



# Pařížské pohledy

Ještě jednou se vracíme na pařížskou výstavu *Rétromobile*, abychom si připomněli alespoň některé z mnoha *atraktivních* exponátů této pestré přehlídky *historických vozidel*.

JAN TUČEK, Paříž FOTO AUTOR

**N**a stánku karosárny Cointreau, jednoho z nejlepších francouzských specialistů na restaurování historických vozidel, jsme si mohli prohlédnout rozpracovaný kabriolet Mercedes-Benz 500 K z roku 1935 s jednou polovinou karoserie oplechovanou a druhou odkrytou, nabízející pohled do útrobu vzácného veterána. Zajímavostí pro zasvěcené bylo unikátní kupé, které v roce 1951 postavil bruselský karosář Martial Oblin. Na první pohled tento vůz silně připomíná tehdejší kreace karosárny Touring na podvozcích Ferrari 195 Export, ale všechno je jinak. Oblin zvolil klasickou smíšenou stavbu dvoumístné karoserie a navíc - pod belgickým kabátem se skrývá britský podvozek Jaguar XK 120 s řadovým šestiválcem 3,4 l. V roce 1951 toto kupé obsadilo druhé místo v silničním maratónu mezi Lutychem a Římem, během dvou následujících sezón pak startovalo ještě v několika sportovních kláních v Belgii, Francii a Itálii. Po mnoha letech vůz objevil a zachránil před zkázou francouzský sběratel a milovník značky Jaguar Roland Urban. Před nedávnem kupé znovu změnilo majitele a prošlo novou, vsutku důkladnou renovací v karosárně Cointreau.



**Unikátní kupé Jaguar XK 120 ročníku 1951 s belgickou karosérií Oblin**

**Prototyp kabriolet Rover 75 karosovala v roce 1953 firma Pininfarina**



**Japonský divoch: kabriolet Honda S 800 v provedení z konce 60. let**

Do kategorie unikátů se řadí i další lahůdka - čtyřmístný kabriolet Rover 75 ročníku 1953 s karosérií Pininfarina. Britská automobilka tehdy do Turína poslala dva podvozky řady P4: jeden typu 75 se šestiválcovým motorem 2,1 l a druhý typu 90 s větším šestiválcem 2,6 l. První podvozek dostal otevřenou karoserii, druhý se proměnil ve čtyřmístné kupé podobných tvarů. Kabriolet Rover 75 s karosérií Pininfarina se stal v říjnu 1953 jedním z magnetů londýnského autosalonu a inspiroval renomovanou britskou karosárnu H. J. Mulliner ke stavbě nejméně jedné repliky. Dodnes se mezi odborníky vedou disputace o tom, zda zůstalo u jednoho vozu, nebo vznikly repliky dvě - po nárazu zezadu prý byl první vůz opravován a dostal i nové poznávací značky, z čehož vznikla pověst o dvou exemplářích. Faktem však je, že originální kabriolet z Pininfarinovy dílny byl a je jen jeden. Na stánku mu dělal společnost malý obytný automobil přestavěný v roce 1970 karosárnou Wilson z kombíku Morris 1300 a opat-

řený nezbytnou zdvihací střešou typickou pro obdobné kreace té doby.

Hned několik výrobců využilo ještě před pár lety nepřipustné možnosti představit na výstavě *Rétromobile* i vůz ze současné produkce - samozřejmě za předpokladu, že bude tvořit protipól historickému exponátu. A tak jsme třeba na stánku s trojzubcem ve znaku mohli vedle stříbrité šedého spideru Maserati 3500 GT Vignale z roku 1961 vidět vínově červené kupé Maserati 3200 GT ročníku 2000. Šanci si nenechala ujít ani značka Honda, jejíž malé, ale hbité sportovní vozy ze šedesátých let se mezi příznivci mladých veteránů těší mimořádně oblibě. A tak nás vedle zbrusu nového vozu Honda S2000 potěšil stejně červený kabriolet Honda S800 ročníku 1970 v provedení, jež mělo být původně určeno pro americký trh, ale nakonec se prodávalo v Evropě. Připomeňme, že vozy S800 byly vyvrcholením vývojové řady malých sportovních automobilů, na jejímž počátku stály v letech 1962 a 1963 prototypy S360 a první sériové vozy

hož roku v Paříži) se představila Honda S800 s novým podvozkem - dostala poháněnou tuhou zadní nápravu odpruženou vinutými pružinami a opatřenou panhardskou tyčí. Jen 3,3 m dlouhý vůz s dvoumetrovým rozvozem existoval coby kabriolet i dvoumístné kupé a s motorem 791 cm<sup>3</sup> o výkonu 51 kW uháněl rychlostí až 160 km/h. Zatímco kariéra kupé skončila už v roce 1968, kabriolety Honda S800 se vyráběly až do jara 1970 a tvořily většinu z více než 11 tisíc celkem vyrobených vozů tohoto typu. Mimochodem - není pochyb o tom, že právě sportovní vozy Honda S600 a S800 se staly prvními a nejvýše ceněnými objekty zájmu evropských sběratelů o mladou japonskou historii. Jejich soupeřníci jménem Datsun Fairlady, Toyota 2000 GT a Mazda Cosmo Sport (nemluvě o mnoha dalších) na svoji rehabilitaci teprve čekají.

Vraťme se ale k evropské klasice, kterou mimo jiné reprezentovala expozice francouzského klubu příznivců značky Alfa Romeo, na niž mateřská automobilka z muzea v Arese zapůjčila dva po-

prototyp s jedenáctilitrovým milníkovým čtyřválcem a podvozkem, na jehož vývoji se podílel Carlo Abarth, vznikl jen ve dvou exemplářích a závodní kariéry se nedočkal. Dodnes však patří k uznávaným milníkům ve vývoji sportovních vozů své značky.

O úspěšném soužití historie a současnosti v některých expozicích jsme se už zmínili, na rozloučenou přidejme ještě jeden příklad, jenž nemohl uniknout snad žádnému z návštěvníků - byl totiž k vidění hned u hlavního vchodu. Značku BMW reprezentoval nejnovější roadster typu Z8, zdroje inspirace jeho tvůrců však zároveň připomínal půvabný sportovní vůz BMW 507 z druhé poloviny padesátých let. Tenhle klasicky střížený sporták s motorem V8 o objemu 3,2 l a výkonu 110 kW měl premiéru ve Frankfurtu nad Mohanem v září 1955 a vyráběl se v letech 1956 až 1959. Dosáhl značného věhlasu, ale jen malého množství prodaných kusů (celkem vzniklo jen 252 exemplářů) a není pochyb o tom, že s novým roadsterem Z8 má firma BMW nesrovnatelně větší ambice. ■ ■ ■

**Klasická  
závodní  
Alfa Romeo  
RL Targa  
Florio  
ročníku  
1924**

