

# Na sportovní

Pařížská výstava Rétromobile nabízí každoročně pestrou přehlídku historických automobilů. Tentokrát jsme se zaměřili na méně známé poválečné sportovní vozy, s nimiž se našinec setká jen zřídka.



Sportovní Arnolt-Bristol má britský motor a italskou karoserii

# notu

Už pátým rokem po sobě patřila k největším lákadlům expozice Christie's čítající pětatřicet automobilů, jejichž dražba proběhla v rámci výstavy. Usměvavé hostesky a podmračení bodyguardi dotvářeli obvyklý kolorit červenobílé ohrádky, v níž nebyla nouze o pozoruhodné kousky. K neobdivovanějším patřilo modré kupé Alfa Romeo 6C-2500 SS postavené na zakázku v roce 1950 a poháněné řadovým šestiválcem 2,4 l o výkonu 105 k (77 kW). Ten byl spolu se čtyřstupňovou převodovkou zabudován do trubkového rámu

s výztuhami do X, který zhotovil milánský specialista Gilberto Colombo. Elegantní kupé oblékla karosárna Ghia, a traduje se, že vůz měl dostat darem argentinský jezdec Juan Manuel Fangio, který tehdy s monoposty Alfa Romeo závodil ve formuli 1. Kupé změnilo majitele za více než 187 tisíc eur (přes 5 milionů Kč) a stalo se pátým nejúspěšnějším vozem pařížské dražby.

Jasnou jedničkou aukce Christie's však byl závodní roadster Jaguar typ C, dodaný v létě 1952 skotské stáji Ecurie Ecosse. V letech 1952 a 1953

ných zájemců vyšplhala na částku 1 386 250 eur (tedy asi 39 milionů Kč), což představuje přinejmenším evropský, ale patrně i světový rekord, mezi automobily s divokou kočkou ve znaku. Z duelu vyšel vítězně Američan, vůz by však měl ještě od 7. do 9. července potěšit evropské fanoušky účastí na prestižní přehlídce Le Mans Classic 2006 pořádané na okruhu proslulé čtyřia-dvacetihodinovky.

Bonbónek pro zasvěcené přivezl do Paříže bruselský obchodník Bernard Marreyt: zelený závodní



Kupé Alfa Romeo 6C-2500 SS ročníku 1950 s karoserií Ghia



První vůz své značky: anglický Connaught L-2 z roku 1948

jej na britských ostrovech proháněl především Ian Stewart, v sezóně 1954 s ním pak na kontinentu závodil jeho nový majitel, nizozemský jezdec Hans David. Pod půvabně tvarovanou karoserií roadsteru C se skrývá za přední nápravou uložený řadový šestiválec 3,4 l o výkonu kolem 220 k (přes 160 kW) pohánějíci prostřednictvím čtyřstupňové převodovky zadní tuhou nápravou. Cena vozu se po souboji dvou silně motivova-

roadster Connaught L-2, první vůz této anglické značky z roku 1948. Postavili jej Rodney Clarke a Kenneth McAlpine v Sendu v hrabství Surrey, přičemž použili přední nápravu a motor z automobilu Lea-Francis 14 HP Sports. Čtyřválec o objemu 1,8 l naladili lehce přes 100 k (75 kW), odlehčený podvozek opatřili dvoumístnou otevřenou karoserií a získali tak vozidlo se slušnými dynamickými vlastnostmi. Do roku 1957 vznikly po-

➤ stupně tři desítky sportovních a závodních vozů Connaught, včetně několika monopostů formule 2 a 1.

Stanley Harold „Wacky“ Arnolt, americký obchodník s automobily, proslul v první polovině padesátých let prodejem sportovních vozů s anglickými podvozky a italskými karoseriemi, jimž propůjčil své jméno. Po první stovce automobilů Arnolt-MG na šasi MG TC a s karoserií Bertone byl v říjnu 1953 představen v Londýně nový model Arnolt-Bristol s dvoulitrovým šestiválcem Bristol o výkonu 130 k (96 kW) a dvoumístnou sportovní karoserií, kterou pro Bertoneho navrhl Franco Scaglione. V následujících letech vyrobili přes 140 těchto atraktivních vozů, v drtivé většině v otevřeném provedení.



*Vzácné kupé  
Cunningham C-3  
s karoserií Vignale  
z roku 1952*



*Francouzský Talbot  
T 26 Lago Grand Sport  
ročníku 1950*



*Jaguar typ C ročníku  
1952 byl vydražen za  
1,386 milionu eur*



V Evropě nevidanou raritou je kupé Cunningham C-3 ročníku 1952 s osmiválcem Chrysler 5,4 l o výkonu 235 k (173 kW). Briggs Cunningham, zámožný americký podnikatel a závodník, se proslavil tím, že v roce 1950 angažoval v závodě 24 hodin v Le Mans dva vozy Cadillac – sériové kupé a pontonový roadster, jež v cíli obsadily 10. a 11. místo. V dalších čtyřech ročnících pak v Le Mans starto-

valy vozy Cunningham s motory Chrysler V8, přičemž nejlepšími výsledky byla třetí místa z let 1953 a 1954, po čtvrté příčce z června 1952. Labutí písní bylo v roce 1955 vystoupení roadsteru C-6 R, který vyřadila porucha třilitrového čtyřválcce Offenhauser. Jediným malosériovým vozem značky se stal model C-3 vyrobený v letech 1951 až 1955 v sedmdvaceti exemplářích, včetně pěti kabrioletů. Jeden

z nich a jedno kupé karosovali v USA, všechny ostatní podvozky putovaly do Itálie, kde je oblékla karosárna Vignale. Cunningham C-3 byl ve své době nejdražším americkým automobilem, stál dvojnásobek ceny nejluxusnějších modelů Cadillac.

Rétromobile je ovšem především francouzskou záležitostí, a tak nesmíme zapomenout na exponáty ze země galského kohouta. Sportovní klasiku



**Přední kupé  
DB HBR 5 pohání  
dvouválec Panhard**

**Alpine A 106, první  
sériový vůz slavné  
francouzské značky**

**Italský spider  
Osca FS 372 ročníku  
1958 s karoserií  
Morelli**

roku 1961 společně vedli Charles Deutsch a René Bonnet, se pochlubili čerstvě zrenovovaným závodním kupé DB HBR 5 ročníku 1957 se vzduchem chlazeným plochým dvouválcem Panhard 745 cm<sup>3</sup> pohánějícím přední kola a aerodynamicky tvarovanou laminátovou karoserií. Vůz startoval v červnu 1957 ve čtyřadvacetihodinovce v Le Mans, už v deváté hodině závodu jej však vyřadila porucha motoru.

Historické peripetie menších italských výrobců sportovních vozů vyanou na mysl při pohledu na dva další exponáty. Kompaktní sportovní spider Osca FS 372 ročníku 1958 s jedenapůllitrovým čtyřválcovým motorem o výkonu přes 130 k (96 kW) a karoserií od firmy Morelli z Ferrary při-



připomínalo impozantní 2+2místné kupé Talbot T 26 Lago Grand Sport ročníku 1950, čtvrtý z deseti vozů tohoto typu s delším rozvorem 2,80 m. Jeho řadový šestiválec 4,5 l dával výkon 195 k (143 kW), takže kupé na osmnáctipalcových drátových kolech uhánělo rychlostí přes 180 km/h. Expozice značky Renault byla věnována nadcházejícím šedesátinám lidového vozu R 4 CV a nechý-

běly v ní ani sportovní variace na toto téma. První generaci sportovních kupé Alpine A 106 s upraveným podvozkem R 4 CV a laminátovou karoserií, jež od poloviny padesátých let vyráběl Jean Rédélé ve spolupráci s karosárnou Chappe, reprezentoval úhledný exemplář ročníku 1959.

Příznivci dnes už téměř zapomenuté značky DB, kterou koncem třicátých let založili a až do

pomíná boloňskou značku OSCA – neboli Officine Specializzate per la Costruzione di Automobili Fratelli Maserati. Ernesto Maserati a jeho bratři Bindo a Ettore ji založili v roce 1947, deset let po tom, co původní automobilku Maserati ve finanční tísní prodali Omaru Orsimu. Smlouva jim totiž po dobu deseti let zapovídala konkurovat novému majiteli. Osca se v padesátých letech proslavila

hbitými sportovními vozy s výkonnými čtyřválcovými motory, vystavený spider FS 372 je jedním z devíti vyrobených a šesti dochovaných, z nichž ale jen dva mají původní hliníkovou karoserii Morelli.

Stánek firmy Autodrome zdobil stříbrný spider Lamborghini Miura SVJ, poslední Miura oficiálně vystavená na autosalonu v Ženevě v březnu 1981, tedy patnáct let po ženevské premiéře prvního prototypu tohoto výjimečného vozu se čtyřlístovým motorem V12 napříč před zadní nápravou a s karoserií Bertone, jejíž tvary navrhl Marcello Gandini. Otevřená Miura SVJ s odlehčenou karoserií je jedním z pěti vozů upravených do této podoby a vybavených motorem o výkonu kolem 400 k (přes 290 kW). Připomíná dobu, kdy už v továrně nevládl její zakladatel Ferruccio Lamborghini, ale skupina švýcarských podnikatelů a slavná automobilka se potácela na pokraji krachu.

Čtyřicáté narozeniny letos oslavilo kupé Porsche Carrera 6, typ 906, jenž v roce 1966 odstartoval nejslavnější sportovní období své značky. Na vý-



*Porsche Carrera 6, typ 906, letos oslavil čtyřicáté narozeniny*



*Otevřená Miura SVJ s motorem V12 před zadní nápravou*



*Americký Howmet TX z roku 1968 s turbínovým pohonem*



stavě Rétromobile jsme se setkali s jedním z vozů z původní padesátkusové série v zákaznickém provedení, který dodnes jezdí veteránské závody. Má prostorový rám z ocelových trubek a plastovou karoserii přísně aerodynamických tvarů s panoramatickým čelním sklem, nahoru vyklápěcími křídlatými dveřmi a průhledným krytem motoru z plexiskla s nezbytnými větracími šterbinami. Vzduchem chlazený plochý šestiválec 1991 cm<sup>3</sup> o výkonu 210 k (155 kW) je uložen podélně před zadní nápravou, vzadu nad pětistupňovou převodovkou je nevelký – ale tehdy předepsaný – prostor pro zavazadla. Dříve narození příznivci rychlých kol si možná vzpomenou, že Carrera 6 švýcarské dvojice Steinemann-Spoerry vyhrála o první zářijové neděli roku 1967 automobilovou šestihodinovku v Brně.

Turbínové experimenty připomíná americký sportovní prototyp Howmet TX ročníku 1968, který navrhl Ray Heppenstall a postavil Bob

McKee v Palatine (Illinois). Projekt financovala newyorská firma Howmet Corporation, výrobce součástí pro proudové motory a další leteckou a kosmickou techniku. Na přelomu let 1967 a 1968 vznikly dva téměř identické vozy poháněné turbínou Continental o výkonu 325 k (239 kW) původně určenou pro průzkumný vrtulník. Reduktor snižoval otáčky turbíny z 57 500 na 6700 min<sup>-1</sup>, vůz neměl převodovku ani zpátečku – jízdu vzad umožňoval samostatný elektromotor. Howmet TX debutoval počátkem února 1968 při čtyřadvaceti hodinovce v Daytoně, kde s ním Dick Thompson zajel v tréninku sedmý nejrychlejší čas, v závodě však Ed Lowther havaroval kvůli problémům s ovládním výkonu.

Neúspěšně skončily i starty v Sebringu a britském Brands Hatch a Oulton Parku, až v červnu 1968 Howmet TX vybojoval dvě vítězství v amerických regionálních kláních SCCA – Heppenstall s ním vyhrál sprint v Huntsville v Alabamě a o tý-

den později spolu s Thompsonem i závod na 300 mil v Marlboro, v Marylandu. Největší úspěch kariéry však Howmet TX zaznamenal v polovině července 1968 při mezinárodní šestihodinovce ve Watkins Glen, kde Thompson s Heppenstalem dojezdili do cíle jako třetí. Čtyřadvacetihodinovka v Le Mans byla v roce 1968 kvůli bouřlivému jaru přeložena na poslední zářijový víkend a zúčastnily se jí i vozy Howmet TX, po necelých devíti hodinách však byly mimo hru.

V Paříži vystavený Howmet TX je druhý vyrobený exemplář, který Heppenstall v roce 1970 přestavěl na spider, o čtvrt století později mu však Bob McKee vrátil původní podobu. Nesehnatelnou turbínu Continental nahradila turbína Allison, opět z vrtulníku, takže je vůz schopný jízdy. Poprvé se znovu objevil na veřejnosti před deseti lety na setkání veteránů v americkém Elkhart Lake, vloni jej odkoupil jeden evropský sběratel a pochlubil se jím v anglickém Goodwoodu.

Jan Tuček