



*Posádka Rapida, Jaroslav Hausman a Zdeněk Pohl. S nimi uprostřed Dr. Peters, neúnavný propagátor škodovky, organizátor výpravy Populárů do Indie.*

# Ještě jednou Rallye Monte Carlo

## - tentokrát o rok později

Jako doplnění svého článku o Popularu Monte Carlo z čísla 3/2003 dovolil bych si P.T. čtenářstvu předložit pár řádek pojednávající o rallye roku 1937. Tento ročník byl pro Škodovku neméně významnější roku předcházejícího, navíc pozornost si jistě zaslouží i výkon vozů Aero.

Úvodem bych se ještě rád vrátil k minulému článku, kde se mi podařily udělat dvě drobné chyby. Zaprvé překlep v letopočtu první Rallye Monte Carlo. Bylo to ovšemže v roce 1911. Při psaní svezla se ruka a už se to vezlo celé. Zadruhé; ze zvyku jsem u Populara psal všude familiérní název s dlouhým „á“, zatím co oficiální označení je samozřejmě po ostravsku „kratce“. To jsem

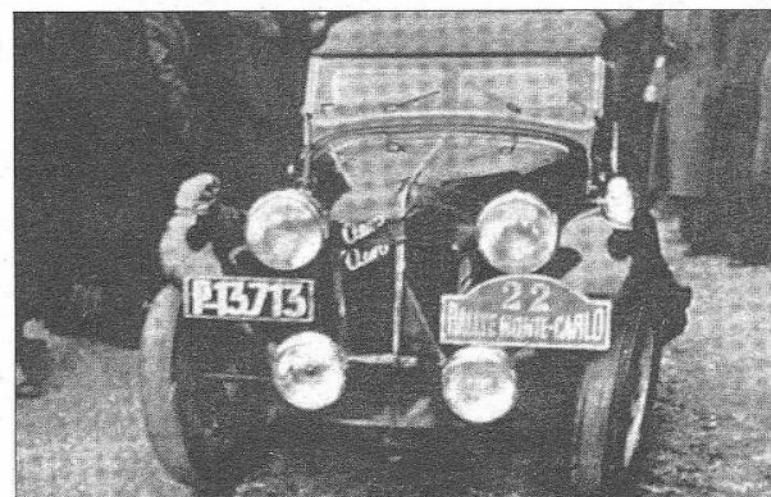
si – jak jinak – uvědomil, až když rotačky chrlily jeden výtisk Motor Journalu za druhým. Touto cestou bych to rád uvedl na pravou míru a omluvil se P. T. čtenářstvu. A nyní tedy díl druhý: rok tisící devítistý třicátý sedmý. Tohoto roku jelo se do Monte Carla po šestnácté. V krátkosti si připomeňme, že rallye se jede jako hvězdicová jízda z několika míst Evropy. Dle obtížnosti

trati jsou jezdcům přiděleny body. Závodníci musí celou trať projet předepsanými průměry, jinak jsou penalizováni ztrátou bodů. V závěru rallye, v samotném Monte Carlu, jede se ještě zkouška akcelerace a brzdění, kde dosažené body započítají se k těm z jízdy a to pak určí pořadí. Pro bližší popis pravidel odvolávám se na svůj článek v čísle 3/2003.

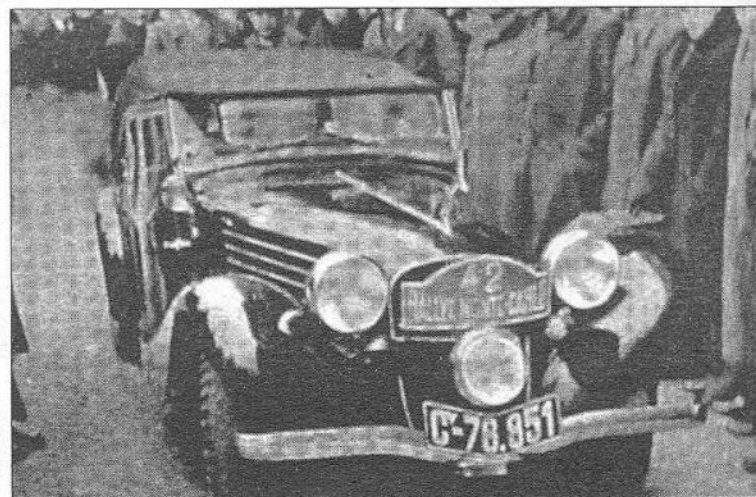
Toho roku startovalo se 26. ledna z Palerma, Talinu, Bukurešti, Umea, Stavangeru, John O\_Groats, Královce, Varšavy, Doncasteru, Vídně a Amsterdamu. Za nejobtížnější trať bylo považováno prvních pět, ohodnocených pěti sty body. Dále pak 488, 481, 478... Pro nás byla zajímavá trať z Bukurešti, neboť velká její část vedla přes ČSR, a to na Košice, Olomouc, Prahu a dále pak na Frankfurt, Brusel a Paříž. Tudy se rozhodly jet tři naše posádky. Oba vozy Aero, st. č. 22 Formánek–Steinberg na třicítce, jedoucí tedy „malou“ kategorii, a st. č. 42 Vojtěchovský–Žák s padesátkou, čili v kategorii „velkých“ vozů. Mezi těmi mnohalitrovými osmiválci počinek vskutku odvážný. Dále pak z Bukurešti byla hlášena posádka Hodač–Mahr na Fiatu, st. č. 118, ti se však ke startu nakonec nedostavili. Trať z Palerma, vedoucí přes Řím, Padua, Lublaň, Vídeň, Mnichov, Strassburg a Dijon zvolili hrdinové loňského ročníku Pohl–Hausman na voze Škoda Rapid obsahu 1386 ccm, jedoucí tedy „malou“ kategorii, tj. do obsahu válců 1500 ccm. Tato trať se nakonec ukázala jako nejnáročnější.



*Vladimír Formánek u své třicítky.*



*Pánové Formánek a Steinberg s Aero 30...*



*... a pánové Vojtěchovský a Žák s Aero 50.*



*Rapid po dojezdu do Monte Carla.*

V druhé polovině třicátých let byla RMC díky své stále stoupající popularitě a významu náležitě „profesionalizována“. Například holandský autoklub oběsíl soutěž 25 vozy, pro které z Anglie objednal velmi drahé tachometry, které samy propočítávaly průměrnou rychlost. Němci, věrní své pověstné důkladnosti, měly rozpracované tabulky průměrů, které vkládali do

hodinového přístroje s grafem, jež navíc ještě různě blikal, svítil, bzučel a troubil. Francouzi měli poslední, nejdůležitější, tisícikilometrový úsek perfektně natrénovaný. Na těchto trénincích jim mechanici seřizovali jejich speeda na setiny kilometrů. Při takovýchto přípravách je potom takřka amatérský výkon našich jezdců o to více cennějším. Ostatně u takovéto soutěže není rozhodující jen technické zázemí, ale rozho-

duje především kvalita strojů a jezdců. Zvláště onen poslední úsek prověří oboje. Žádné tovární vymoženosti nepomohou, nemá-li posádka po čtyřech dnech a čtyřech tisících kilometrech nepřetržité jízdy stále dostatek sil a hlavně pevné nervy. Avšak ani síla, ani nervy, ba ani sebelepší tacho nepomůže, pakliže se stroj odporoučí někde uprostřed balkánských plání. Pouze kombinací kvalit všech těchto faktorů může se dosáhnout vítězství. O významu rallye svědčí i to, že se jí zúčastnilo 121 posádek ze sedmnácti národů. O průběhu závodu informovalo množství novinářů, jen z Anglie jich bylo šestnáct. Francouzský a holandský tisk měl dokonce na trati reportážní automobily.

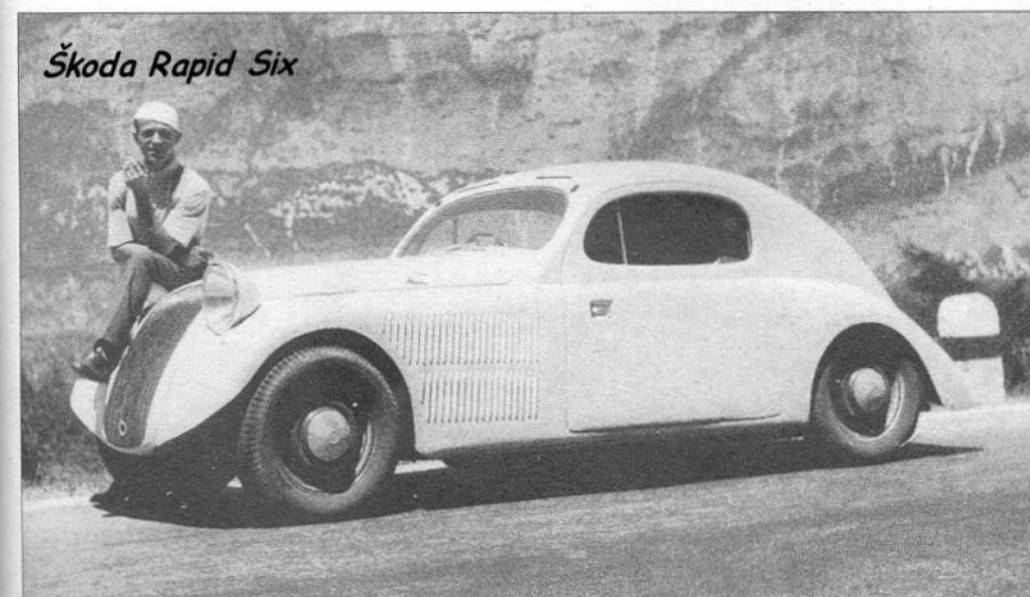
Jak již bylo zmíněno, nejhorší trať byla Palermská. Vyžadovala celých mužů a strojů. Z malých Fiatů Topolino o obsahu 570 ccm nedojel ani jeden. O něco snadnější byla trať z Bukurešti. Rumunský autoklub postavil podél silnice hlídky skautů, četnictva, armády a vůbec všeho, co mělo uniformu. Tyto hlídky i přes silný mráz setrvaly na svých místech a vzorně naváděly závodníky. V cíli byla organizace na Rumunském území hodnocena jako nejlepší. Také v Československu byla trať obsazena četnictvem a zatáčky vysypány pískem. Naopak nejsnadnější trať byla z Amsterdamu, odkud startovala většina dámských posádek soutěžících o „Dámský pohár“.

První znavený chauffeur dorazil na Quai de Plaisance 30. ledna v 8.46. Byl to J.E.P. Howey na voze Bentley startující z John O'Groats. Vzápětí přijel Ruteau na Pontiacu a Harrop na S.S. Jaguaru. Pozoruhodné bylo – a svědčí to i o mimořádném zájmu o RMC jak stran žurnalistů, tak autoklubů –, že všichni angličtí beztržní jezdcí krátce po dojetí do cíle obdrželi blahopřejné telegramy. Z Bukurešti jako první projela cílem madam Zagorna se spolujezdcem Mazurkem na voze Chevrolet. Deset minut poté zapšoukaly cílem dva dvoutakty. Obě Aerovky přijely současně. Formánkova třicítka však nepůsobila příliš elegantním



*Škoda Popular Special*

Vzhledem k tomu, že se mi dostalo od jistých nejmenovaných čtenářů výtek, že jsem jim v těch ploutvičkových škodovkách udělal „pěkný guláš“, pokusil bych se toto napravit: Kupátko se zapuštěnými blatníky „à la ponton“, jednoduchá maska s mřížkami, reflektory vně na blatnících – nezapuštěné. Litrový motor se zvýšenou kompresí.



*Škoda Rapid Six*

Karoserie stejného typu jako u Speciálu, jen přiměřeně větší, pod kapotou šestiválec 1961 ccm, původem z typu 637.



## Škoda Popular Monte Carlo



Kupé může mít jak masku s mřížkami a reflektory zapuštěné do blatníků kryté rovněž mřížkami, tak masku jako Popular 1100 OHV. Blatníky jsou klasicky přidělané na karoserii a jsou probnuté (bombírované) dolů jako u Populara či Rapida mod. 1935–36. Karoserie je bez bočního okénka za dveřmi. Motor z Rapida, obsah 1386 ccm.

dojemem. Toho roku panovala tuhá zima, přesto se Formánek se svým mitfárou kousek od Lyonu pořádně ohřáli. Vůz vzplál jasným plamenem a posádka obou aerovek měly co dělat, aby jej uhasily. Ztráta času hašením a opravou vozu měla za následek trestné body, a to se také asi podepsalo na nervech tohoto jinak znamenitého československého závodníka. Ačkoliv do Lyonu jel beztrestně, po tomto incidentu počal hromadit trestné body. To poznamenalo i druhou Aerovku, řízenou Vojtěchovským, protože se oba vozy solidárně držely pospolu „v teamu“. Ačkoliv v cíli byla na jezdcích patrná únava, hlavně Formánek s humorem sobě vlastním vypravoval své žhavé zážitky.

Krátce po poledni přijelo to, co zbylo ze skupiny palermské. Z dvaadvaceti startujících vozů dosáhlo cíle pouze sedm. Mezi prvými pěti byl i beztrestný Rapid. Následovala řada vozů z Amsterdamu a Umea, až konečně v 16.23 objevila se šestá posádka z Palerma, Marek–Jakubovsky na voze Fiat. V 16.55 přijel poslední Palermský vůz – BMW s posádkou Zehuisen–Kinderen. Škodovka byla jedním z nejvíce obdivovaných a fotografovaných vozidel. Jednak pro své ladné aerodynamické tvary a jednak pod dojmem výsledku z minulého roku a také vzhledem k tomu, jak si Pohl s Hausmanem doposud vedli, bylo st. č. 120 horkým favoritem třídy do 1500 ccm. Oba

jezdci přijeli ve skvělé kondici a nebyla na nich patrná žádná únava. A tak zatímco jejich konkurenti po dojezdu padli a spali jak zabití, posádka škodovky se sháněla po něčem k snědku. Zvláště prý apetit Jágy Hausmana vzbuzoval obdiv přítomných.

Všechny vozy byly po dojetí zaplombovány a uloženy ve střeženém parkovišti, kde si je na druhý den posádka vyzvedly ke zkoušce akcelerace a brždění. Vozy do ní startovaly v pořadí, v jakém přijely do Monte Carla. Zde se překvapivě velmi dobře vedlo Rumunům, jejichž jízda byla označena jako akrobacie, pak Holanďanům a samozřejmě místním Francouzům. Z našich jel nejprve Formánek. Jeho jízda byla technická a rutinovaná. Po něm nastoupil Vojtěchovský s padesátkou, který jel také velmi dobře, pouze při reverzování zbytečně ztratil na čase, když se mu protočila kola. Pohl jel velmi čistě a klidně. Právě k vůli této zkoušce byl Rapid vybaven čtyřstupňovou elektromagnetickou převodovkou Cotal. Bylo vidět, že se osvědčila, a tak to vypadalo, že první jízda bude jen zkušební (ze dvou pokusů počítal se ten lepší výsledek), avšak s teplým motorem v druhé jízdě překvapivě dosáhl horšího času. Francouzské vozy vynikaly skvělou akcelerací. Bylo zřejmé, že se továrny snažily, aby primát rallye na domácí půdě uhájily. Z amerických vozů byly nejlepší holandské fordky. Jejich řidiči si počínali velmi dobře,

## Škoda Rapid Monte Carlo



Rapid Monte Carlo, speciální vůz pro RMC 1937, brdina tohoto článku. Masku ještě starého typu mod. 1936, rovněž tak blatníky. Za dveřmi malé větrací okénko. Vůz byl po rallye v Boleslavi rozebrán a podroben zkoumání. Některé díly si jezdci vzali jako suvenýry. Ing. Jaroslav Hausman měl dlouhá léta na zdi pověšenou masku a volant.

ale V8 na Delahaye neměly. Jinak velké ameriky zklamaly dokonale. Překvapivě slabou akceleraci předvedly vozy Jaguar. Ač řízeny zkušenými jezdci, na oněch třech metrech žádnou zvláštní rychlost nevyvinuly. Výkon vozu Mercedes, patrně řízeného firemním řidičem, byl označen jako trapný. Nejprve si špatně nadjel, pak mu to „chcíplo“, a nakonec, celek nervózní, se tam pod plynem pokoušel nacpat zpátečku, za zvuků, jež by každého mechanika přivedly k šílenství.

Jak tedy nakonec skončily naše vozy? Třicítka s posádkou Formánek–Steinberg skončila celkově třiatřicátá, v „malé“ kategorii osmá, s 827,25 dosažených bodů. Padesátka s Vojtěchovským a Žákem byla ovšem hodnocena pouze ve „velké“ kategorii, tj. celkově, a to 824,10 bodů, což znamenalo místo třicáté osmé. Rapid potvrdil roli favorita a zopakoval své loňské umístění, kdy znovu skončil na druhém místě za Fiatem. Bohužel při kontrole technických náležitostí se ukázalo, že zrcátko na Rapidu má menší plochu, než jakou předepisují propozice. Komise benevolentně souhlasila s opětovným přeměřením, nicméně závěr byl stejný. Tak startovní číslo 120 bylo penalizováno dvěma trestnými body a Rapid skončil až na čtvrtém místě v kategorii,

## Škoda Popular "Malá Dohoda"



Popular Malá Dohoda: Maskou trochu připomíná Speciál, ale není shodná a u jiného typu se nepoužila. Blatníky jsou probnuté naboru, jako u Popularu 1100 OHV. Za dveřmi je v karoserii boční okénko. Motor obsahu 995 ccm, OHV.

## Škoda Rapid "Malá Dohoda"



Rapid Malá Dohoda: Vzhledově stejná karoserie, ale posazená na chassis z Rapida. Nejsou zde zahrnuty různé případné individuální kreace karosářských firem, neb ploutvička byla v té době velmi populární. Jinak jsem snad na nic nezapomněl, doufám, že je to jasnější.

celkově dvacátý šestý. Jen slabou útěchou může být, že tento malér postihl více účastníků. Jak významné byly ty dva body, ukáže pohled do výsledkové listiny kategorie do 1500 ccm: 1. Viloresi, Fiat, 842,15 b.; 2. Gastonides, Hillman, 832,60 b.; 3. Innes, Riley, 832,25 b.; 4. Pohl, Škoda, 830,95 b.... Tedy nebýt té penalizace, rozhodovaly by setiny bodu. Podívejme se pro srovnání na první čtyři v celkové klasifikaci: 1. LeBegue - Quinlin, Delahaye, 852,20 b.; 2. deMassa - Mahe, Talbot, 851,70 b.; 3. Jacobs - Boer, Buick, 849,85 b.; 4. Zamfirescu - Trevoux, Hotchkiss, 848,75 b.... Ještě, jak si vedly dámy: první v „Dámském poháru“ skončila G. Molander na voze Plymouth, získavši 826,35 bodu, což stačilo na třicáté páté místo celkově.

Zajímavé je, že v roce 1936 mohli být údajně Pohl s Hausmanem první, neboť vítěz malé kategorie prý provedl na trati nepovolené opravy, což bylo možno dokázat pořízenými fotografiemi. Sportovec formátu Zdenka Pohla se však nesnížil k podání protestu a raději si řekl, že příště jim to nandá. A jak dopadl? Jiní se protestovat neostýchali a žádali přeměření zrcátek. Pohl měl příležitost i čas ono nešťastné sklíčko vyměnit, ale to ovšem neudělal. Je pravda, že proposice hovořily jasně o náležitostech jednotlivých dílů, tedy protest byl bezesporu oprávněný a továrna si to při přípravě vozu měla ohlídat. Jak ale může těšit lepší umístění získané takovýmto protestem? Rozhodují výkony strojů a jezdců. V případě, že by Zdeněk Pohl měl kupř. vůz o vyšším objemu, než udal, bylo by to něco jiného. Avšak takto, ať s malým, velkým či žádným zrcátkem, stejně mu patří druhé místo. Myslím, že klasifikace, tak jak nakonec dopadla, je bezesporu regulérní, avšak rozhodně není sportovní a čestná. Mne osobně by tedy takto získané vítězství netěšilo.

*Vojtěch Švarc*

*Prameny: Motor revue, Auto,  
archiv autora, 13. karlovarský pramen*

