

Ve znamení výročí

Od 6. do 15. února si jako každoročně dali v Paříži dostaveníčko milovníci automobilové a motocyklové historie - už třiatdvacátý ročník výstavy Rétromobile se vskutku vydařil.



klasicky strážného vozu Peugeot 203, úhledného 4,5 m dlouhého automobilu se čtyřválcovým motorem 1,3 l, který ve své době vynikal komfortem, spolehlivostí a hospodárným provozem. První skutečně nový peugeot poválečné éry se objevil v mnoha provedeních a na výstavě Rétromobile jsme si mohli

Velkému zájmu se těšil maličký jednoválcový Renault ročníku 1898, který připomínal sté výročí značky

prohlédnout nejen čtyřdveřový sedan a polokabriolet ve standardním provedení, ale také modrý sedan ročníku 1953 v úpravě Darl'-Mat s motorem

zvětšeným na 1,5 l, sníženým podvozkem a upravenou karosérií se zakrytými zadními koly. Ve srovnání se sériovým vozem je tento sedan o 140 mm nižší a díky patřičně nalaďenému motoru a zlepšené aerodynamice je také o poznání rychlejší. Jeho majitelem je předseda značkového klubu Darl'Mat Jean-Claude Chaussat, který k pařížské firmě s exotickým jménem nastoupil na podzim 1950 a dodnes jí zůstal věrný. Zmínku si ovšem zaslouží i další zajímavé verze „dvěstětrojky“: např. bílý otevřený vůz, který v 50. letech provázal cyklisty při Tour de France, jeden ze šesti prototypů vojenského terénního automobilu z roku 1955, ale také dvoumístný sportovní spider Peugeot 203 Cales ročníku 1954 s upraveným jedenapůllitrovým motorem o výkonu 70 koní (51 kW) a zakázkovou karosérií.

Padesátiletý Peugeot 203

Kulaté jubileum slavili i příznivci značky se lvem - pestrobarevný stánek sdružení L'Aventure Peugeot připomínal padesátiny

i řada dalších exponátů včetně uni-

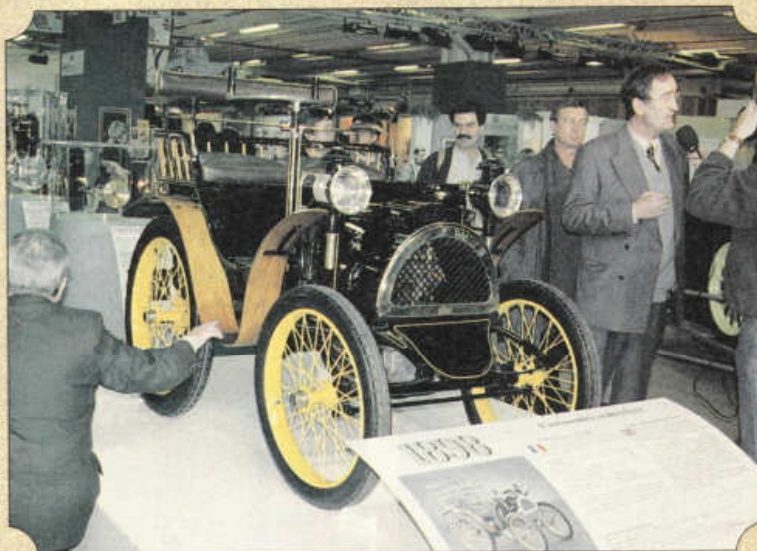


Foto: Jan Tuček

Od jednoválce po formuli 1

Středobodem expozice, kterou jako obvykle připravili pracovníci a nadšenci ze sdružení Patrimoine Renault, byl malý žlutočerný vozík na drátových kolech vybavený skromným jednoválcovým motorem

Fešák z Billancourtu: sympatický Renault AX ročníku 1908 s litrovým dvouválcovým motorem

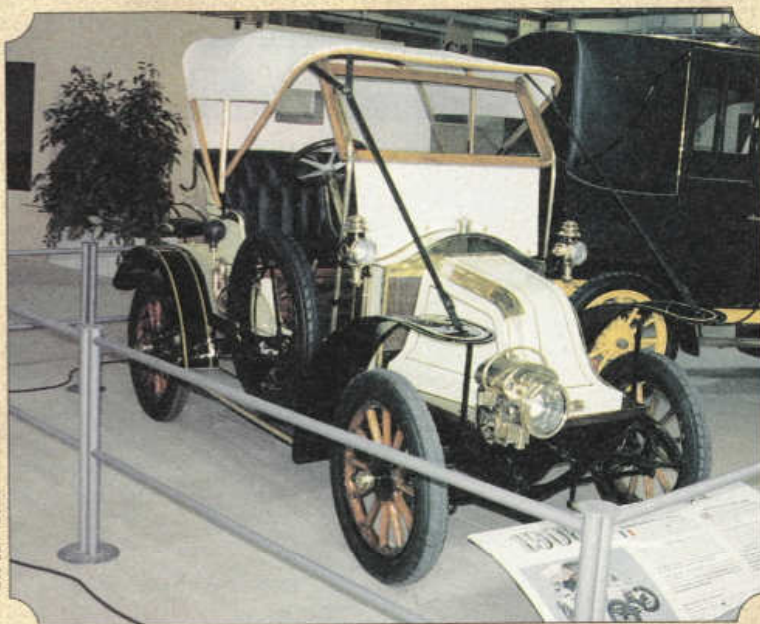


Foto: Jan Tuček

De Dion Bouton o objemu 273 cm³ a výkonu necelé dva koně, s nímž tehdy jednadvačítiletý Louis Renault koncem roku 1898 úspěšně zdolal třináctiprocentní stoupání ulicí Lepic na vrchol Montmartru, a úspěšně tak vstoupil do světa automobilových výrobců.

Stoletou historií značky Renault ovšem na výstavě reprezentovala ještě desítky dalších automobilů, mezi nimiž samozřejmě nemohl chybět legendární taxík typu AG ročníku 1913 s litrovým dvouválcovým motorem. V civilních službách se proslavil v řadě metropolí (kromě Paříže jmenujeme např. Londýn, Káhiru a New York), na podzim roku 1914 se pak stal i válečným hrdinou - asi dvanáct stovek narychlo povolovaných taxíků tehdy během

dvou dnů a nocí přepravilo přes šest tisíc francouzských vojáků do bitvy na Marne. Dodnes tenhle skromný, ale statečný vůz nese přezdívku Taxi de la Marne a těší se všobecné vážnosti.

K lahůdkám ovšem patřil i robustní otevřený Renault JM ročníku 1921 se čtyřválcovým motorem 2,8 l, elegantní 4,7 m dlouhý sedan Nervasport z roku 1935 vybavený řadovým osmiválcem 4,8 l a o tři roky mladší dvoudveřový kabriolet Viva Grand Sport se šestiválcovým motorem čtyřlitrového objemu. Poválečnou produkci zastupoval legendární Renault 4 CV roční-

Peugeot 203 v úpravě Darl'Mat z roku 1953 je nižší a rychlejší než standardní „dvěstětrojka“



Foto: Jan Tuček

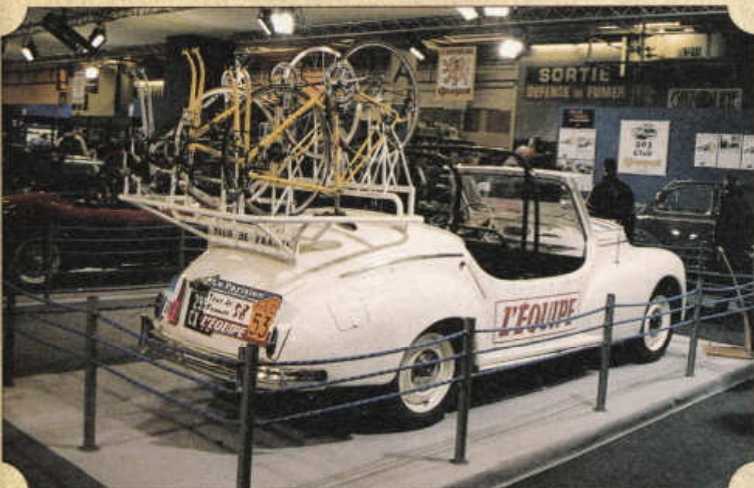
kátního prototypu taxíku na podvozku Peugeotu 204, který v roce 1972 pod označením Taxi H 4 prezentovala na pařížském autosalonu karosárna Heuliez. I po pětadvaceti letech má střídě tvarovaný jedno-prostorový taxík cosi do sebe, jen do výroby se nikdy neprosadil.

Dnes už rarita - otevřený Peugeot 203, který jezdil v doprovodu cyklistického závodu Tour de France

rie automobilů Citroën 2 CV s ještě kapalinou chlazeným motorem 375 cm³ a velice rustikální karoserií vyrobenou (s výjimkou blatníků) z hliníkového plechu. V téhle podobě měl mít Citroën 2 CV premiéru na pařížském autosalonu v říjnu 1939 - ten se už kvůli vypuknutí války nekonal a ani první vyrobené vozy se nedostaly k zákazníkům. Tři z nich tenkrát navzdory příkazu ke zničení uchránili zku-



Foto Jan Tuček



šební technici tím, že je zazdili na půdě jednoho venkovského stavení v areálu zkušební dráhy ve Ferté-Vidame. V nezvyklé skrýši automobily přečkaly celou válku a ještě před nedávnem se tradovalo, že se znovu objevily na světle božím až počátkem devadesátých let. Je to pravda, ale zřejmě jen částečná. Novináři z nového specializovaného dvouměsíčníku 2 CV Magazine totiž ve světlotmetu jednoho z těchto vozů našli žárovku vyrobenou na podzim 1950, a tak se zdá, že nejméně jeden z trojice „dědečků“ 2 CV jezdil ve Ferté-Vidame ještě po válce, než pak automobily na desítky let upadly v zapomnění.

Připomeňme, že kromě této trojice existují i dva další předválečné exempláře Citroënu 2 CV: jeden byl během války přestavěn na malý pick-up a před sešrotováním jej zachránil doyen francouzských sběratelů Henri Malartre (vůz je už roky v muzeu v Rochetaillée u Lyonu), druhý - v prakticky definitivní podobě z roku 1939 - byl objeven o třicet let později a patří k nejcenějším kouskům historické kolekce mateř-

ské továrny, přičemž na výstavě Rétromobile letos také nemohl chybět.

Přehlídka kachen 2 CV byla vsutku pestrá, čítala nejen sériové vozy včetně proslulé verze Sahara se dvěma motory a pohonem čtyř kol, ale také sportovní úpravy (např. pro populární 2 CV Cross ze 70. let) a nejružnější lahůdky. K nejzajímavějším patřila výrazně prodloužená limuzína s dřevem obloženým interiérem, jež vznikla v Anglii stejně jako úhledné čtyřmístné kupé 2 CV Bijou s laminátovou karoserií a motorem 425 cm³.

A aby těch kachen bylo opravdu dost, dali si světle zelený 2 CV ročníku 1955 na svůj stánek i pořadatelé příštího, v pořadí už jedenáctého celosvětového setkání majitelů a příznivců automobilů Citroën, které bude letos v srpnu v Belgii.

Tři předválečné vozy Citroën 2 CV se představily veřejnosti v podobě, v níž ve Ferté-Vidame přečkaly dlouhá desetiletí

Lepší osud postihl o deset let mladší prototyp jednoprostorového rodinného vozu Matra P 18.

Šéfové skupiny PSA, s níž byla tehdy Matra velmi úzce propojena, jej sice odmítli jako neperspektivní, u konkurence se však nekonvenční nápad chytil a stal se základem vozu Renault Espace první generace.

Samé kachny ...

Jubileu se nevyhnula ani značka Citroën, která na letošní výstavě Rétromobile slavila padesátiny legendární kachny 2 CV, jež se opravdu poprvé představila veřejnosti v roce 1948.

Lákadlem tematické expozice se však stala trojice vozů ještě o deset let starších, pocházejících z nedokončené předválečné sé-

„Dvěstětrojka“ ve sportovní úpravě: unikátní spider Peugeot 203 Cales z roku 1954

Foto Jan Tuček

