



Celkový pohled na expozici amatérsky zhotovených automobilů, součástí výstavy Rétromobile 2012 (zprava BLF, Piollet, Glasson a další)



U DĚLEJ SI SÁM

Jedním z bonbonků letošní pařížské výstavy Rétromobile byla expozice amatérsky zhotovených sportovních automobilů ze šedesátých a sedmdesátých let...



Se spiderem Glasson jeho tvůrce úspěšně závodil na kopcích



Sportovní vůz Renault navrhl a postavil talentovaný zemědělec

JAN TUČEK, Paříž (F)

Představa, že svépomocí stavěné stroje, zvané *samodělky*, se vyskytovaly jen ve východoevropských zemích, zejména v někdejší Sovětskému svazu, neodpovídá skutečnosti. I ve Francii (stejně jako v dalších západních zemích) si řada nadšených kutilů dokázala doslova na koleně vyrobit automobil podle svých představ a obvykle nevalných finančních možností. Osm

kousků, které jsme mohli obdivovat v tematické expozici na letošní pařížské přehlídce Rétromobile, připomnělo dobu, kdy i v zemi galského kohouta výtvořky tohoto druhu nejen vznikaly, ale (s trochou štěstí) mohly být i zcela regulérně přihlášeny do provozu.

PIOLLET ● Jacques Piollet, rodák z kraje Auvergne, z Clermont-Ferrandu, si své sportovní kupé vysnil během dvouleté vojenské služby v Alžírsku. Po návratu domů se v roce 1962 ve stodole rodinné usedlosti pustil

do díla a po třech letech usilovné práce mohl fotografovi měsíčníku *L'Automobile* v obleku a kravatě pózovat s pohledným kupé GT. Do rámu z ocelových trubek vestavěl za přední nápravu z vozu Peugeot 403 zážehový čtyřválec 1,6l z Peugeotu 404, z něhož pocházela i poháněná tuhá zadní náprava. Motor vylepšil dvojitým karburátorem Weber, čtyřstupňovou převodovku opatřil řadicí pákou na podlaze. Laminátová karoserie s čelním sklem z kupé VW Karmann-Ghia



Kupé Piollet
s motorem Peugeot 404
vzniklo v letech 1962 – 1965

Foto: Jan Tuček

iniciálami a pořadovým číslem jako MC1. Závěsy dveří použil z britského vozu Austin Mini, zámky z Renaultu 16, sedadla byla původně určena pro kupé Lotus Europa, světlomety dodala Matra 530. Collet MC1 o hmotnosti 700 kilogramů dokázal zmlada flirtovat s rychlostí 200 km/h.

PRAB ● Toto poněkud divné pojmenování se skládá z iniciál dvou mladých mužů, kteří se jako čerství absolventi průmyslovky v západofrancouzském Angers odhodlali v létě 1966 ke stavbě dvou identických sportovních kupé. Jednadvacetiletý Paul Retailleau a dvacetiletý André Bodin věnovali realizaci svého snu přes tři roky života, během



Collet MC1 vznikl z dílů dvou havarovaných gordinek



Kupé Prab 1100 z dílny dvou spolužáků

dostala nejen kupředu otvíraná boční dvířka, ale i nahoru vyklápěcí panely střechy nad oběma sedadly. Palubní desku s celkem sedmi kruhovými přístroji si Jacques Piollet zhotovil sám, stejně jako sedadla; dokonce si kvůli tomu koupil šicí stroj! Automobil o hmotnosti kolem 900 kilogramů dosahoval rychlosti až 180 km/h. Typové označení Piollet 315 vzniklo součtem letopočtů, v nichž se kupé rodilo, tedy $61 + 62 + 63 + 64 + 65 = 315!$

GLASSON ● Dlouhou a pestrou kariérou se může pochlubit nízký dvoumístný spider, který v roce 1965 dokončil a úspěšně přihlásil do provozu Serge Glasson, auto-mechanik z předměstí východofrancouzského Belfortu. Neměl peněz nazbyt, a tak použil motor, převodovku a řadu dalších dílů z havarovaného vozu Renault Dauphine Gordini. Základem jeho sportovního speciálu byl ovšem prostorový trubkový rám vlastní konstrukce, přičemž motor uložil před zadní nápravu, s převodovkou směřující dozadu. Laminátová karoserie obých tvarů byla původně světle modrá, hmotnost vozu

nepřevyšovala 550 kg. Serge Glasson s ním od léta 1965 úspěšně jezdil závody do vrchu a později i slalomy, v roce 1968 jej v souladu s novými předpisy opatřil trubkovým ochranným rámem. Postupně se za sedadly vozu objevilo několik různých motorů, od litrového z vozu Renault 8 až po nejostřejší verzi R8 Gordini 1300. S ním spider Glasson závodil ještě v sezoně 1973.

COLLET ● Student průmyslového designu Michel Collet, syn pařížského karosáře, zatoužil v roce 1969 zhmotnit své představy o sportovním voze. Při navrhování prostorového trubkového rámu mu byla vzorem Alfa Romeo Giulia TZ Tubolare, koncepci karoserie s odnímatelnou stěhou a rozměrným bezpečnostním obloukem inspirovala Targa značky Porsche (typ 911). Všechny mechanické skupiny pocházely ze dvou havarovaných vozů Renault 8 Gordini, z nichž jeden měl nabroušenou verzi čtyřválců 1,3l nalaďenou na 102k (75kW). Ten také mladý konstruktér zamontoval za zadní nápravu vozu, který označil svými

nichž vždy dva týdny pracovali na jednom a dalších čtrnáct dní na druhém voze, jen ve volném čase a po nocích. V roce 1969 oba exempláře dokončili a dvojice kupé Prab 1100 v bílé a červené barvě úspěšně absolvovala homologaci a získala *espézetky*. O tom, které bude vlastnit Paul a které André, rozhodli losem. Dvoumístnou laminátovou karoserií si navrhli sami, coby čelní sklo použili zadní okno z kupé Renault Floride, jež se dalo levně sehnat na vrakovišti. Do trubkového rámu vestavěli mechanické skupiny Renaultu 8 Major, motor 1,1l tentokrát zůstal za zadní nápravou. Vše samozřejmě pocházelo z havarovaných vozů. Dodnes se dochovalo jen bílé kupé, jež má najeto přes 60 tisíc kilometrů, jeho červené dvojce před časem zničil požár.

RENAUDAT ● Mladý farmář Guy Renaudat, který hospodařil v kraji Indre, asi 250 km jižně od Paříže, se počátkem roku 1968 s pomocí trojice kamarádů pustil do stavby sportovního kupé. Řemeslně zručný chlapík už dříve zhotovil několik zemědělských strojů, nyní navrhl robustní podvozek s rámem svařeným z hranatých ocelových trubek, nezávislým zavěšením všech čtyř kol a motorem před zadní nápravou. Použil čtyřválec 1,56l z vozu Renault 16 TS o výkonu kolem 85k (63kW), hmotnost dvoumístného kupé s laminátovou karoserií nepřevyšovala 720 kg. Volant, sedadla i palubní desku osazenou celkem devíti kruhovými přístroji kutilové zhotovili sami, kupé vybavili i topením a přidali ozdobili emblémem s hlavou berana a nápisem Nerlac, tedy jménem farmy, na níž vůz přišel na svět. Týden před Vánocemi roku 1970 přistavil Guy Renaudat kupé na technickou prohlídku, v polovině února



1971 mu prefektura vydala registrační značky a dokumenty potřebné k běžnému provozu.

BLF ● Už jako devatenáctiletý se Lionel Bernard z vesničky v kraji Doubs nedaleko švýcarských hranic rozhodl v roce 1967 postavit sportovní prototyp; vzorem mu byl Ford GT 40. Peníze si půjčil od strýce, se stavbou mu pomáhal bratranec. Začali laminátovou karoserií s křídlovými dveřmi a na jaře 1968 se pustili do podvozku. Na prostorový rám spotřebovali 60 metrů trubek o průměru 20mm a 12 metrů menších o průměru 12mm, před zadní nápravu zabudovali čtyřválec 1,3l z vozu

Foto: Jan Tuček



V popředí modrý Romer, vzadu bílé kupé Prab 1100



Fauvel má napříč nad zadní nápravou motor z Peugeotu 304S

Renault 8 Gordini o výkonu kolem 100k (74kW), spojený s pětistupňovou převodovkou. Jen 910mm nízké kupé s rozměrným čelním oknem z organického skla vážilo pouhých 480 kilogramů a v létě 1970 s ním Lionel Bernard vyrazil na první závod do vrchu. Po dvou sezonách však musel kvůli nebezpečnému čelnímu oknu závodění nechat. Kupé schoval do stodoly, v letech 1981 až 2008 je pak zapůjčil do muzea ve švýcarském Muriaux. Dnes už ovšem má kupé BLF na míru zhotovené bezpečnostní čelní okno Triplex.

ROMER ● Oyonnax, město na francouzsko-švýcarském pomezí nedaleko Ženevy, se v letech 1970 – 1972 stalo rodištěm sportovního kupé Romer, které navrhl a spolu se dvěma kamarády zhotovil Bernard Mermet. Nemalou roli sehrála i jeho babička, mladému konstruktérovi poskytla peníze na koupi havarovaného vozu Renault 8 Gordini, jenž posloužil jako banka orgánů. Vzorem byl opět Ford GT 40, motor z *gordinky* tedy putoval před zadní nápravu, zatímco převodovka bylo třeba otočit. Součástí prostorového trubkového rámu je i ochranná *klec* prostoru pro řidiče a spolujezdce, které odděluje vysoký střední tunel. Křídlové dveře se odklápějí vzhůru, jejich zámky a kliky pocházejí z lidového vozu Citroën Dyane, zatímco dva páry kruhových světlometů jsou z velkého Citroënu DS. Typickým prvkem jsou lamely na zadním okně (Lam-



Pouhých 910 mm vysoké kupé BLF má za sedadly motor R8 Gordini

borghini Miura nechá pozdravovat)! Kupé Romer dokončené na jaře 1972 nikdy nezískalo technický průkaz a registrační značky, přesto s ním jeho tvůrce (hlavně po nocích) najezdil přes čtyři tisíce kilometrů. Dnes už je to snad promlčené ...

FAUVEL ● Ve vesnici ležící asi 60 km západně od Paříže, se v roce 1977 zrodilo 2+2místné kupé, které navrhl a s přáteli postavil Xavier Fauvel. Použil pro ně poháněcí ústrojí z vozu Peugeot 304S tvořené čtyřválcem 1,3l o výkonu 75k (55kW) a čtyřstupňovou převodovkou, které ovšem posunul dozadu, takže se ocitlo napříč nad

zadní nápravou. To umožnilo získat alespoň trochu místa pro dvě přídavná sedadla. Do trubkového rámu zabudoval přední nápravu s příčnými trojúhelníkovými rameny, vzadu použil původní přední nápravu typu 304S se vzpěrami McPherson. Vpředu za chladičem zbyl menší prostor pro zavazadla, druhý větší byl v zádi, za motorem. Kupé dostalo na všechna čtyři kola kotoučové brzdy s dvoukruhovým ovládním. Stejně jako většina ostatních *samodělek* i kupé Fauvel má podomácku zhotovenou laminátovou karoserií, odlišuje se ovšem nebývalé velkým vnitřním prostorem. ■