



Pařížská směs

Tradiční pařížská přehlídka automobilové krásy Rétromobile letos zaznamenala několik změn. Místo dřívějších deseti dní trvala jen pět, poprvé se na ní představila značka Škoda a po pětileté absenci se vrátil domácí Renault.



← Luxusní limuzína Škoda Superb 3000 v posledním předválečném provedení

→ Velkému zájmu publika se těšil závodní spider Škoda 1100 OHC ročníku 1958

← Polopásový Citroën P 17 připomínal osmdesáté výročí Žluté výpravy do Asie

Letos poprvé měla na pařížské výstavě svoji expozici značka Škoda a ne ledajakou. Její stánek s pěticí automobilů doplněnou historio-

kým závodním velocyplem a motocyklem byl na strategicky výhodném místě, na nejfrekventovanější trase mezi expozicí domácí značky ▶



► Citroën a velkolepou přehlídkou historických vozidel, jež nabízela k prodeji aukční síň Artcurial. Velociped Slavia, připomínající kořeny mladoboleslavské továrny, a motocykl Laurin a Klement typ B z přelomu století s jednoválcovým motorem a pohonem zadního kola řemenem dělaly společnost novotou svitící replice voituretty typu A, vyráběné v letech 1905 až 1907. Období po roce 1925, kdy automobilku převzal plzeňský strojírenský koncern a vozy přechodně nesly značky Škoda i Laurin a Klement, zastupoval čtyřdvéřový faeton typu 110 ročníku 1928 poháněný čtyřválcem 1,9l.

Největší pozornosti přichozích se těšila mohutná pětimetrová limuzína Superb 3000 ročníku 1939 s typickou zaoblenou maskou. Pod rozměrnou kapotou se skrývá řadový šestiválec OHV o objemu 3,1 l a výkonu 85 k (63 kW), který imponantnímu vozu uděluje rychlost až 125 km/h. Milovníci rychlých kol obhlíželi ze všech stran závodní spider Škoda 1100 OHV, jeden ze dvou exemplářů dokončených v roce 1958. Čtyřválec 1089 cm³ s rozvodem DOHC vyladěný na 92 k (68 kW) je uložen za přední ná-



pravou, zatímco spojka, rozvodovka a pětistupňová převodovka jsou kvůli rozložení hmotnosti vzadu, s převodovkou za zadní nápravou. V dobách svého mládí se tento krasavec v laminátovém kabátu za železnou oponu nedostal, takže nemohl změřit síly se špičkovou konkurencí, v posledních letech si to však vynahrazuje úspěšnými starty v kláních veteránů. Podobně jako další výrobci ani Škoda Auto neopomněla využít výstavu Rétromobile k propagaci současné produkce, takže protiváhu svému předválečnému jmenovci tvoří červený sedan superb, jenž sloužil ředitelství cyklistického závodu Tour de France.

FRANCOUZSKÉ LAHŮDKY

Značka s dvojitým šípem tentokrát vsadila na dobrodružství a sport, hlavním tématem bylo osmdesáté výročí Žluté vypravy (Croisière Jaune), během níž dvě skupiny polopásových vozů Citroën projely od dubna 1931 do února 1932 křížem krázem Asii mezi Bejrútem a Pekingem. Polopásový vůz typu P 17 se čtyřválcovým motorem 1,6 l z typu C4 se těšil zájmu publika stejně

↑↑ Skromný jubilant: osobitě střížený Citroën Ami 6 debutoval před půl stoletím

↑ Tohle kupé Citroën SM dostal z Francie darem kremelský vládce Leonid Brežněv

Peugeot 601 D ročníku 1936 v unikátním provedení Torpedo Grand Sport

1936





1968

↑ Dnes už téměř zapomenutý Renault 4 Plein Air z let 1968 až 1970

↓ ↓ Otevřená „čtyřka“ Plein Air vznikla jen v několika stovkách exemplářů

↓ ↓ V letech 1985 a 1986 vyhrál Peugeot 205 T 16 mistrovství světa v rallye

↓ Jeden z posledních vozů Renault 4 v typickém provedení pro četnictvo

jako projekce dobových filmů dokumentujících radosti i útrapy slavné expedice. Padesátiny na pařížské výstavě slavil Citroën Ami 6, osobitě střížený 3,9 m dlouhý sedan s typickým negativně skloněným zadním oknem. Vůz postavený na upraveném podvozku „kachny“ 2 CV, jehož přední kola poháněl vzduchem chlazený plochý dvouválec 602 cm³ o výkonu 22 k (16 kW), debutoval na jaře 1961 a v sezoně 1966 se vyšvihl na nejvyšší příčku francouzské automobilové hitparády. O tři roky později, po vyrobení více než milionu kusů, jej nahradil lehce modernizovaný Ami 8 se splývavou záďí. S figurínou sovětského důstojníka za volantem a v doprovodu „děvušky“ v červeném kostýmku se prezentoval kovově zelený Citroën SM, luxusní kupé s motorem V6 italské značky Maserati. Počátkem sedmdesátých let totiž při návštěvě Paříže dostal tento vůz darem kremelský vládce Leonid Brežněv, velký milovník krásných automobilů, za něž nemusel platit.

Peugeot po loňských oslavách dvousetletého výročí své průmyslové tradice letos poněkud odpočíval na vavřínech, rozsáhlá a pestrá expozice, už tradičně připravená ve spolupráci se značkovými kluby, postrádala moment překvapení. A tak jsme nejzajímavější vůz se lvem ve znaku našli v expozici pařížské aukční síně



Artcurial, která na výstavě pořádala velkolepou dražbu veteránů. Mimo jiné v ní nabízela unikátní Peugeot 601 D Torpedo Grand Sport z roku 1936 se šestiválcovým motorem 2,1 l o výkonu 60 k (44 kW) a čtyřmístnou otevřenou karoserií v anglickém stylu od firmy Meulemeester z Clichy. Citlivě zrestaurovaný vůz změnil majitele za 73 tisíc eur, tedy asi za 1,75 milionu korun.

Renault se po pěti letech, během nichž Rétromobile okázale ignoroval, na výstavu vrátil, aby publiku – a svým potenciálním zákazníkům – připomněl padesátiny typu Renault 4, svého prvního osobního vozu s předním pohonem a s prakticky řešenou karoserií opatřenou nahoru vyklápěcími pátými dveřmi v zádi. Během tří desetiletí Renault prodal po celém světě přes osm milionů „čtyřek“, včetně dodávek. Nás ale zaujal nejméně rozšířený a dnes už téměř zapomenutý Renault 4 Plein Air, jenž se poprvé objevil na jaře 1968 a už po dvou letech a několika stovkách vyrobených exemplářů zmizel z nabídky. Měl atraktivní otevřenou karoserií bez střechy a dveří, na trhu se však neprosadil proti odvážnějšímu konkurentovi jménem Citroën Méhari.

Francouzská federace historických vozidel (FFVE) tentokrát svoji expozici věnovala dnes už téměř zapomenuté značce Lorraine-Dietrich. ▶



1937

Bugatti 57 C Atalante ročníku 1937 vydražil Artcurial za 580 tisíc eur

- ↓ ↓ ↓ Lorraine-Dietrich B 3-6 vyhrála v roce 1926 závod 24 hodin v Le Mans
- ↓ ↓ Pořádný kousek historie: cisternový vůz Delahaye typ 85 z roku 1923
- ↓ Kupé Invicta LS z roku 1931 se sníženým podvozkem a šestiválcem 4,5l

► Její nejslavnější období připomínal mohutný sportovní Lorraine-Dietrich B 3-6 vybavený řadovým šestiválcem 3,5l o výkonu 110 k (81 kW), díky němuž uhněl rychlosti přes 150 km/h. Však také v roce 1926 zvítězil ve čtyřiatřicetihodinovce v Le Mans. Z muzea v Le Mans přicestoval na výstavu jeden z největších exponátů, cisternový třípůltunový Delahaye 85 s pohonem zadních kol řetězy. Škoda jen, že se tabulky doprovázející před dvěma roky pečlivě zrestaurovaný nákladák neshodly – jedna udávala rok výroby 1923, druhá 1924.

AUTA ZA MILIONY

Aukční síň Artcurial vydražila na výstavě plejádu pozoruhodných vozů, mezi nimiž hrálo prim kupé Bugatti 57 C Atalante ročníku 1938, za něj nový majitel zaplatil 580 tisíc eur, tedy téměř 14 milionů korun. Automobil poháněný řadovým osmiválcem DOHC 3.3l osazeným kompresorem Roots a naladěným na výkon kolem 170 k (125 kW) je jedním z posledních kupé tohoto typu. Zajímavostí je, že na nový podvozek v továrně namontovali karoserii, kterou původně vyexpedovali už o rok dříve na jiném šasi. Nové karoserie kupé Atalante se už v sezoně 1938 v Molsheimu nevyroběly, a tak po dohodě se



zákazníkem použili lehce obnošený kabát. Další hvězdou aukce se stalo anglické kupé Invicta LS 4.5 Litre ročníku 1931 vydražené za 535 tisíc eur (téměř 13 milionů korun). Vzácný exemplář se sníženým podvozkem, šestiválcem OHV Meadows 4.5l a jen symbolicky 2+2místnou karoserií jeho dřívější francouzský majitel dlouhá léta skrýval před zvědavci, takže na něj i zasvěcení zapomněli.

Unikátem vydraženým za 136 tisíc eur (kolem 3,3 milionů korun) je sportovně střížený kabriolet Renault Nervasport z roku 1935 s tovární karoserií Stella a řadovým osmiválcem 5,4l o výkonu 110 k (81 kW). Pro pařížský autosalon byly postaveny dva kabriolety v tomto provedení, dochoval se však zřejmě jen jediný, jenž až do osmdesátých let jezdil v běžném provozu.

Součástí aukční nabídky byla i skupina vládních vozidel různých národností, která ve svém muzeu automobilů tohoto určení shromáždil od osmdesátých let Olivier Delafon. Z nyní už neexistujícího muzea na zámku Montjalin u Avalonu ležícího 200 km jihovýchodně od Paříže pocházely především dva pozoruhodné kusky: černý čtyřdvéřový kabriolet Simca Présidence, první ze dvou shodných exemplářů dodaných na jaře 1960 kanceláři francouzského prezidenta, a asi o rok mladší bílý čtyřdvéřový faeton

ZIL-111 V, který sloužil v moskevském Kremiu a později i ve Varšavě.

Otevřený vůz Simca Présidence s prodlouženým rozvorem, elektricky ovládanou skládací střechou a motorem V8 o objemu 2,3l do roku 1974 příležitostně používali prezidenti Charles De Gaulle a Georges Pompidou, potom jej odkoupila společnost Chrysler France, nástupce automobilky Simca. Olivier Delafon jej získal v roce 1990 a financoval jeho pečlivou renovaci. Nový majitel vydražil prezidentský kabriolet za 118 tisíc eur (asi 2,8 milionu korun) a vzápětí ujistil auditorium, že vzácný exemplář i nadále zůstane ve Francii. Bílý ZIL-111 V se šestilítrovým motorem V8 spojeným s automatickou převodovkou to v aukci dotáhl až na 188 tisíc eur (přes 4,5 milionu korun) a díky majetnému ruskému sběrateli se vrátí do Moskvy, kde bude zrestaurován.

JUBILANTI A JAPONCI

Před sto lety se narodil argentinský matador Juan Manuel Fangio (1911–1995), pětinasob-



1960

Kabrioletem Simca Présidence jezdil od roku 1960 Charles De Gaulle. Na Rétromobile byl vydražen za 118 tisíc eur

Patrně jediný dochovaný roadster Renault Nervasport ročníku 1935

1935





↑ Padesátiny letos slaví i britská ikona jménem Jaguar E-Type

1961

- ↓ Alfetta 159, s níž Fangio získal v roce 1951 svůj první titul mistra světa
- ↓ Datsun 2000 Sports se koncem šedesátých let dostal i do Evropy

▷ ný mistr světa formule 1 z let 1951 a 1954 až 1957. Organizátoři pařížské výstavy jubilanovní vzdali hold speciální expozicí závodních monopostů, za jejichž volanty kdysi triumfoval. Nechyběl stříbrný šedý Mercedes-Benz W 196 ročníku 1955 a jeho současníci, rudé italské vozy Maserati 250 F a Lancia-Ferrari D 50, přím ale hrála legendární Alfa Romeo 159 Alfetta s přeplňovaným jedenapůlitrovým osmiválcem za přední nápravou a uspořádáním transaxle s převodovkou vzadu, s níž Fangio vybojoval v sezoně 1951 svůj první mistrovský titul.

Padesátiny slavil další jubilant – anglický sportovní vůz snů Jaguar E-Type, který debutoval v březnu 1961 v Ženevě a svou až nestydatou krásou vzbudil velké pozdvižení. Na pařížské výstavě byla k vidění celá řada „ček“ v otevřeném i uzavřeném provedení, nám se tuze líbil autentický bílý roadster ročníku 1964, jeden z nejmladších vozů první série se šestiválcem DOHC o objemu 3,8 l. Byl na prodej za 75 tisíc eur, tedy asi 1,8 milionu korun.

V posledních letech se na pařížské přehlídce stále výrazněji prezentují i japonské značky. V těsném sousedství stánku Škoda nabízel Nissan retrospektivu sportovních vozů, jež se od konce šedesátých let vyvážely do Evropy



a do zámoří pod značkou Datsun. Jejich první generaci zastupoval červený roadster Datsun 2000 Sports, známý také jako Datsun Fairlady. Vůz klasické koncepce vyráběný od jara 1967 pod interním označením SR 311 liniemi připomíná anglický roadster MGB a pod kapotou má dvoulitrový čtyřválec OHC o výkonu 145 k SAE (107 kW) díky němuž mohl zamlada flirtovat s hranicí 200 km/h. Zatímco do USA se tyhle atraktivně střížené automobily vyvážely po tisících, v Evropě se objevovaly jen zřídka.

Prvním sportovním vozem Datsun, který se ve větších počtech – po stovkách kusů – prosadil na západoevropských trzích, bylo kupé 240 Z alias Fairlady Z představené na podzim 1969 na tokijském autosalonu a prodávané od jara 1970 v USA, a o pár měsíců později i ve Velké Británii, Francii a dalších evropských zemích. Datsun 240 Z se mohl pochlubit nejen atraktivními vnějšími tvary a sportovně laděným interiérem, k jeho trumfům patřilo nezávislé zavěšení všech čtyř kol, přičemž poháněná byla i nadále zadní, a řadový šestiválec OHC, který z objemu 2,4 l dával výkon 150 k SAE (110 kW) a podle přísnější evropské normy „čistých“ 135 k DIN (99 kW). Dynamicky vyhlížející 4,13 m dlouhé dvoumístné kupé dosahovalo podle výrobce nejvyšší rychlosti



205 km/h, v odborných testech bylo obvykle jen o málo pomalejší. Bílý exemplář vystavený v Paříži má dnes cenu přes milion korun a přibývající zájem sběratelů, kteří přicházejí na chuť japonské exotice, hodnotu těchto kupě i jejich následovníků s označením 260 Z, 260 Z 2+2 a 280 Z posouvá stále výš.

O tom, jak rychle pádí čas, jsme se přesvědčili na stánku značky Mazda, která na Rétromobile slavila nadcházející dvacáté výročí vítězství vozu Mazda 787 B ve čtyřiatvacetihodinovce v Le Mans. V červnu 1991 se v Le Mans vskutku událo cosi pozoruhodného: poprvé legendární závod vyhrál japonský vůz, navíc poháněný čtyřkomorovým motorem Wankel s krouživými písty. Němec Volkert Weidier, Angličan Johnny Herbert a Francouz Bertrand Gachot dokázali úspěšně odrazet nápor tří stíhaček jménem Jaguar XJR 12 a v cíli se mohli osvěžit obligátním šampaňským pro vítěze. Mazda navíc triumfovala ještě jednou – měla tři vozy stejného typu na startu a všechny tři také v cíli, na prvním, šestém a osmém místě celkové klasifikace! <

1971

↑ Kupé Datsun 240 Z ročníku 1971 poháněl řadový festivaloc 2,4l

↙ Mazda 787 B s motorem Wankel vyhrála v roce 1991 v Le Mans

1991

