



z historie

Na stánku FFVE: vlevo Panhard & Levassor typ A z roku 1902, vpravo sportovní Chenard & Walcker Y 7 ročníku 1927.

Zájem diváků přitahoval i podvozek nákladního vozu Aries R 66 z roku 1919.



Francouzská klasika

JAN TUČEK, Paříž

Tradiční únorová pařížská výstava Rétromobile letos nabídla mimořádně bohatou a pestrou podívanou. My se pro tentokrát soustředíme na méně známé francouzské vozy starších ročníků.

K nejlákavějším expozicím patřil stánek Francouzské federace historických vozidel FFVE. Jeho hlavním magnetem byl modrý automobil Panhard & Levassor typ A z počátku století (ročník 1902), kompaktní vůz s kapalinou chlazeným dvouválcovým motorem 1,6 l o výkonu 7 koní (5 kW), třístupňovou převodovkou a pohonem zadních kol řetězy. Společnost mu dělal o pětadvacet let mladší sportovní automobil dnes už téměř zapomenuté značky Chenard & Walcker, typ Y 7 z roku 1927, který si vysloužil jméno La Torpille (tedy Torpedo). Konstrukčně navazoval na úspěšné „tanky“ z Le Mans, měl však o trochu lehčí karoserii a se čtyřválcovým motorem 1,5 l uháněl přes 135 km/h.

O poznání větší exponát nás přivítal na stánku nadace Fondation Berliet, která pečuje nejen o dědictví proslulé lyonské značky s lokomotivou ve znaku, ale i o odkaz dalších výrobců osobních, terénních a hlavně užitkových vozidel. Pečlivě zrekonstruovaný podvozek nákladního vozu Aries R 66 ročníku 1919, do něhož členové a příznivci nadace investovali více než 1500 hodin usilovné práce, připomíná dnes už prakticky neznámou historii značky, kterou koncem roku 1903 ve Villeneuve-La Garenne na západním předměstí Paříže založil Charles Petiet. Nákladní vozy Aries se vyráběly v letech 1905 až 1932 a model R 66 se čtyřválcovým motorem 3,8 l o výkonu 24 koní (18 kW), čtyřstupňovou převodovkou a pohonem zadních kol solidními řetězy reprezentuje nejúspěšnější období své značky. Slovem do pranice byl nevelký „kočár bez koní“ s předními

Dvojitý faeton Berliet AI 10 z roku 1911, který původně vlastnil francouzský letec René Fonck.



Překvapení a pochybnosti vyvolal tenhle „kočár bez koní“, který údajně postavil Etienne Lenoir před rokem 1882.

Dvouválcový spalovací motor 1,2 l vystaveného vozu Lenoir.





Komfortní sedan Delahaye 148 N ročníku 1937 s karoserií Labourdette v provedení Vutotal.



Talbot 150 SS (1939) s karoserií od firmy Fioni & Falaschi vyniká poněkud futuristickou krásou.

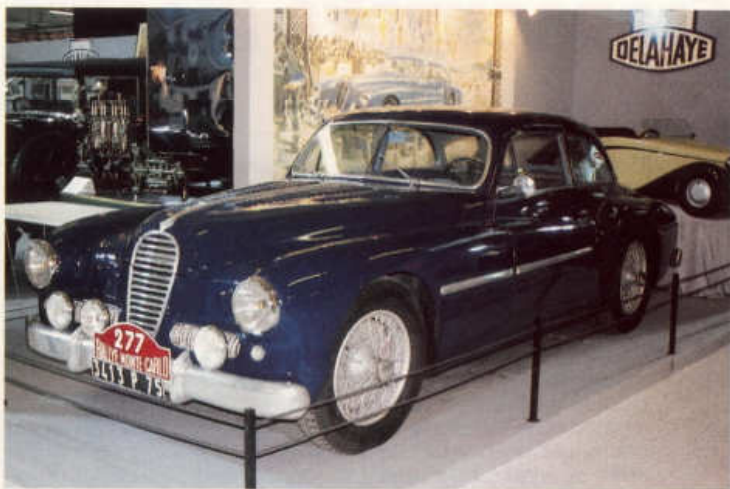
loukoťovými a zadními drátovými koly, jednoduchou dřevěnou karoserií a rustikálně vyhlížejícím ležatým dvouválcovým zařízením, které se teprve při bližším ohledání zdálo být spalovacím motorem. Údajně toto vozidlo postavil „někdy před rokem 1882“ Etienne Lenoir (1822-1900), jeden z průkopníků v konstrukci spalovacích motorů. Automobil prý v roce 1882 koupil jistý Louis Bonnet z Clichy a na podzim 1954 jej před úplným zničením (původní dřevěné díly už byly odděleny od kovových) a sešrotováním zachránil osvícený sběratel. Jak to všechno doopravdy bylo se možná už nikdy nedozvíme a zatímco jedni nad zdánlivě „nejstarším automobilem na světě“ nadšením vzdychali, jiní pochybovačně kroutili hlavou. Přiznejme rovnou, že jsme se řadili do druhé skupiny, i když i nám červík možné historické senzace vrtal hlavou ...

Vraťme se ale raději na stánek Fondation Berliet - tam byly věci jasnější a prokazatelné. Vedle již zmíněného nákladáku Aries stál totiž impozantní dvojitý faeton Berliet AI 10 ročníku 1911, pokračovatel velkého cestovního typu 22 HP, jehož licenci Marius Berliet (1866-1949) v roce 1905 prodal americké firmě Alco (American Locomotive Company). Model AI 10 nám pod otevřenou kapotou nabídl utěšený pohled na mohutný kapalinou chlazený čtyřválec o objemu 4,5 l spojený se čtyřstupňovou převodovkou, znalce francouzských karosáren potěšila tabulka připomínající, že elegantní automobil „obléklá“ firma Henri Lévy z pařížského předměstí Levallois-Perret.

Krásná francouzská klasika byla ovšem k vidění i na mnoha dalších místech. Značkový klub Delahaye měl hned tři želízka v ohni, mezi nimiž hrál prim elegantní sedan Delahaye 148 N ročníku 1937 s karoserií Labourdette bez předních sloupků - v úpravě Vutotal nabízející nerušený panoramatický výhled dopředu i do stran. Jak to bylo s bezpečností není tak docela



Předválečný Hotchkiss 686 Modane - stejný vůz vyhrál v roce 1950 Rallye Monte Carlo.



Poválečné kupé Delahaye 175 S karosované italskou firmou Motto zvítězilo v Rallye Monte Carlo 1951.

jisté, ale velkorysost se tomuto řešení upřít nedá. Pod klasicky stříženou kapotou typu 148 se skrývá řadový šestiválec 3,5 l díky němuž poměrně těžký, ale velmi komfortní sedan dosahoval rychlosti přes 140 km/h.

Bohatou sportovní tradici dnes už také pomalu zapomenuté značky Hotchkiss připomínal vzorně renovovaný dvoudveřový vůz Hotchkiss 686 Modane ročníku 1939 v nejvýkonnějším provedení GS 3 se šestiválcem 3,5 l nalaďeným na 125 koní (92 kW). S prakticky stejným vozem vyhráli Marcel Becquart a Henry Secret v lednu 1950 Rallye Monte Carlo a získali tak pro značku Hotchkiss šesté (ale i poslední) vítězství v této prestižní soutěži.

Bez vavřínu, zato ale s mimořádnou elegancí nás jen o pár kroků dál uvítal aerodynamický Talbot 150 SS z roku 1939, je muž karosárna Fioni & Falaschi dala fantastický kapkovitý tvar. Čtyřlitrový šestiválec tohoto vozu mohl být z továrny v Suresnes nalaďen až na 165 koní (121 kW) a spolu s polosamostatnou převodovkou Wilson futuristicky vyhlížejícímu automobilu uděloval rychlost přes 180 km/h. Celkový počet opravdu autentických kupé v tomto provedení bývá někdy předmětem vzrušených debat, číslo kolem patnácti se zdá být nejbližší realitě. Alespoň to tvrdí kalifornští organizátoři příštího setkání těchto fantastických vozů, které je naplánováno na léto, při příležitosti soutěže elegance v Pebble Beach.

Na rozloučenou se podívejme alespoň na jeden automobil z poválečné produkce, byť konstrukčně spjatý s meziválečným obdobím. Mohutné kupé Delahaye 175 S s pontonovou karoserií od turínské firmy Motto pochází z roku 1949 a „pod kabátem“ ukrývá nejen řadový šestiválec 4,5 l o výkonu 160 koní (118 kW), ale také na svou dobu pokrokově zavěšené zadní koly De Dion. Ne náhodou bylo vystavené kupé ozdobeno červenou soutěžní tabulkou - Jean Trévoux a Roger Crovetto s ním totiž vyhráli Rallye Monte Carlo 1951. ■