



Únorová pařížská výstava **Rétromobile** nabídla - jako každoročně během posledních pětadvaceti let - pestrou **přehlídku** automobilové a motocyklové **historie**. Připomeneme si ji alespoň několika pohlednicemi.

JAN TUČEK, Paříž FOTO AUTOR

Zedničkou letošní výstavy se stala legendární značka Ferrari, jež dominovala nejen na plakátu, ale i ve skutečnosti. Nejstarším z vystavených vozů s koníkem ve znaku byl mohutný monopost Ferrari 375 F1 ročníku 1951, vůz klasické koncepce s nepřeplňovaným motorem V12 o objemu 4,5 l. S ním Alberto Ascari získal v sezoně 1951 druhé místo v mistrovství světa formule 1 a v roce následujícím pokoušel štěstí i v Indianapolisu. Největšímu zájmu se však

těšily sportovní vozy z padesátých a šedesátých let, jež oblékly renomované italské karosárny. Např. tmavě rudé kupé Ferrari 375 MM z roku 1953 se čtyřapůllitrovým dvanáctiválcem pod kapotou karosovala firma Pininfarina a Umberto Maglioli s ním startoval v závodech Carrera Panamericana.

Ještě o rok starší byl unikátní černý dvoumístný spider Ferrari 212 Export s dvouapůllitrovým motorem V12. Na zakázku vlivného člena Fordovy



Skútr s předním pohonem - francouzský prototyp Delaplace z počátku 50. let

Klasický monopost Ferrari 375 F1 z roku 1951 s dvanáctiválcem 4,5 l v přídí



Pařížs pohledn

rodiny jej karosovala firma Touring technologií Superleggera s lehkými hliníkovými panely na prostorovém rámu z trubek malého průměru. Také v roce 1952 spatřil světlo světa spider Ferrari 225 S s karosérií Vignale a motorem V12 o objemu 2,7 l. Z dvanácti vyrobených vozů čtyři putovaly do Argentiny a na výstavě Rétromobile se objevil právě jeden z jihoamerických exemplářů. Vzácnou klasiku představovalo kupé Ferrari 250 GT ročníku 1960 s krátkým rozvorem, karosérií Scaglietti a třilitrovým motorem, ale také luxusní kabriolet Ferrari 400 Superamerica z roku 1962 se čtyřlitrrovým dvanáctiválcem, jeden z deseti otevřených vozů tohoto typu karosovaných firmou Pininfarina.

Obzvláštnímu zájmu se těšilo kupé Ferrari 250 GTO ročníku 1963, poslední z dvaatřiceti vozů GTO v původním provedení z roku 1962 s třilitrovým motorem a výrazně odlehčenou karosérií Scaglietti. Milovníci formule 1 se nejdéle zdrželi před monopostem Ferrari 312 B3, s nímž v se-

ké ice 1/2

zóně 1974 hájili barvy maranellské značky Niki Lauda a Clay Regazzoni. Příznivcům sportovních vozů udělalo patrně největší radost impozantní kupé Ferrari 512 M z roku 1971 s pětilitrovým motorem V12, které v barvách stáje Scuderia Filipinetti dosahovalo největší rychlosti až 340 km/h.

Po prohlídce expozice Ferrari člověk potřeboval trochu zklidnit emoce, a tak se mohl vydat k motocyklové části výstavy, v níž tentokrát hrála prim pestrá retrospektiva skútrů z padesátých let. Nechyběla samozřejmě legendární Vespa 125 (i v provedení s malým nákladním přívěsem), MV Agusta 125 ročníku 1952 ani o rok mladší francouzský Peugeot S 55 (nechte se mýlit označením - má motor o objemu 125 cm³). Zajímavý, ale neúspěšný projekt německé značky Maico připomínal skútr Maicoletta z roku 1956 s přívěsným vozíkem. Nás však nejvíce zaujal francouzský prototyp jednomístného skútru Delaplace z počátku padesátých let. Ne náhodou trůnil na vyvýšeném stu-

Ferrari 250 GT ročníku 1957 s třílitrovým motorem V12

pínku a s odklopeným krytem motoru - jednoválec 98 cm³ je totiž umístěný nad předním kolem a skútr se může pochlubit předním pohonem!

Vraťme se ale na všechna čtyři kola - automobily na výstavě hrály prim. Domácí značky Renault, Peugeot a Citroën se předhánely v tom, která bude mít větší a působivější expozici. Dávno je pryč doba, kdy je reprezentovaly jen značkové kluby. Peugeot letos vsadil na změnu a třem desítkám vystavených vozů dominoval nákladák, přesněji řečeno Peugeot typ 64 z roku 1905 s dvouválcovým motorem 1,8 l a pohonem zadních kol prostřednictvím řetězů. Dosahoval největší rychlosti přes 20 km/h. Jediný ze čtyř kdysi vyrobených exemplářů, který se podařilo zachránit, je dnes nejstarším pojízdným nákladním vozem francouzské výroby.

Renault už připravuje veřejnost na podzimní premiéru zcela nového velkého vozu, a tak na Rétromobile předvedl retrospektivu luxusních automobilů z let 1913 až 1936 obohacenou dvěma moderními koncepty s označením Initiale a Vel Satis.

Citroën připomínal třicáté narozeniny hned dvou významných automobilů. V březnu 1970 měl v Ženevě premiéru luxusní Citroën SM, elegantní vůz s předními koly poháněnými motorem V6 o objemu 2,7 l (později i 3,0 l), který dodávala italská firma Maserati. Do roku 1975 vzniklo necelých 13 tisíc atraktivních kupé, přičemž na výstavě nechyběl ani jeden ze dvou prodloužených čtyřdveřových otevřených vozů SM, které pro prezidentskou kancelář postavila v roce 1972 karosárna Chapron. Třicetiny na výstavě Rétromobile oslavil i kompaktní Citroën GS, úhledný 4,1 m dlouhý rodinný vůz se vzduchem chlazeným plochým čtyř-

válcem litrového objemu a kapalino-vzduchovým odpružením. Debutoval v létě 1970 a osobitý design i v nižší střední třídě neobvyklý komfort mu vynesly titul Vůz roku. Během jedenácti let jeho produkce překročila 1,8 miliónu vozů, z nichž se pár stovek tehdy objevilo i na našich silnicích. Jako bombónek - a vůbec poprvé na veřejnosti - představila firma Citroën prototyp malého dvoumístného vrtulníku, který vyvíjela v první polovině sedmdesátých let v době, kdy sázela na budoucnost motoru Wankel. Také vrtulník dostal do vínku dvoukomorový motor s krouživými písty, při zkouškách se vcelku osvědčil, ale sériové výroby se nedočkal.

Zajímavou kapitolu z novodobé francouzské historie připomínal žlutý sportovní vůz Matra 530 LX ročníku 1970. Typ M 530 vznikl v roce 1967 ve spolupráci firmy Matra s řadou subdodavatelů. Osobitě tvarovanou 4,2 m dlouhou laminátovou ka-



Třicetiny oslavil na výstavě Rétromobile kdysi tak úspěšný Citroën GS

Matra 530 LX ročníku 1970 s motorem Ford V4 podélně před zadní nápravou



roserii se dvoudílnou odnímatelnou střechou vyráběla firma Brissonneau et Lotz. Podélně před zadní nápravou uložený motor V4 o objemu 1,7 l pocházel od německé větve koncernu Ford a také na podvozku spolupracovalo několik firem. Teprve v létě 1969 se podařilo většinu produkce (s výjimkou motorů a převodovek) soustředit do továrny Matra v Romorantinu a na jaře 1970 představená zdokonalená Matra 530 LX se mohla pochlubit nejen bohatší výbavou, ale i lepší kvalitou zpracování. Do roku 1974 vzniklo asi 9600 kupé Matra 530 v různých provedeních a dnes patří k vyhledávaným sběratelským kouskům. ■■■