



Zima 1970, podvozek těsně před dokončením v bratrově obýváku



„Vysavačová“ stříkáci pistole Drukofix je při správném použití plnohodnotný nástroj. Osvědčila se později při mnoha dalších renovacích

Přitáhli jsme dalšího populara. Původně jsem ho koupil na náhradní díly, ale bratřovi se tak líbil, že nakonec skončil u něj

Třícítka

P. T. čtenář by podle názvu mohl usoudit, že z následujících řádek vyvalí se mračno dvoutaktního dýmu. Avšak nikoliv, článek se ponese v čistokrevném rytmu čtyřtaktním. Ta „třícítka“ rovněž není žádná vlnadná slečna, nýbrž číslovka vyjadřující délku jedné renovace. O tátově Fiatu 509 slýchávám od svých jinošských let. Teprve koncem léta t. r. jsem jej konečně poprvé uviděl v akci. Nemohl jsem tedy jinak, než vytáhnout z táty pro MJ něco veteránských vzpomínek.

Vždy se mi líbily technické předměty, z nichž dýchaly staré časy. Často jsem je chodil obdivovat do Technického muzea na Letné, hlavně stará auta a rádia. Radiotechnika se později stala mým povoláním a z nostalgických důvodů jsem přátelům

opravoval rádia, která by jinak kvůli svému roku výroby skončila na smetišti. Psala se šedesátá léta. Staré radiopřijímače jsem později začal i sbírat, to by však již byla jiná kapitola.

O automobilové veterány jsem se začal

Vojtěch Švarc

více zajímat v r. 1968, když jsem ve „Fučíkárně“ navštívil 1. Pražský veteránsalon, zakončený obnoveným závodem Zbraslav–Jíloviště. Mezi mnoha krásnými vozy mě nejvíce oslovil Fiat 509 pana Fišery z Jablonce, elegantní otevřený vůz roku výroby 1925, na ocelových loukořových kolech, s OHC motorem. To byl ten rozhodující impuls.

Samozřejmě, takový fiat se sehnat nedal a také mi pro začátek připadal složitý. Vždyť zatím jsem s bratrem úspěšně zvládl pouze opravu mopedu Stadion a lodního motoru Tümmeler, i když základy od černého řemesla jsem měl. V legendární vývěskové službě pasáže Lucerna mě však tehdy zaujal inzerát na roadster Škoda Popular z roku 1935, přihlášený a údajně po malé opravě motoru pojízdný. Netuše do čeho jdu, jel



V sedmdesátých letech jsme populary používali také jako běžná vozidla. „Modrý“ a „Bílý“ při prázdninové cestě na Domažlicko



Zbraslav 1973, v ostrém tempu nad Baněmi



Na startu Zbraslavi 1974



S bratrem na „Majlíč“, tedy 1000 mil československých 1972, na otočce v Bratislavě. Tehdy se jezdilo ostře, stejně jako v třicátých letech. Tento ročník jsme odjeli téměř celý jen na ruční brzdou. Krátce po startu, při přejetí železničního přejezdu osmdesátikilometrovou rychlostí, skočil „Bílý“ tak, že se mu utrhyly obě brzdové hadice na zadních kolech



Vojtovi je čepice přeci jen velká. Ale je vidět, že za volantem populara se mu líbilo již od útlého dětství

jsem se na auto podívat. Stálo na zahradě a už z dálky vypadalo jako vrak. Motor byl vymontovaný, kapota se válela opodál v trávě... Zalíbilo se mi však svým tvarem, a když jsem se posadil za volant, hned jsem věděl, že mi „padne“. Majitel použil ošřepanou hlášku, že pokud ho nechci, očekává další dva zájemce, čímž bylo rozhodnuto. Na ceně jsme se dohodli (aby také ne, nejspíš jsem byl jediný, kdo projevil vážný zájem) a hned druhý den mě kamarád odtáhl populara svým novým trabantem na zahrádku rodinného domku mých rodičů. Ti, včetně sourozenců, podrobili můj nákup zničující kritice – pes by ode mě kost nevzal. I kamarád si přisadil, spálil u trabanta spojku a ušpinil zcela nové vlečné lano. Záchranu přinesl až bratr, který mi slíbil pomoc. Bez něho bych pravděpodobně s veterány skončil dříve, než začal.

Bratr vyklidil jeden z pokojů suterénního bytu, který obýval, a oknem jsme dovnitř postupně přemístili rozebraného populara. Venku zůstal jen rozpadající se skelet karoserie. Nad ním jsme vystavěli alespoň provizorní přístřešek a renovace mohla začít. Dělal jsem v té době dálkové průmyslovku a navíc byl čerstvě ženatý. Místo studijního volna jsem chodil pracovat na autě, školu pak doháněl po večerech. Prasklo to na mě až po dvou letech, to už však stál v bratrově pokoji hotový podvozek a nová výdřeva karoserie – původně byly v podběžích hrubě přitesané třešňové větve i s kůrou! U ženy mi to jakžtakž prošlo a snad se i těšila, jak si spolu vyjedeme. Dokonce se našla nějaká ta koruna na ušití čalounění a střechy.

Motor se opravit nedal, měl prasklý blok, a tak jsem sehnal jiný. Podvozek jsme opět rozebrali, vynosili oknem



Opět na kolech – kompletace a snění za volantem (jaro 1971)



Úspěšný slalom na Markétě s Monte Carlem Milana Žána

Motor Journal





Fiat 509, r. v. 1925

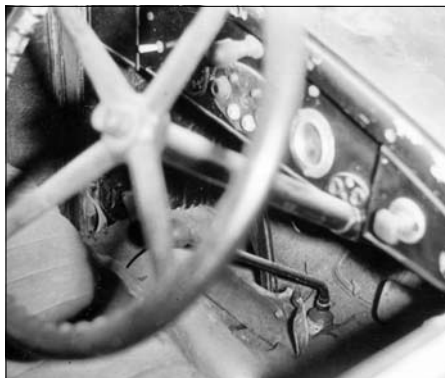


Sebelépe vypadající nepřevinutá magnetka, byť skladově nová, je zrádná. Původní osmdesátiletá šelaková izolace má poločas rozpadu, což se projeví až při zahřátí. Vždy jsem si všechny magnetky převíjel a kladl to na srdce i synovi. Tahle se mi zdála tak pěkná, že jsem pro tentokrát udělal výjimku, jež nakonec potvrdila pravidlo

na dvůr a usadili na něj opravenou karoserii. Generálce motoru jsem se však stejně nevyhnul, protože, jak se později ukázalo, byl těsně před vylágováním. Jelikož vůz dostal bílý lak, vžilo se u nás pro něho jméno „Bílý“. Po třech letech práce jsme jej s bratrem konečně vyvezli ze zahrádky na silnici. S tímto autem jsem se zúčastnil mnoha krásných veteránských srazů a byl úspěšný zejména při jízdách 1000

mil československých. a Zbraslav–Jíloviště. Během dalšího více než čtvrtstoletí proběhla renovace dalších veteránů, včetně několika popularů, mezi kterými bylo i Monte Carlo, které nyní prohání syn. Jelikož „stará láska nerezaví“, pustil jsem se dnes, na „stará kolena“, do renovace dalšího populara, jedenáctistovky roadstera. Za to, že jsem se mohl po letech vrátit k renovacím veteránů, vděčím především své nové rodině, která





Rok 1978, rozpadající se Fiat 509, stav hrozný, snad ani není co dodat. Po třiceti letech vypadá už přece jen lépe

mi poskytla v této věci veškerou možnou podporu. Patří jí za to můj dík.

V době, kdy se začalo jezdit s „Bílým“, jsem stále nepřestával pátrat po Fiatu 509. Měl jsem nakonec štěstí. Kousek za ulicí Na Bělidle, kam jsem chodil do školy, stávala podivná kraksna. Předek připomínal Tatra 57, zbytek Pragu Picollo, loukořová kola překrývaly „aerodynamické“ plechové kryty. Po bližším zkoumání se ukázalo, že je to zcela přestavěná pětsetdevítka. Bylo mi jasné, že na takovou renovaci mé síly nestačí, a ostatně majitel vozu jej ani nechtěl prodat. Přivedl mě však na stopu dalšího, téměř kompletního Fiatu 509, kde byla situace příznivější. Po roce se mi ten vůz konečně podařilo získat. Stál ve stodole nepojízdný deset let. Podle toho také vypadal – s motorem nešlo otočit, myši hnízda v čalounění, spousta věcí nepůvodních, prázdné motocyklové pneumatiky... Příprava na převoz trvala celý den. Když jsme jej z okraje Prahy odváželi zapřaženého za bratrova populara, schylovalo se už k večeru.

Zpočátku šlo vše dobře, jeli jsme pomalu, jen jsem korigoval značnou vůli v řízení. Pak na semaforu za podolskou vodárnou padla zelená, bratr přidal, fiat vletěl do výmolu, řízení se rozkmitalo a vůz začal lítat od jednoho kraje silnice ke druhému. Už jsem se neodvratně viděl ve Vltavě. Naštěstí terénní přední pneumatika nabrala

vlečné lano, to se přetrhlo a jen jsem zahlédl populara, jak mizí ve Vyšehradském tunelu. Zůstali jsme stát s fiatem sami na kolejích. Pokoušel jsem se vůz tlačit, ale uprostřed tunelu mi docházely síly. Silným zvoněním dala o sobě vědět příjíždějící tramvaj. Na mé zoufalé gesto řidič otevřel dveře, vystoupilo několik lidí a se smíchem vytlačili auto ven z tunelu. To už byla skoro tma a já jen stále doufal, že se bratr brzy objeví. Že mě ztratil zjistil teprve u Mánesa a otočit se mohl až za Národním divadlem. Vyčítavý dotaz, kde byl tak dlouho, lapidárně odbyl: „Když jedu, tak jedu!“ Nakonec jsme můj sen na čtyřech kolech zdárně a za úplné tmy dovezli na zahrádku do kůlny, postavené proti vůli rodičů.

To bylo před třiceti lety. Tehdy by mne ani ve snu nenapadlo, že renovaci Fiatu 509 dokončím až v důchodu. Popular byl složitostí proti němu šlapací autíčko. Písty jsem musel z válců vytloukat přes dřevo palicí, zbytky oleje utvořily rosol, pevně lpící v olejových kanálcích, ventily zarostlé v sedlech, o elektrice raději nemluvit, čalounění, střecha, výdřeva karoserie – zkrátka celkový rozsah všech prací asi 3000 hodin. Když se v srpnu 2008 renovace chýlila ke konci, oznámil mi syn, že jízda do vrchu Zbraslav–Jiloviště bude mít 6. září své stoleté výročí. Byla to výzva i příležitost. Po malém váhání a krátké zkušební jízdě jsem se na tento podnik přihlásil. Na Zbraslavském náměstí bylo živo, hudba hrála a všude plno známých tváří. Nádherné počasí, dobrá nálada, výborné občerstvení formou rautu, spousta krásných aut a fiat konečně mezi nimi! Škoda jen, že se tohoto dne bratr nedožil, právě před rokem jeho srdce dotlouklo.

První jízdu fiat zajel výborně, tachometr se na rovinkách vyhoupl až k sedmdesátce,

druhou však pro poruchu magnetky nedokončil. Určitě chtěl déle zkoušet a ladit formu. S výsledkem jsem však spokojen, zúčastnil jsem se krásného podniku a byla to první jízda fiatů po čtyřiceti letech odpočinku. Přece jsem nemohl na další výročí čekat příštích sto let!

Bohuslav Švarc

Technické údaje Fiat 509, r. v. 1925

Výrobce: F.I.A.T., S. A., Corso G. Angelli 200, Torino, Itálie, r. v. 1925

Motor: řadový čtyřválec OHC, 990 ccm (57 x 97 mm), 22HP / 3400 ot/min

Pohon vačkového hřídele dvěma bezhlučnými „Hyvo“ řetězy, z předlohy poháněna magnetka přes pružnou spojku

Zapalování: vysokonapěťovou magnetkou Marelli MP4, uloženou nad setrvačnickem

Karburátor: vertikální Solex M.V.D. 26, nastříkací zařízení Athmos ovládané pumpičkou z palubní desky, vstříkací trysky v sacím potrubí

Převodovka: třístupňová s kulovým řazením

Rám: obdélníkový, tuhé nápravy odpružené půlelptickými pery, popruhové tlumiče Gabriel Comfort USA, mechanické brzdy na všech kolech, přední ovládané táhly, zadní lankem s vyrovnáním tahu

Kola: loukořová lisovaná z ocelového plechu, pneu 4,50 – 18

Karoserie: otevřená „torpedo“, s koženým čalouněním a plátěnou skládací střechou, elektrické příslušenství Marelli 12 V, přístroje Metron

Hmotnost: 700 kg

Rychlost: 85 km/h

Spotřeba: 8,5 l / 100 km