

JAN TUČEK, Paříž

Letošní jedenatřicátý ročník pařížské výstavy Rétromobile opět nabídl pestrou podívanou. Z desítek exponátů jsme vybrali osm méně známých exemplářů francouzské proveniencí.

Heroické doby motorismu připomínal úctyhodný rekordní Darracq V8 z roku 1905, první automobil na světě poháněný osmi-
válčovým motorem do V, navíc úctyhodného objemu 25,4 l a výkonu 200 koní (147 kW). Koncem prosince 1905 s ním Victor Hémery u jihofrancouzského města Salon-

Osm kousků

-de-Provence dosáhl na letmém kilometru rychlosti 176,4 km/h. O měsíc později pak Darracq V8 startoval na Týdnu rychlosti na Floridě a na pláži mezi Ormondem a Daytonou zaznamenal na dvoumilové trati rychlost 196,9 km/h. Tentokrát jej ale řídil Hémeryho mechanik Victor Demogeot, protože první jezdec byl po hádkách s časoměřiči vyloučen ze soutěže a narychlo povolán Louis Chevrolet nepodařené očekávaný výkon. Vystavený vůz má původní motor V8 a řadu dalších dílů, zadní náprava s dvoustupňovou redukcí byla vyrobena podle původních plánů. Gerald Firkins, anglický zachránce a majitel tohoto stroje, jej poprvé představil veřejnosti loni v červnu v Goodwoodu, výstava Rétromobile byla příležitostí předvést pozoruhodný osmiválec v jeho rodné zemi.

O dobrodružstvích jiného druhu by mohl vyprávět Berliet VPD ročníku 1926, jeden ze tří vozů s pohonem 6x4, které na podzim 1926 úspěšně absolvovaly téměř 8000 km dlouhou jízdu napříč Saharou z Alžírsko do Nigeru a zpět. Po návratu byl na tomto voze původní čtyřválec 3,3 l nahrazen výkonnějším šestiválcem 4,1 l a Berliet VPD putoval znovu do Afriky, aby v nejtěžších saharských podmínkách absolvoval řadu výprav. Zakladatel značky Marius Berliet jej počátkem třicátých let zařadil do své osobní sbírky vozidel, jež měla být zachována pro budoucí pokolení. Podařilo se a čerstvě zrestaurovaný VPD se na stánku lyonské nadace Fondation Berliet těšil mimořádné pozornosti publika. S francouzskými zájmy v Africe byl spojen i projekt lehkého poloterénního automobilu, který v roce 1948 vytvořil konstruktér Emile Petit. Původně měl nést značku Georges Irat nebo Dommartin, ve Francii se však výrobu zavést nepodařilo, a tak jeho tvůrce zkoušel štěstí v Maroku. Jeho působitěm se stala Casablanca, kde v letech 1951 až 1953 vyvíjel novou verzi tohoto hbitého vozu s třímístnou otevřenou karoserií, v níž řidič seděl vpředu uprostřed a dva spolucestující za ním. Vzduchem chlazený plochý dvouválec Panhard 750 cm³ (později 850 cm³) poháněl zadní kola prostřednictvím třístupňové převodovky doplněné dvoustupňovou redukcí. Několik zhotovených exemplářů procházelo počátkem padesátých let zkouškami v Maroku i ve Francii, k sériové výrobě však nedošlo. Vystavený vůz, čerstvě zrestaurovaný pro



**Třinápravový
odtahový
Citroën HY (1966)
se představil
spolu s dodávkou
AK 400 (1975)**

**Dvoudveřový
prototyp Renaultu
4 CV z roku 1943
byl předobrazem
sériového vozu**

**Prezidentský Talbot
T 26L s karoserií
Saoutchik teprve
čeká na renovaci
(1950)**



Rétromobile, se dosud skrýval v depozitáři muzea vojenských vozidel v Saumuru. Už tradičně patří k největším vystavovatelům automobilka Citroën a také tentokrát spolu se značkovými kluby připravila pestrou podívanou. Vedle klasických veteránů, mezi nimiž hrála prim limuzína C 6G ročníku 1932 připomínající kořeny nové vlajkové lodi C6, nechyběla vtipně naaranžovaná lákadla na příchod. Jedním z nich byl třinápravový odtahový Citroën HY ročníku 1966 v úpravě firmy SAPA z pařížského předměstí Gennevilliers, na který naložili o devět let mladší dodávku AK 400,

odvozenou z populární kachničky 2 CV. Nadšenci z klubu milovníků vozů DS a ID představili kombi ID 19 Break ročníku 1966 v provedení, v němž v letech 1972 až 1975 dělalo reklamu cirkusu Pinder Jeana Richarda a mimo to sloužilo i jako pojízdná prodejna dětských časopisů Pif. Mnozí dospělí kluci tvář v tvář tomuto vozu viditelně zjihli a prohlíželi si jej o poznání déle, než jiné exponáty. Peugeot oslavil příchod nového typu 207 retrospektivou automobilů s dvojkou na začátku, od typu 201 ročníku 1929 až po sportovního dravce 205 Turbo 16 z roku

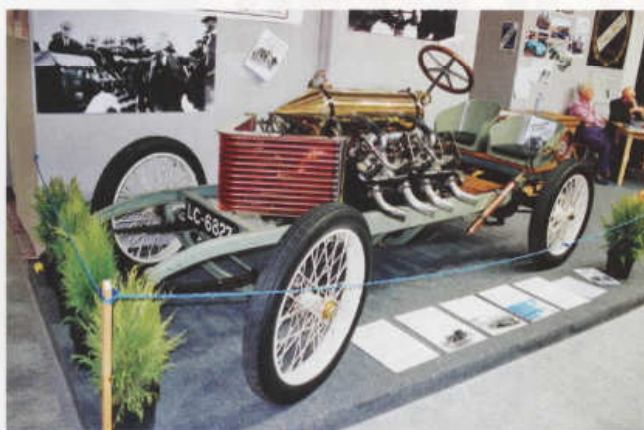


Sportovní Delage D8-120, karosovaný firmou Pourtout (1937)

nám se však na tuto dvoustranu vejdu už jen dva. Skutečně mistrovským dílem je Delage D8-120 ročníku 1937 s řadovým osmiválcem 4,75 l, karosovaný jako aerodynamické kupé bez středních sloupků firmou Pourtout z Rueil-Malmaison u Paříže. Jeho čisté linie vytvořil Georges Paulin, původním povoláním zubní technik, který se ve druhé polovině třicátých let proslavil i řadou dalších kreací na podvozcích Delage, Peugeot Dar'Mat, Renault a Bentley. Vzácným kouskem je také mohutný Talbot Lago T 26L z roku 1950 se šestiválcovým motorem 4,5 l a otevřenou sedmimístnou karoserií od firmy Saoutchik z Neuilly na západním předměstí Paříže. Vůz, jenž teprve čeká na zrestaurování, si v roce 1950 objednal tehdejší francouzský prezident Vincent Auriol a od roku 1954 jej krátce používal i jeho nástupce René Coty. Po vyřazení z prezidentského parku měl cenný automobil neslavný osud, odkoupil jej



Na Sahaře prokázal své kvality expediční Berliet VPD 6 x 4 ročníku 1926



Darracq 200 CV, první vůz s motorem V8, dosáhl v lednu 1906 rychlosti téměř 200 km/h



Počátkem padesátých let vznikl v Maroku lehký terénní Panhard s dvouválcem v zádi



Citroën ID 19 Break ročníku 1966 nadšenci upravili do podoby, v níž v letech 1972 až 1975 dělal reklamu cirkusu Pinder

1984 s motorem před zadní nápravou. Škoda, že jako obvykle expozici se Iovem ve znaku chybělo nápaditější aranžmá, o smyslu pro humor srovnatelném se sourozeneckou značkou Citroën ani nemluvě. Rozsáhlá expozice Renaultu byla především věnována šedesátinám lidového typu 4 CV s malým čtyřválcovým motorem v zádi, jenž měl premiéru v říjnu 1946 na pařížském autosalonu a vyráběl se od léta 1947. Mohl jme si připomenout sériové

vozy i karosářské variace na téma 4 CV, opravdovou raritou však byl v pořadí druhý prototyp s typovým označením 106 E z roku 1944. Na první pohled připomíná sériový automobil, má však jen dvoje dveře a navíc zavěšené vpředu, zatímco přední dveře populární želvičky 4 CV byly zavěšeny vzadu. Prototyp byl tedy v tomto ohledu modernější, než jeho sériový nástupce. Francouzskou automobilovou klasiku reprezentovalo mnoho atraktivních exponátů,

jakýsi cikánský baron, aby jím mohl tahat svůj těžký obytný přívěs. Prezidentský Talbot Lago figuroval na stánku aukční firmy Osenat, od jejíhož zástupce jsme se dozvěděli, že jejím prostřednictvím koupil loni v prosinci v Ženevě nejménovaný český zákazník vůz Bugatti 49 ročníku 1932 s řadovým osmiválcem 3,3 l a čtyřdveřovou uzavřenou karoserií od švýcarské firmy Ruckstuhl. Za necelé čtyři miliony korun to byla zřejmě dobrá koupě. ■