden (ne)zodpovědný zelený mužik, když tvrdil, že jsou pod vodou pro něho nezajímavé, tedy nedůležité dokumenty, které nemá cenu zachraňovat. Zkrátka tato má teorie zůstane asi



Roadster první série vycházející z „ostré“ verze.

POPULAR
MONTE CARLO-COUPÉ



Tropfenform, bequemes Innere, Aerodynamischer Supersport für allerhöchste Ansprüche. Zwei Modelle: Coupé und Roadster.

Německá verze reklamy z roku 1936.

navždy jen odvážnou teorií. Nejpravděpodobnější bude, že v Boleslavi vše upekli na poslední chvíli a ono jim to vyšlo. Do Monte Carla se jelo na nějaké obchodní číslo nebo na doklady z jiného vozu a zpětně se pak upravovaly papíry. Nakonec to každý veteránista zná sám...

Škoda Populár Monte Carlo
typ 420 Sport
(tovární zn. 909)

Velkého sportovního úspěchu muselo být pochopitelně využito i komerčně, a tak vznikly v letech 1936–38 dvě malé série vozů Populár MC. Základem byl tak jako u soutěžní verze Populár osazený motorem

Rapid a vybavený kapalinovými brzdami. Karoserie u prvních vozů vycházela také z „ostré“ verze. Rozdíl byl především v líbivější formě blatníků, které byly hlubší a protáhlejší, čímž se stal vůz elegantnějším. Kapota dostala ozdobné lišty a především žebrování po celé délce, takže již nepůsobila dojmem nastavené haubny ze sériového Populára. Vůbec všechny karosářské díly si zachovávají „populárskou“ koncepci a na první pohled působí shodně. Ale MC má delší kapotu, nižší a širší masku, o blatnicích a jiných dílech nemluvě. Nejlépe to vynikne, postaví-li se oba vozy vedle sebe. Jinak elegantní sériový roadster působí najednou poněkud neohrabaně a přizpůsobeně. Další výraznou změnou bylo nahrazení zadní nádrže tvarově shodným kufrem. Změny zaznamenal i interiér.

POPULAR



COUPÉ



ROADSTER

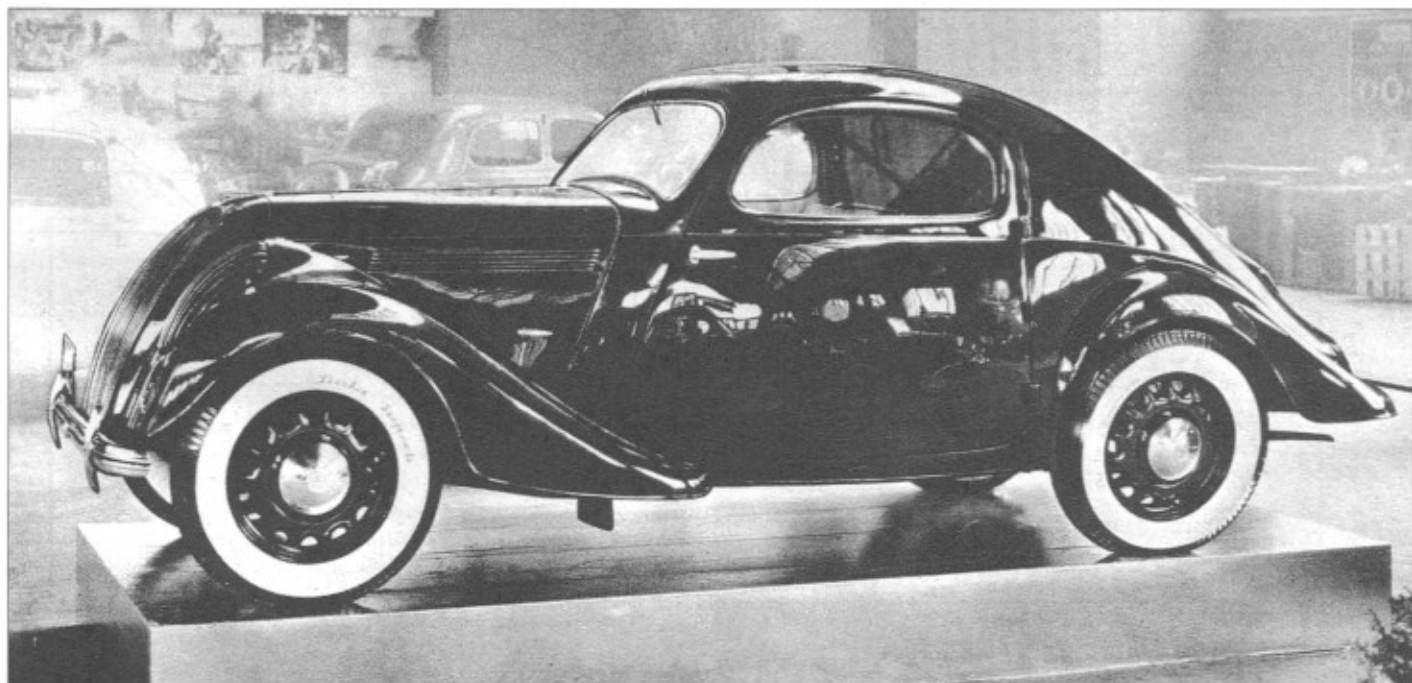
ASAP - Závod Ml. Boleslav



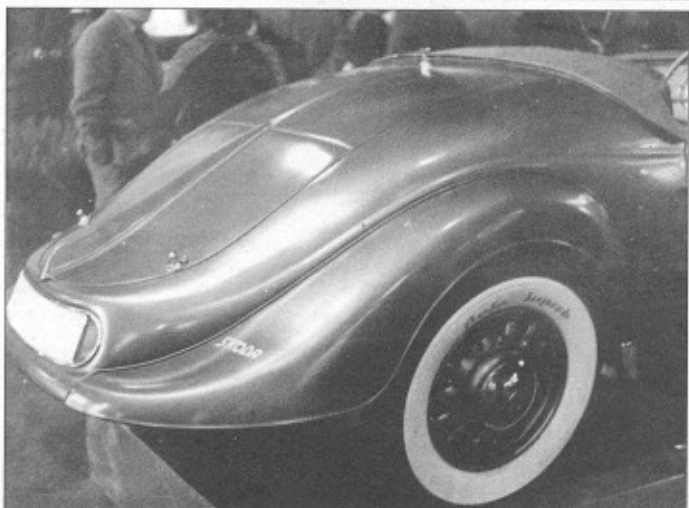
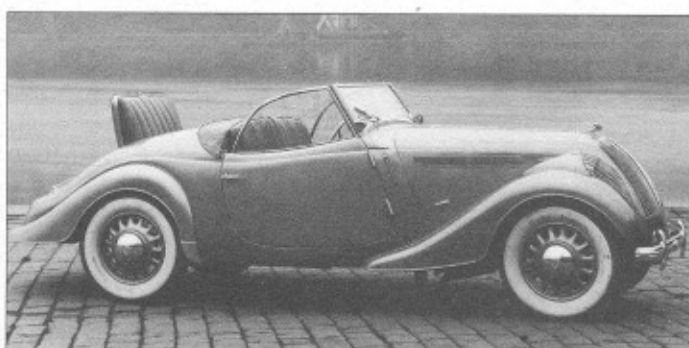
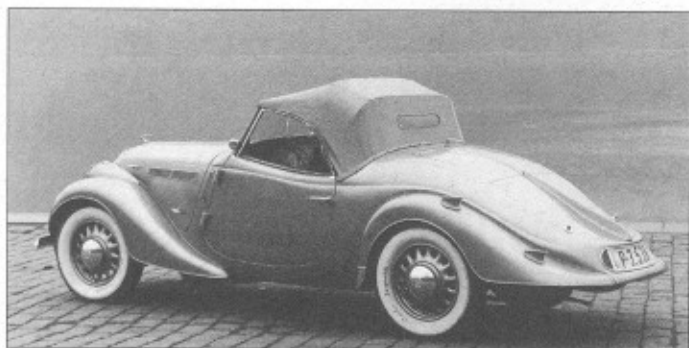
Reklama z roku 1936.

Z palubní desky zmizela přemíra přístrojů a nalézal se tam pouze velký tachometr sdružený s hodinkami a palivoměrem, shodný s exportní verzí Rapida. Další budík pak byl teploměr. K pohodlí samozřejmě přispívala i luxusní sedadla čalouněná v pravé kůži mnoha druhů a odstínů. Rovněž tak nabídka barev lakování byla bohatá. Čítala přes dvě desítky odstínů od nejběžnější černé a červené k různým metalizovaným lakům. Případně bylo možné nechat si namíchat vlastní oblíbenou barvu, tak jako pan Zajíček u roadsteru v. č. 51 619.

Roadster sport anglického stylu „elbow



Coupé sport na pražské automobilové výstavě 1936.



Tak toto jsou oni. Roadster de Luxe 1937 a jeho pověstné mřížky a ploutvička.

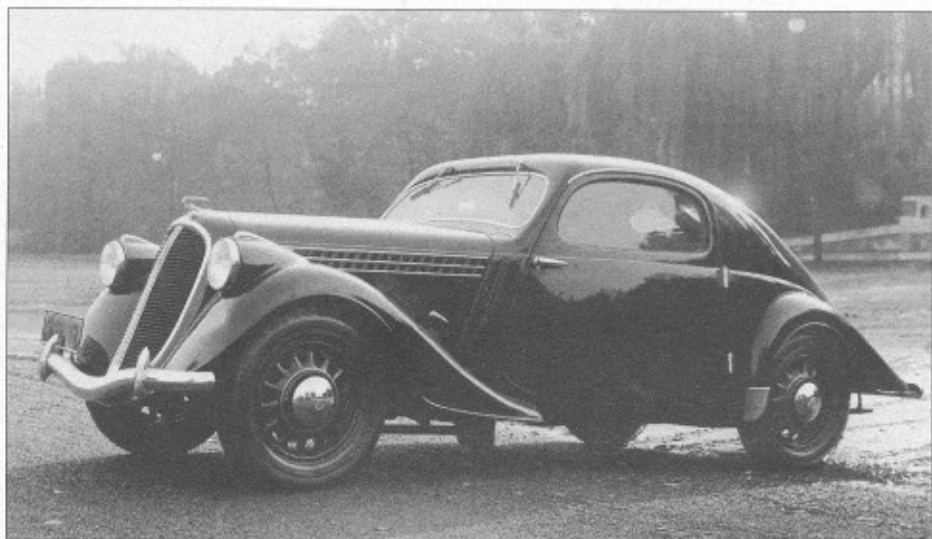
out“ samozřejmě poskytoval požitek ze sportovní jízdy s větrem ve vlasech, leč muselo být pamatováno i na zákazníky, kteří také rádi sportovní jízdu, ale dbali na své účesy. Pro ty bylo připraveno elegantní coupé sport s tolik pověstnou ploutvičkou. Třetí varianta karoserie byla pro nerozhodné zákazníky a spojovala výhody obou předešlých. Roadster de luxe v druhé sérii měl stahovací okénka, takže koho již omrzel vítr ve vlasech, natáhl střechu a klíčkou na dveřích nastavil tok vzduchu dle ctěné libosti. Nasazovací okénka roadsteru měla ovšem jen dvě polohy – nic a něco. Jenže právě pro to „něco“ si sportovní pořízuje roadster. Pokud někomu nevyhovovalo ani to, ani ono, tak si mohl koupit samotné šasis a nechat si na to ukarosovat vůz svých snů.

Monte Carlo, to přece musí mít takovou ploutvičku.“ Obyčejně se to takovým lidem nedá vysvětlit. Když už jsme u těch bludů, omylů a pověstí, je třeba se zmínit o dalším případě: přijde pán a řekne, že má také Populára Monte Carlo. Protože těchto vozů se dochovalo pár kusů a protože se toto pravidelně opakuje, rovnou se ptám na motor a brzdy. Motor z Rapida a kapalinové brzdy jsou hlavním poznávacím znakem. Vždy se však ukáže, že se jedná o běžného litrového Populárka s mechanickými brzdami. Ne každý otevřený Populár je MC. I když je to roztomilé autíčko a dotyčný se tváří dotčeně, Monte Carlo to není. Z toho vyplývá další omyl, který jsem

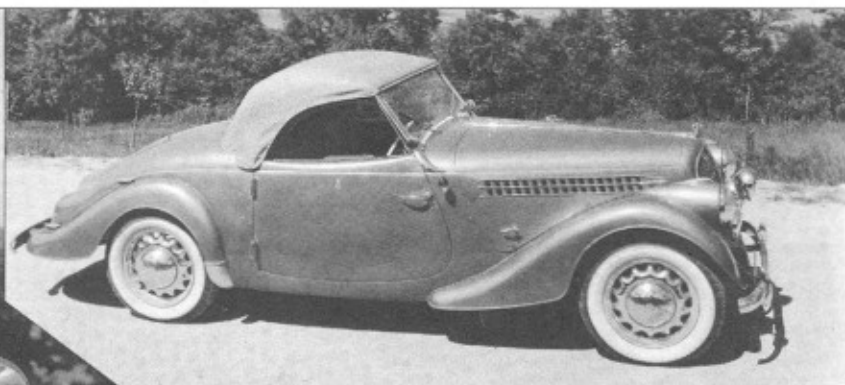
někde četl. Otevřené vozy prý byly o obsahu jednoho litru, zatímco coupé měly pod kapotou čtrnáctistovku. Také je někdy druhá série označována jako Rapid Monte Carlo. Proč, to mi není známo, v každém případě i druhá série je značena stejně jako první. Pouze závodní coupé pro Pohla s Hausmanem na RMC 1937 bylo nazváno Rapid MC. Tedy shrňme to: vozů Populár Monte Carlo bylo vyrobeno dvacet v první sérii a padesát v druhé. Přesněji řečeno osmačtyřicet – dva vozy měly sice přidělená čísla, ale nebyly nikdy dokončeny. Měly vždy motor z Rapida o obsahu 1 386 ccm a kapalinové brzdy. A ne všechny musí nutně mít tu zatracenou ploutvičku!

Ploutvičky a jiné mýty

Padla zde již zmínka o ploutvičce. Druhým známým karosářským prvkem byly mřížky na masce a reflektorech. Tyto díly byly různě kombinovány na všech třech typech karoserií. Mohla být samozřejmě ploutvička bez mřížek nebo i opačně, či u první série nemuselo být ani jedno. Vlastníme s otcem nejstarší dochovaný kus v. č. 46 923, který je svým vzhledem nejvíce podobný soutěžní verzi. Nemá tedy ani jeden z těchto proslulých znaků MC. Jenže vždy, když přijedu někam na sraz, najde se někdo, kdo se začne hádat, že „tohle není



Coupé sport, tentokrát bez mřížek pouze s nezbytnou ploutvičkou.



Roadster de luxe v. č. 51 657 pro jugoslávského krále Petara. Místo obvyklé „slepice“ na masce vůz brdře nese královskou korunu. Jeden ze dvou roadsterů dodaných na královský dvůr 18. 6. 1938. Na objednávce možná mělo podíl vítězství vozu Monte Carlo v soutěži Malou dobodou.

Kupte si Monte Carlo...

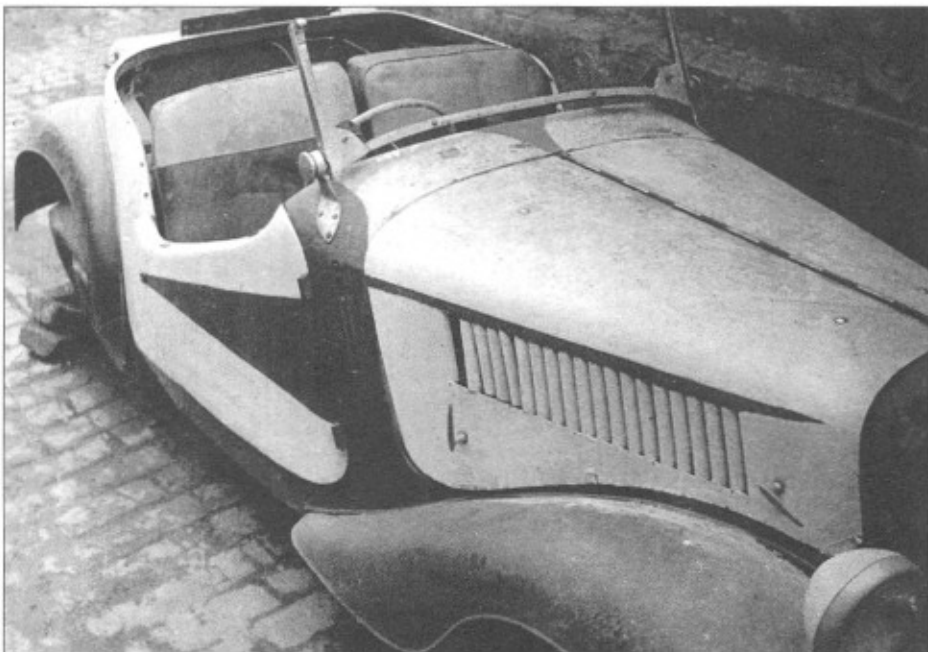
Jak již bylo řečeno, vozů Monte Carlo nebylo vyrobeno mnoho. Nejlépe se prodávala první série, což je pochopitelné, neboť úspěch na rallye byl stále ještě v živé paměti. Druhá série na tom byla trochu hůře, přestože se vyrobilo více vozů. Některé čekaly na svého kupce půl roku a některé se nedočkaly vůbec. Příkladem může být v. č. 51 651 vyrobené 4. 1. 1938, které se, jak vyplývá z firemní dokumentace, 1. 3. 1941 převedlo z prodejny rovnou do ojetých vozů. První série vycházela z litrového Populárka mod. 1935, proti němuž Monte Carlo rozhodně vynikalo větší elegancí. Navíc silnější motor, ač stále spodový, propůjčoval vozu znatelně vyšší rychlost i akceleraci. Naproti tomu druhá série měla vzor v Populáru modelu 1937 a taková vrchová jedenáctistovka byla určitě minimálně stejně, ne-li více svižná jak Rapid. Také roadster 1100 OHV vypadá elegantně a tvarově hodně podobně jako roadster druhé série. Navíc byl o nějakou tu tisícovku levnější. U Monte Carla se platilo především jméno. Technicky vzato, byl to pořád jen obyčejný Populár, do kterého byl napařen větší a těžší motor. Jeho devizou byly, krom jména, líbivé tvary karoserií. Proto je s podivem, že se prodala i dvě samotná chassis první série. Zde si zákazník prokazatelně kupoval jen jméno; chassis dimenzované na 22 HP a osazené motorem o třetinu větším nemohlo nikoho výrazně

nadchnout. To snad by bylo lepší nechat karosovat chassis z Rapida, kde je vše náležitě sladěno.

Když už hovoříme o samotných chassis, takovou perličkou je v. č. 46 926. Bylo původně vyrobeno 17. 12. 1936 s karoserií roadster. Vůz

pak spokojeně čekal v Boleslavi na svého zákazníka. Dne 3. 3. 1937 byla však karoserie sejmuta, čtvrtého bylo samotné chassis připraveno k předání a šestého si jej odvezl pan Hückel. Marně přemýšlím o smyslu tohoto počínání. To by se začátkem března 1937 nenašlo samotné, ještě neoblečené šásko? A co s karoserií, ta se vyhodila? Kompletně vystrojená, nalakovaná!? V každém případě se její číslo již nikde neobjevuje. Dalším „špekem“, který je již zcela

nepochopitelný, je výměna karoserií u 46 938 a 51 618. Jeden byl původně roadster, druhý coupé. První byl od 20. 2. 1937 na prodejně v Bratislavě, druhý čekal od 19. 7. 1937 v Boleslavi. Až do 24. 7. 1937, tedy pár dní po dokončení druhého vozu. To byly oba svlečeny a karoserie mezi sebou vyměněny. Protože se však jednalo o podvozky první a druhé série, tedy každý vůz měl jiný rozvor, musely být – předpokládám – přehozeny také převodovky. Druhá série má převodovku z Populára mod. 1937, tedy s delší mrkví kvůli lepšímu uložení a vedení kardanu, čímž se samozřejmě posune zadní náprava. Výměna není tak složitá, vše je kompaktní celek. Povolí se pár šroubů na přírubách nosné roury a vytáhne se to ven. Dva šikovní mechanici to zvládli za hodinu, ale... Původní roadster, nyní coupé, odešel 29. 7. do Polska, coupé, nyní roadster, dohořovený 27. 7. si o pět dní později odvezl pan Hoffmann do Hořovic. Případný renovátor z toho určitě zešediví.



Napadeno kutilem. V. č. 46 923 před třiceti lety. S takto elegantní barevnou kombinací by asi v žádném Concours d'Elegance neuspěl.

POLICEJNÍ ŘEDITELSTVÍ
V PRAZE.

Č. j. 16874.

V Praze dne 21. ledna 1936.

Obečnímu úřadu

v Libněvsi, okr. Poděbrady.

1./

Zdeněk Pohl, 17.V. 1907 v Libněvsi, okr. Poděbrady nar. a přísl., bytem v Libněvsi, okr. Poděbrady stál dne 12.1. 1936 o 16.30 hod. s osob. automobilem pozn. značky Č-36.663 v protisměru jízdy v Argentinské ul. v Praze VII., okutu v částce 4.-Kč kterou mu za tento přešupek uložil insp. strážě bezpečnosti Karel Kasal, odepřel zaplatiti a poznámkou: "Já nevím proč bych platil?"

Žádám o vybrání dobrovolné pokuty 10.-Kč od Zdeněka P o h l a s poukázání této příloženou složenkou. V případě odepření vyslechnete jmenovaného pro předmtný přešupek.

Za policejního presidenta:

Neumann v.r.

St. Stiehlhousdek

Obecní úřad v Dobšicích
Pošta 3311 9. 43 1936

Obč. cest. pasů

Obč. 11. II. 1936

Čís. jízdy.

Policejnímu Ředitelství v

Praze.

Vraťm jako nedoručitelně, neb jmenovaný just práva na okružní cestě Monte Carlo a není známo, kdy bude jeho pobyt opět v Dobšicích.

POLICEJNÍ ŘEDITELSTVÍ
V PRAZE.

Obecní úřad v Dobšicích

Pod-8 II. 1936 Čj056127

une 8.

Příjemník
ke spisovni č. j. 41311 dne 31. 1. 1936
Pod-8 II. 1. 1936

Ke spisovni č. j. 41311 dne 31. 1. 1936

Ke spisovni č. j. 41311 dne 31. 1. 1936

Ke spisovni č. j. 41311 dne 31. 1. 1936

Převzaté

Ke spisovni č. j. 41311 dne 31. 1. 1936

Nakonec bylo vše odloženo. Inu, byly doby, kdy se vyplatilo psát do kolonky zaměstnání „velkostatkář a automobilový závodník“.



Populár M. C. na rallye Festina Lente. Všimněte si blubších a protáblějších blatníků a jiné kapoty sériového vozu oproti prototypům.



Předchůdce Monte Carla. A to jak u nás doma, tak v Boleslavi. Sedím za volantem tátova litru. Zašlé časy 1975...

...a pořádně to rozjed'te!

Přesto, že jsem tak trochu pohaněl jeho technické vymoženosti, je Monte Carlo skvělý vůz. Je lehký a rapidovská čtrnáctistovka je celkem svižná a hlavně pružná. Na delší cesty pohoda. Vzhledem k velkému skoku mezi dvojkou a trojkou si vůz na přímý záběr jen bublá, zato když se podradí, mocně zarve (až příliš na to, co má pod kapotou) a vyrazí vpřed. Opravdu, zvuk jeho motoru je imponantní a jde to pěkně „od podlahy“. Při rozjezdu a řazení na dvojkou si v ničem nezadá třeba s MG, které mu asi bylo tak trochu vzorem. Bohužel, pak to mírně vadne. Sejně však vždy vzbuzuje zasloužený obdiv přihlížejících. Další libůstkou je výrazný rozdíl mezi rozchodem kol vpředu a vzadu. Tak jak má vůz normálně hodně malý rejď, tak je silně přetáčivý. Takže pokud je někde málo místa na otočení, chce se to nebat a šlápnout na to. Čím větší rychlost, tím menší poloměr zatáčení. Úžasně se tak lze vyřadit hlavně v serpentínách, kdy se dá projetí zatáčky velmi výrazně korigovat spíše plynem nežli volantem. U dvojkou je tento jev pochopitelně ještě umocněn lepší akcelerací. Lze si s tím hodně užít, ale než si na to člověk zvykne a odhalí kouzlo takovéto jízdy, může snadno skončit na švestce, tak jako se to

Technický popis vozu Škoda Populár Monte Carlo 420 S (909)

MOTOR: shodný s typem 901 Rapid, pouze závěsy pro upevnění do rámu odlišné. Řadový, vodou chlazený čtyřválec SV uložený na silentblokách. Hlava válců snímatelná litinová, alternativně hliníková s Ricardo spalovacím prostorem. Písty z hliníkové slitiny „Autothermic“ pracující v suchých, odstředivě litych, nitrovaných vložkách. Klikový hřídel kovaný ze zúšlechťené chromniklové oceli, třikrát uložený, vpředu opatřen tlumičem torzních kmitů. Pohon vačkového hřídele řetězem Triplex. Ventily s dvojitými pery. Mazání motoru tlakové, oběžné, s ozubenou pumpou a olejovým filtrem s plstěnou vložkou. Obsah oleje v motorové skříni 4,5 litru. Chlazení oběžné s vodní pumpou a termostatem, u druhé série doplněné svinovací roletkou před chladičem, ovládanou od řídiče. Obsah válců: 1 386 cm. Zdvih 90 mm, vrtání 70 mm. Kompresní poměr 1 : 5,9. Výkon 31 HP, resp. 34 HP (Ricardo) / 3 500 ot/min

KARBURÁTOR: spádový Zenith 26 VEIF (1. série) – doprava paliva mech. pumpou AC, horizontální Zenith 26 VEHG (2. série) – doprava paliva samospádem. Čistič vzduchu Wema, palivová nádrž vpředu pod kapotou s trojcestným kohoutem, obsah 40 litrů.

ZAPALOVÁNÍ: dynamobateriové, rozdělovač Bosch VE 4 AS 120, eventuelně magneto Scintilla Vertex, baterie 6V – 75 AH. **STARTER:** Bosch EGC 0.6 L / 6 (s mech. ovl.) **DYNAMO:** Bosch RG 90 / 6 (90 W)

SPOJKA: suchá, jednodisková, s odpruženou lamelou s osinkokovovým obložení. **PŘEVODOVKA:** před zadní nápravou v bloku s rozvodovkou, odvozená od Populára, se změněným celkovým převodem a diferencialem. Skříň z lité oceli. Tři rychlosti + zpátečka, druhá a třetí rychlost synchronizovány. Kardan staticky a dynamicky vyvážen, odvozen od Populára, Hardy spojky. Převodové poměry: 3,80 - 2,84 - 1; R 4,26. Tyto převodové poměry jsem počítal na několika převodovkách. Jediná mně dosažitelná dobová informace uvádí 3,06 - 1,46 - 1; R 4,08. To ale neodpovídá skutečnosti a ani našim zkušenostem. Zarážející je především příliš velký skok

mezi 1. a 2. stupněm a naopak minimální rozdíl mezi 2. a 3. Pro úplnost však zde tyto údaje uvádím.

PODVOZEK: páteřový rám, vpředu rozvidlený pro uložení motoru. Odvozen od Populára, podélníky delší a tvarované pro větší motor. Přední nápravu typu Populár tvoří dvě trojúhelníková kyvná ramena (u 2. série prodloužená a zesílená), odpružená příčným listovým perem. Třecí tlumiče integrované do ramen. Řízení pravostranné, hřebenové, odvozené od Populára. Mazání podvozku tlakovými maznicemi. Zadní náprava dělená, kyvadlová, s prodlouženými polonápravami, odpružená příčným listovým perem. Vnitřní převod 4,875, eventuelně 4,2. U první série bez tlumičů, druhá série opatřena třecími tlumiči. Brzdy kapalínové ATE - Lockheed (Alfred Teves, Frankfurt), ruční mech. na zadní kola, kola liso- vaná paprsková 140 x 40, pneu 5,25 / 16.

Rozvor náprav: 2 510 mm, 2 570 mm (2. série). **Rozchod kol:** vpředu 1 050 mm, 1 100 mm (2. série), vzadu 1 200 mm. Nejmenší průměr rejdů 11 mm.

KAROSERIE: má dřevěnou kostru vyztuženou železným kováním a potaženou ocelovým plechem. Lakování provedeno nitrocelulosovými laky, broušenými a leštěnými. Blatníky lakovány v barvě vozu. Čalounění v kůži, u coupé stěny potaženy látkou s jemným vzorem, barevně zkombinovanou s lakováním vozu. Na podlaze lemované pryžový koberec, v zavazadlovém prostoru a na centrální rouře koberec „bouclé“. Vyráběno v provedení roadster sport, roadster de luxe a coupé sport.

VÝPRAVA: Tachometr o průměru 130 mm s denním a celkovým počítacem kilometrů, kombinovaný s osmidenními hodinami a elektrickým měřičem paliva. Na přístrojové desce se nachází také teploměr, kontrolky dobíjení, mazání a signalizace dálkových světel. Spínací skříňka na patentní klíček, kombinovaná s přepínačem světel. Elektrické výklopné ukazatele směru, zapuštěné do karoserie, s přepínačem na palubní desce. Dva stěrače zn. J. Vokáč. Klakson

s tlačítkem na středu volantu. Eventuelně jako doplněk podtlakový klakson, na nějž je připraven vývod na sacím potrubí. U vozů 2. série transparentní zadní číselná tabulka. Nárazník vpředu (mimo několika prvních vozů 1. série), na coupé od konce roku 1937 nabízen i zadní nárazník. U roadsterů vždy sklopné přední okno. Bezpečnostní skla. Dvě rezervní kola. Na pravém zadním blatníku tovární znak s nápisem Škoda.

Váha: 870 kg roadster, 960 kg coupé
Nosnost: 550 kg
Světlost vozu: 170 mm.
Délka vozu: 4 000 mm roadster, 4 200 mm roadster de luxe, coupé
Šířka vozu: 1 460 mm roadster, 1 500 mm roadster de luxe, coupé
Výška vozu: 1 370 mm (u roadsterů měřeno s nataženou střechou)
Spotřeba: 10 l/100 km
Maximální rychlost dle převodů: 110–125 km/h

Ceny vozů Škoda Populár Monte Carlo

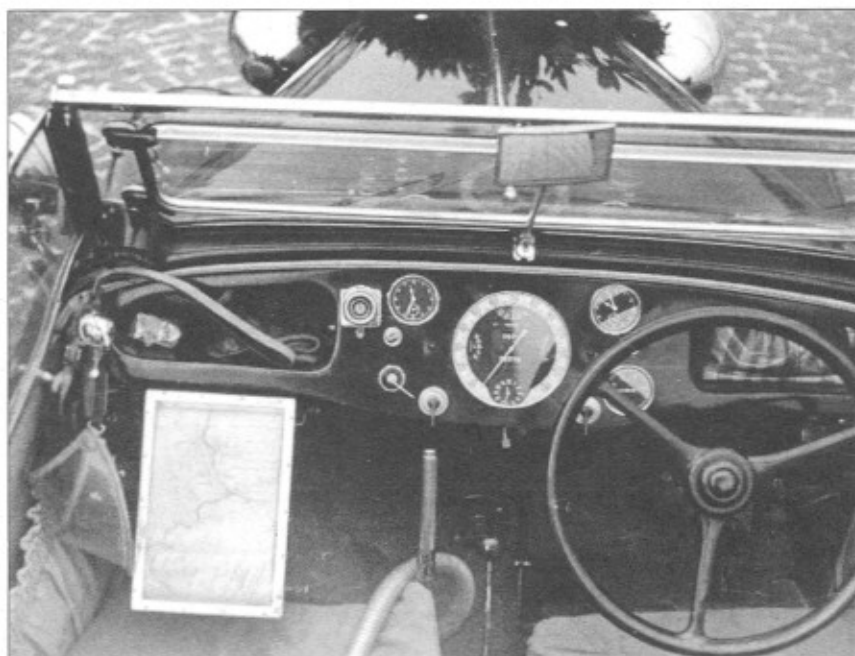
	1936	1937–1938
chassis	20 900,-	20 900,-
roadster	28 500,-	31 000,-
coupé	35 000,-	35 000,-

Ceny vybraných vozů ke srovnání:

Škoda Populár	– Roadster	17 800,-
	– Cabrio	18 800,-
Škoda Rapid	– Cabrio	34 000,-
	– Limousine	31 400,-
Škoda Populár 1100 OHV	– Cabrio	28 400,-
	– Limousine	25 900,-
Škoda Liduška Aero 30	– Roadster	26 000,-
	– Cabrio	23 800,-
	– Cabrio luxus	33 400,-
Aero 50	– Roadster	37 500,-
	– Cabrio	38 600,-
	– Cabrio luxus	44 500,-
Praga Baby	– Cabrio	21 800,-
	– Limousine	23 000,-
Z 5 Express	– Cabrio	46 000,-
	– Limousine	37 500,-
Tatra 57 A	– Roadster	26 500,-
	– Cabrio	28 500,-

málem stalo mně, když jsem s vozem začal jezdit. Především v zatáče při jízdě na dvojku prudce nepřidávat plyn, anžto je to schopné naráz zahnout do pravého úhlu. Ale je zase pravda, že za těch skorem třicet let, co vůz vlastním, se to ani otci, ani mně nepodařilo „utrhnout“. Veškerá sranda však končí, když se vjede do kolejí vyježděných od kamionů. Zadní kola si hoví pěkně v kolejích, zato užší předek jede uprostřed po hrbu a přepadává hned na jednu, hned na druhou stranu. Chauffeur má tak najednou i přes jemné, až motocyklové řízení plně ruce práce a orosené čelo. To je asi tak to jediné, co mně na „Kadlu“ doopravdy vadí, jenže zase objektivně vzato, v roce 1936 mnoho kamionů nejezdilo. A že je Populár Monte Carlo opravdu krásný vůz, může doložit kupř. jeho vítězství v Soutěži krásných automobilů v Poděbradech 28. 9. 1936. Získal jak cenu diváků, tak zlatý věnec od jury. Byl uznán krásnějším nežli takové vozy jako Wikov, Buick či Auburn a dokonce předčil i bugatku s Uhlíkovou karoserií. A je jisté jen náhodou, že se jednalo o vůz výrobního čísla 46 923.

Vojtěch Švarc



Pobled do kokpitu závodního Monte Carla.