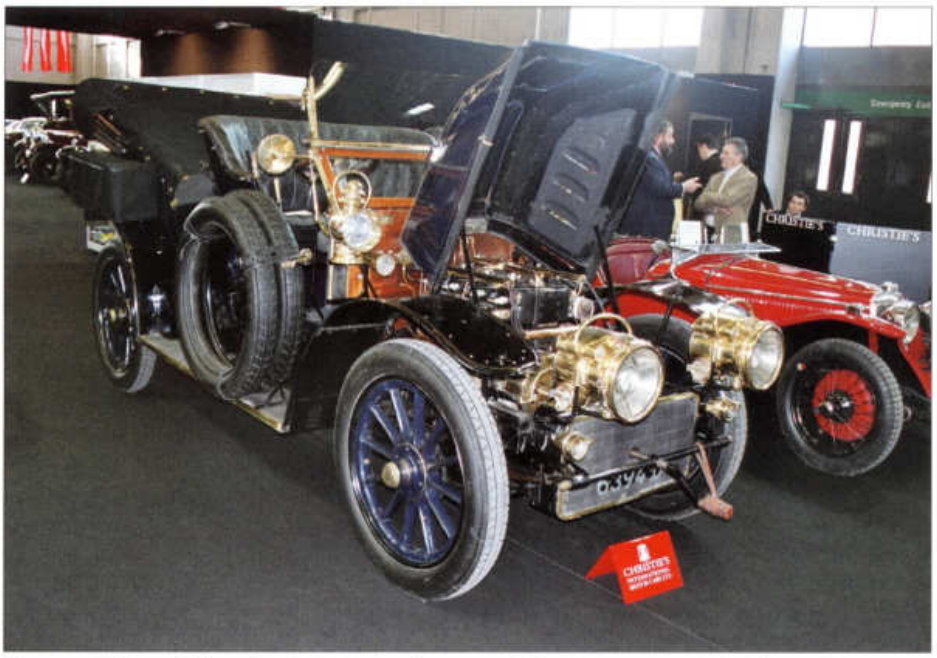


Faeton CGV typ H1 z roku 1904 byl vydražen za 374 000 eur (přes 10 milionů Kč)

Rétromobile 2006

Pařížská všehochuť

Jednatřicátý ročník výstavy Rétromobile přilákal v únoru do Paříže přes sto tisíc návštěvníků. Z pestré palety jsme pro Vás vybrali alespoň některé zajímavé exponáty francouzského původu.

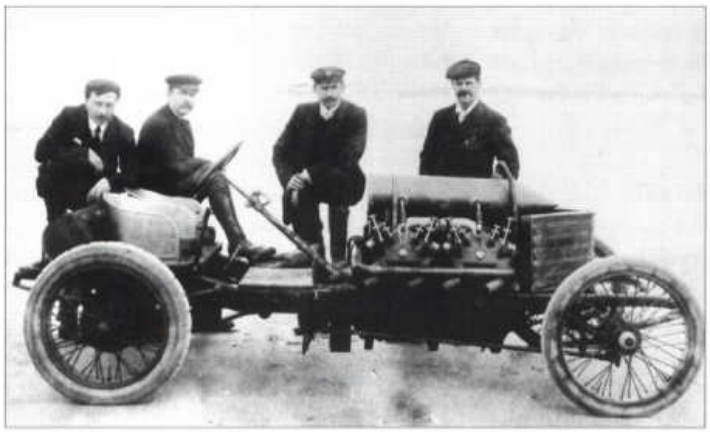
Překvapením aukce Christie's konané v rámci výstavy byl mohutný faeton CGV typ H1 ročníku 1904 se čtyřválcem 6,2 l a pohonem zadních kol řetězy, vydražený za více než 374 000 eur, tedy přes 10 milionů Kč. Vůz vyrobila dnes už téměř zapomenutá automobilka v Puteaux u Paříže, jejímiž podílníky byli pánové Fernand Charron, Léonce Girardot a Emile Voigt, tři bývalí závodníci stáje Panhard-Levassor. Typ H1 představený na podzim 1903 si získal značnou oblibu mezi majetnou klientelou – do konce roku 1904 se prodalo osm desítek exemplářů. Značka CGV zmizela ze scény v roce 1906, kdy se Charron osamostatnil a nadále vyráběl automobily pod svým jménem.

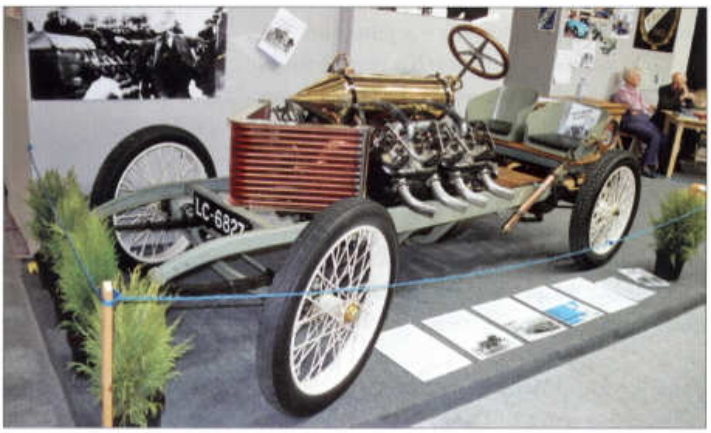
Bohatýrské doby připomínal rekordní Darracq 200 HP z roku 1905, první automobil na světě poháněný vidlicovým osmiválcem. S tímto strojem, jehož motor V8 úctyhodného objemu 25,4 l dával asi 200 koní (147 kW), dosáhl Victor Hémery v prosinci 1905 u jihofrancouzského města Salon-de-Provence na letmém kilometru rychlosti 176,4 km/h. V lednu 1906 pak během Týdne rychlosti na Floridě prolétl Darracq dvoumílovou trať na pláži u Daytony průměrem 196,9 km/h. Při této jízdě jej řídil Hémeryho mechanik Victor Demogeot; po hádkách s časoměřiči totiž prvnímu jezdci zakázali start.

Závodní Brasier ročníku 1906 se čtyřválcem o objemu 12 l a řetězovým pohonem zadních kol lákal příchozí na letošní oslavy stého výročí první automobilové Grand Prix ve Francii, jež proběhnou 11. června v Le Mans. První Velkou cenu uspořádal francouzský autoklub A.C.F. v okolí Le Mans 26. a 27. června 1906 a zvítězil v ní jezdec maďarského původu Ferenc Szisz na voze Renault AK poháněném čtyřválcem 12,8 l.

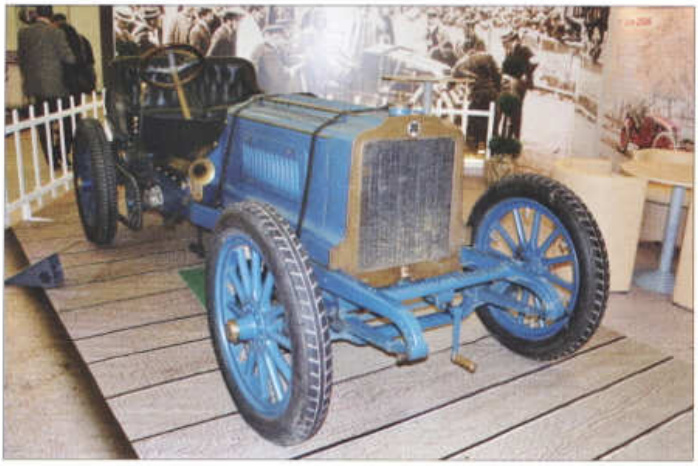
Zájmu návštěvníků se těšil i poněkud unavený Renault AX, litrový dvouválec z let před první světovou válkou. Stal se totiž filmovou hvězdou – vystupuje v novém celovečerním snímku „Tygří brigády", který navázal na kriminální televizní seriál ze sedmdesátých let.

Stoleté výročí značky Rolland-Pilain založené v roce 1906 v západofrancouzském Tours připomínal závodní vůz ročníku 1923 s dvoulitrovým řadovým osmiválcem. Ve Velké ceně Francie na domácí půdě





Rekordní Darracq 200 HP ročníku 1905, první automobil na světě poháněný motorem V8



Závodní Brasier ročníku 1906 připomínal letošní stě výročí první francouzské Grand Prix

Nenápadný Renault AX se stal hvězdou nového francouzského filmu „Tygří brigády"

Závodní Rolland Pilain ročníku 1923 s dvoulitrovým řadovým osmiválcem DOHC

Třínápravový Berliet VPD s pohonem 6 × 4 z roku 1926 prokázal své kvality na Sahaře

v Tours sice neuspěl, vybojoval však prvenství ve Španělsku, ve Velké ceně San Sebastianu. Se saharským pískem a kamením se kdysi úspěšně potýkal Berliet VPD, jeden ze tří třínápravových automobilů s pohonem 6 × 4, jež na podzim 1926 absolvovaly 8000 km dlouhou jízdu z Alžírska do Nigeru a zpět. Vůz vystavený na stánku lyonské nadace Fondation Berliet byl po návratu z Afriky zrekonstruován, místo čtyřválce 3,3 l dostal výkonnější šestiválec 4,1 l a na přelomu dvacátých a třicátých let najezdil na Sahaře další tisíce kilometrů.

Peugeot připravil v rámci propagace nového typu 207 retrospektivu vozů s dvojkou na začátku typového označení a nulou uprostřed. Začínala polokabrioletem Peugeot 201 ročníku 1930 se čtyřválcem 1,1 l, pokračovala o dva roky mladším kupé téhož typu a čtyřdveřovým sedanem 201 M z roku 1937 s nově tvarovanou karoserií a motorem zvětšeným na 1,5 l. A tak to šlo dál, až k modelu 205 Turbo 16 z roku 1984 s přeplňovaným motorem před zadní nápravou a pohonem čtyř kol.

Vztah mezi historií a současností zdůrazňoval i Citroën – zatímco v katalogu výstavy byl vložen plakát s moderní vlajkovou lodí C6, uprostřed expozice stála limuzína C6 G ročníku 1932. Klasicky stavěný 4,6 m dlouhý vůz se šestiválcem 2,65 l a pohonem zadních kol byl vystaven před rozměrnou kulisou zobrazující dobovou prodejnu značky. Ve spolupráci se značkovými kluby připravil Citroën i další zajímavosti – nejvíce se nám líbila dvojice tvořená třínápravovým odtahovým vozem HY ročníku 1966 a na něm naloženou dodávkou AK 400 z roku 1975.

Skromný polokabriolet Peugeot 201 ročníku 1930 zastupoval první „dvojkovou" řadu

Klasicky střižený Citroën C6 G z roku 1932 poháněl pružně uložený šestiválec 2,65 l

Sportovní kabriolet Talbot T 150 C s novou karoserií z dílny Auto Classique Touraine

Při rekonstituci karoserie byly pečlivě dodrženy původní tvary firmy Figoni-Falaschi

Živé diskuse se vedly kolem několika atraktivních automobilů, jejichž karoserie zářily novotou a vyvolávaly pochybnosti o své autenticitě. Nejlépe z výměn názorů vyšel půvabný kabriolet Talbot T 150 C se čtyřlitrovým šestiválcem, jehož aerodynamickou karoserii se zakrytými koly postavila firma Auto Classique Touraine přesně tak, jak koncem třicátých let vznikla v pařížské karosárně Figoni-Falaschi.

Z jiného soudku je příběh kupé Bugatti 57, které mnozí návštěvníci a internetoví komentátoři houfně označovali za nejkrásnější vůz celé výstavy. Vše začalo asi před pěti lety, když bruselský obchodník s historickými automobily Bernard Marreyt našel v Anglii podvozek Bugatti 57 ročníku 1935 s osmiválcem 3,3 l. Jako nový byl vůz dodán coby čtyřmístný kabriolet Stelvio; tato karoserie se však nedochovala, a tak se pan Marreyt pustil do nákladného projektu.

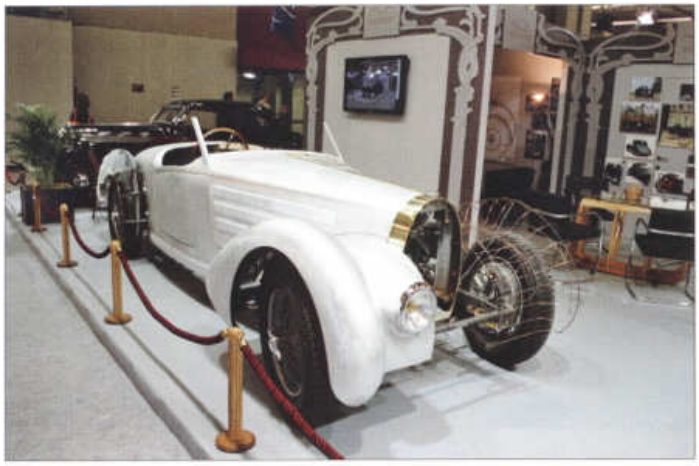
Poněkud kontroverzní exponát: Bugatti 57 ročníku 1935 se zbrusu novou karoserií

Renovaci podvozku dostal za úkol Erik Koux, odborník dánského původu žijící v jižní Francii, který se už před dvaceti lety proslavil svými replikami Bugatti 57 Atlantic, ale i výrobou nejrůznějších náhradních dílů pro vozy z Molsheimu. Zakázku na novou karoserii získal anglický specialista Rod Jolley – vycházel z nikdy nerealizovaného návrhu firmy Gangloff z Colmaru, navíc upraveného tak, aby vznikl větší prostor pro posádku. Vše se montovalo dohromady v Bruselu a letošní Rétromobile byl prvním veřejným vystoupením této poněkud zvláštní bugatky.

Na své si letos v Paříži přišli milovníci předválečných šestiválců a osmiválců Delage. Na stánku značkového klubu stál prototyp čtyřmístného kupé Delage D6-70 Sport se šestiválcem 2,7 l a dvoudveřovou karoserií Letourneur et Marchand bez středních sloupků. Přesně tento vůz byl v říjnu

Delage D6-70 Sport (1935) s karoserií Letourneur et Marchand bez středních sloupků

Tento elegantní Delage D6-70 Sport byl v říjnu 1935 vystaven na pařížském autosalonu



Firma Auto Classique Touraine vystavovala i napůl karosovaný roadster Bugatti 57

Další z „dvojkové" řady se lvem ve znaku: čtyřdveřový Peugeot 201 M z roku 1937

Osmiválcový Delage D8-120 ročníku 1937 s aerodynamickou karoserií Pourtout

1935 vystaven na pařížském autosalonu. Čtyřmístný Delage D8-105 Sport s osmiválcem 3,6 l a tovární karoserií se zaoblenou zádí a zakrytými zadními koly, údajně také z roku 1935, nabízel ve své expozici švýcarský obchodník Christoph Grohe. Tento model se zkráceným a sníženým podvozkem vznikl pouze ve čtyřech exemplářích.

Naprostým unikátem je aerodynamické kupé Delage D8-120 Sport z roku 1937 s karoserií bez středních sloupků od firmy Pourtout, jejíž tvary navrhl designér Georges Paulin. Vůz vybavený řadovým osmiválcem 4,75 l byl jedním z magnetů pařížského autosalonu v říjnu 1937 a těsně před válkou vyhrál řadu soutěží elegance. Ukázkou klasické automobilové krásy francouzského původu je sportovní kabriolet Delahaye 135 MS se šestiválcem 3,6 l a karoserií Chapron. Vystavený exemplář byl dokončen v únoru 1940 a o pár týdnů později putoval přes Atlantik do New Yorku.

Po mnoha letech se znovu objevil na veřejnosti prezidentský Talbot T 26 l se šestiválcem 4,5 l a otevřenou karoserií od pařížské firmy Saoutchik. V roce 1950 si jej objednal francouzský prezident Vincent Auriol, od roku 1954 v něm pak dva roky jezdil i jeho nástupce René Coty – ten pak ale dal přednost automobilům Citroën 15 Six s předním pohonem. V Paříži byl prezidentský Talbot vystaven v nerestaurovaném stavu, v němž čekal na dubnovou dražbu aukční síně Osenat.

Tenhle kabriolet Delahaye 135 MS karosoval Henri Chapron v zimě 1939–40

Prezidentský Talbot T 26 l se šestiválcem 4,5 l a karoserií Saoutchik z roku 1950

Na výstavě Rétromobile se prezidentský Talbot T 26 l představil v nálezové podobě

Čtyřdveřový sedan Hotchkiss Anjou 1350 z roku 1951 se čtyřválcovým motorem 2,3 l

Úhledný kabriolet Hotchkiss Anthéor 2050 ročníku 1952 pohání šestiválec 3,5 l

Poslední generaci osobních vozů zbrojovky Hotchkiss reprezentoval čtyřdveřový model Anjou 1350 ročníku 1951 se čtyřválcem 2,3 l a o pár měsíců mladší kabriolet Anthéor 2050 se šestiválcem 3,5 l. Kabriolet s karoserií Chapron debutoval v říjnu 1951 na pařížském autosalonu a prodával se i se čtyřválcovým motorem. Výroba těchto modelů skončila v roce 1954. Ze stejné doby pochází malý terénní vůz s jednoduchou otevřenou karoserií a vzadu umístěným, vzduchem chlazeným dvouválcem Panhard s třístupňovou převodovkou doplněnou dvoustupňovou redukcí. Navrhl jej v roce 1948 konstruktér Emile Petit, několik prototypů však postavil až počátkem padesátých let v marocké Casablance. Vozík testovaný v Maroku i ve Francii byl třímístný, řidič seděl vpředu uprostřed, dva spolucestující za ním. Čerstvě zrestaurovaný exemplář byl na Rétromobile zapůjčen z depozitáře muzea vojenských vozidel v Saumuru.

Renault svoji expozici zasvětil šedesátinám typu R 4 CV s motorem vzadu, jenž měl premiéru v říjnu 1946 v Paříži, vyrábět se však začal až v létě 1947. Vedle repliky jednoho z válečných prototypů jsme si mohli prohlédnout různé variace na téma populární „želvičky", včetně kabrioletu Brissonneau et Lotz a laminátového kupé A 106, jímž Jean Rédélé v polovině padesátých let odstartoval kariéru značky Alpine. Dalším jubilantem byl Renault Dauphine, větší sourozenec „želvičky" představený na jaře 1956. V expozici věnované reklamním vozidlům se Dauphine objevila v úpravě bez předních dveří a s nosičem kol na zádi – tak jak v létě 1968 doprovázela peloton Tour de France.

Neúspěšně skončil projekt poloterénního vozu se vzduchem chlazeným dvouválcem Panhard 745 ccm v zádi

Přední kola valníčku Panhard Dyna z počátku 50. let pohání dvouválcový „boxer"

V téhle podobě absolvoval Renault 4 CV Rallye Alžír–Kapské Město 1951

Kabriolet Brissonneau et Lotz na podvozku R 4 CV z období 1957 až 1959

Přátelé značky DB, kterou Charles Deutsch a René Bonnet založili už před válkou a vedli až do roku 1961, vystavovali laminátové kupé HBR 5, jež v roce 1957 startovalo ve čtyřiadvacetihodinovce v Le Mans. Přední kola aerodynamického vozu pohání vzduchem chlazený dvouválec Panhard 745 ccm, jehož vyladěná verze tehdy po necelých devíti hodinách útrapy závodu nevydržela.

Před půl stoletím – v říjnu 1956 – slavil v Paříži premiéru luxusní automobil Facel-Véga Excellence. Rétromobile byl tedy vhodnou příležitostí k připomenutí tohoto dnes už téměř zapomenutého vozu, jehož se v letech 1958 až 1964 prodalo jen 152 exemplářů. Značku Facel-Véga založil v roce 1954 Jean Daninos, majitel karosárny Facel. Prvními výrobky byly luxusní sportovní vozy – kupé a kabriolety – klasické koncepce řady FV poháněné americkými motory Chrysler V8.

Modelem Excellence, impozantním 5,2 m dlouhým sedanem s prostornou karoserií bez středních sloupků (přední dveře se otvíraly kupředu, zadní vzad), se značka Facel-Véga chtěla vyšvihnout do kategorie prestižních evropských automobilů. Vystavený exemplář ročníku 1959 s osmiválcem 5,9 l připomněl nejúspěšnější období vozů Excellence – v letech 1959 a 1960 se jich vyráběly čtyři desítky ročně, spolu s asi dvěma stovkami čtyřmístných kupé HK 500. Po mnoha peripetiích však sen o prestižních francouzských vozech skončil v říjnu 1964 bankrotem.

Jan Tuček, foto: autor

Speciálně upravený Renault Dauphine, doprovodný vůz Tour de France 1968

Laminátové kupé s předním pohonem DB HBR 5 startovalo v Le Mans 1957

Luxusní sedan Facel-Véga Excellence ročníku 1959 s motorem Chrysler V8

Dva Citroëny: odtahový HY ročníku 1966 veze dodávku AK 400 z roku 1975