

Rétromobile 2003

JAN TUČEK

Únorová v pořadí už osmadvacátá pařížská výstava Rétromobile opět nabídla pestrou přehlídku benzinem vonící historie. Ze stovek exponátů jsme vybrali alespoň desítku zajímavostí, reprezentujících zemi galského kohouta.

Pozdravy z Paříže



Rekordní Citroën Petite Rosalie z roku 1933.



Delahaye 104 v saharské úpravě na stánku Fondation Berliet.



Polopásový Citroën C4 F projel v roce 1931 až do Peking.

Automobilka Citroën si v poslední době vzpomněla na svou bohatou historii a na pařížské výstavě spolu se značkovými kluby předvedla pozoruhodnou podívanou. Na čestném místě stál nevelký modrý vůz jménem Petite Rosalie, který v roce 1933 překonal celkem 106 světových rekordů na různé vzdálenosti. Od 15. března do 27. července 1933 tento sympatický automobil se sériovým podvozkem klasické koncepce a skromným čtyřválcem 1,45 l odkroužil na autodromu v Monthéry u Paříže celkem 300 tisíc kilometrů průměrnou rychlostí přes 93 km/h a prokázal tak kvality vozů s dvojitým šípem i výrobků olejářské firmy Yacco, která rekordní maraton sponzorovala. Mnohá dobrodružství prožil polopásový automobil Citroën C4 F (mezi zasvěcenými známý i jako typ P 19), jediný dochovaný exemplář ze sedmi, které se v letech 1931 a 1932 zúčastnily expedice Croisiere Jaune napříč Asií až do Peking. Zřejmě jde o velitelský vůz, který použival Georges-Marie Haardt, šéf dnes už legendární expedice. Automobil s pásovým pohonem Kégresse-Hinstin je dlouhý 4,6 m, má pohotovostní hmotnost 1630 kg a díky čtyřválcovému motoru 1,6 l/30 k (22 kW) dosahoval rychlosti 45 km/h. Důležitější ovšem bylo, že dokázal překonávat až neuvěřitelné terénní překážky, horské svahy, zasněžené pláně i rozbahněné úseky.

O poznání pohodlnější život vedla solidně stavěná limuzína Lorraine-Dietrich B 3-6 ročníku 1923, vůz klasické koncepce s řadovým šestiválcem 3,5 l/70 k (51 kW). Spolu s tímto na svou dobu luxusním cestovním vozem se na stánku značkového klubu objevil i otevřený sportovní stejného typu, který v roce 1926 vyhrál čtyřicetihodinovku v Le Mans. O něm jsme ale psali už před rokem, když na výstavě Rétromobile propagoval závody veteránů Le Mans Classic. Na dobrodružnou notu tentokrát nahladila Fondation Berliet, nadace propagující především vozy s lokomotivou ve znaku, ale i všechny ostatní značky lyonské oblasti a další zajímavé automobily francouzského původu. Tentokrát její stánek zdobil Delahaye 104 ročníku 1928 v úpravě pro jízdu napříč Saharou. Automobil tohoto typu se čtyřválcovým motorem 1,7 l, lehkou otevřenou karoserií a poprvé použitými balonovými pneumatikami, vhodnými pro jízdu v písku, absolvoval spolu se



Cestovní limuzína Lorraine-Dietrich B 3-6 ročníku 1923.



Nejdražší v aukci Christie's byl roadster Bugatti 55 z roku 1932.



Unikátní kupé Talbot Lago T 26 GS Chambas z roku 1948.



Terénní Peugeot 203 VSP se sériové výroby nedočkal.



Kabriolet Delahaye 135 M karosoval Guilloré v roce 1950.



Sportovní kupé Fournier-Marcadier Barzoi z roku 1971.



V protáhlé zádi skrýval Renault CX 15 motor z Dauphine.

dvěma stejnými vozy od ledna do dubna 1929 víc než 10 tisíc kilometrů mezi Alžírem a Čadským jezerem (a zpět). Vystavený vůz vznikl na původním podvozku s použitím originálních skupin a dílů, jeden ze tří autentických tuláků to však není.

Podobně jako vloni i tentokrát se výstava Rétromobile stala příležitostí k dražbě historických vozidel pořádané aukční síní Christie's. Z pestré palety šestapadesáti nabízených automobilů, z nichž se nakonec prodaly dvě třetiny, nás – ale také dražitelé – nejvíce zaujala sportovní Bugatti 55 z roku 1932 s přeplňovaným osmiválcem 2x OHC o objemu 2,3 l, rodná sestra závodní Bugatti 51. V roce 1934 tato pětapadesátka startovala v Le Mans (ale po noční nehodě musela vzdát), koncem padesátých let poněkud unavenou původní karoserií vyměnila za roadster podle designu Jeana Bugattiho, ovšem z jiného vozu typu 55. V téhle podobě se dochovala dodnes a na aukci za ní anonymní kupec nabídl 1 680 250 eur (tedy přes 50 milionů korun), což je nejvyšší cena dosažená u tohoto typu ve veřejné dražbě. Pestrými životními osudy se může pochlubit i hliníkové kupé na podvozku Talbot Lago T 26 GS s tříkarburátorovou verzí řadového šestiválce 4,5 l, které si dal v roce 1948 v lyonské karosárně Dumond postavit

majitel obuvnické továrny André Chambas. Kromě startů v řadě automobilových soutěží André Chambas a jeho přítel André Morel s tímto automobilem jeli v letech 1949 a 1950 závod 24 h Le Mans; poprvé v závěru odstoupili pro poruchu motoru, podruhé dojeli na 13. místě. Zajímavostí je, že pan Chambas už od počátku počítal s tím, že by poměrně drahý podvozek mohl alternativně opatřit dvěma karoseriemi, a tak bylo kupé konstruováno tak, aby se karoserie dala poměrně snadno demontovat. V letech 1951, 1952 a 1953 pak tento vůz startoval v Le Mans coby otevřený roadster, původní karoserie však zůstala v garáži zavěšená pod stropem a po letech se automobil vrátil do podoby kupé. Poslední dějství historie osobních automobilů značky Delahaye připomínal na stánku značkového klubu elegantní poválečný kabriolet typu 135 M z roku 1950. Nesl obchodní označení Atlas, oblékla jej karosárna Guilloré a pod dlouhou kapotou skrýval známý řadový šestiválec 3,5 l.

Z pestré plejády automobilů se lvem ve znaku jsme si pro tentokrát vybrali barvu khaki, přesněji jeden z dvanácti vyrobených prototypů vojenského terénního automobilu Peugeot 203 VSP ročníku 1955. Vůz se čtyřválcem 1,5 l, pohonem čtyř kol a otevřenou karoserií se u francouzské armády ucházel o nástupnictví po klasickém džípu, nakonec však neuspěl – nástupcem amerického vozu se stala jeho licenční podoba vyráběná ve Francii firmou Hotchkiss. V expozici Renaultu se vedle rekordního turbínového Etoile Filante z roku 1956 těšil zájmu příchozích prototyp CX 15, jenž vznikl v roce 1962 na lehké upraveném podvozku Dauphine se čtyřválcem 1,1 l/44 k (32 kW) za zadní nápravou. Aerodynamicky příznivě tvarovaný vůz dosahoval při srovnávacích testech největší rychlosti přes 154 km/h a průměrně spotřeboval jen 6 l benzínu na 100 km, tedy o rovné dva litry méně než o 10 km/h pomalejší sériový Renault Dauphine s tímtéž motorem. Jak rychle utíká čas jsme se přesvědčili na stánku Francouzské federace historických vozidel (FFVE), kde jasně červenou barvou zářilo dvoumístné sportovní kupé Fournier-Marcadier Barzoi ročníku 1971. Před třemi desítkami let nebyla o takovéto automobily s laminátovou karoserií nouze a dokonce i v Drážďanech podobně stavěl Heinz Melkus. Kupé Barzoi tohoto typu vzniklo na přelomu šedesátých a sedmdesátých let ve víc než stovce exemplářů a vystavený kus patřil k nejrychlejším s čtyřválcem Renault Gordini 1,5 l o výkonu 140 k (103 kW). ■