

Rétromobile 2007

JAN TUČEK, Paříž

Dvaatřicátý ročník pařížské výstavy Rétromobile přilákal do haly 7 areálu u Versailleské brány přes sto tisíc milovníků krásných aut a motocyklů. Ze skvělé podívané jsme pro vás vybrali malou ukázkou exponátů francouzských značek.

Velkoryse pojala svoji účast automobilka Citroën, jež rozsáhlou expozici už tradičně připravuje ve spolupráci se značkovými kluby. Černý Citroën 11 Familiale ročníku 1955 připomínal, že brzy uplyne půl století od doby, kdy byla koncem července 1957 po třiaadvaceti letech ukončena výroba legendárních vozů řady Traction



Prezidentský kabriolet Citroën SM, postavený v roce 1971 karosárnou Chapron

Foto Jan Tuček

Skvělá podívaná

Avant s předním pohonem a modrá Dyane z roku 1967 oslavovala čtyřicáté narozeniny této modernější sestry lidového typu 2 CV. Hlavním lákadlem však byla dvojice impozantních automobilů speciálně postavených pro francouzské prezidenty. Unikátem je 6,53 m dlouhá limuzína Citroën DS, poháněná skromným dvoulitrovým čtyřválcem, která podle továrního návrhu vznikla v roce 1968 v karosárně Chapron. Generál Charles De Gaulle ji dostal v polovině listopadu 1968 a příliš si ji neoblíbil, vadila mu pevná skleněná přepážka, jež mu bránila v oblíbených konverzích s řidičem. Radost mu prý udělalo jen to, že v roce 1969 musel americký prezident Richard Nixon při návštěvě Paříže přiznat, že jeho francouzský hostitel má ještě delší automobil, než on sám. Ve dvou shodných exemplářích postavila karosárna Chapron v roce 1971 čtyřveřevový reprezentační kabriolet na prodlouženém podvozku Citroënu SM s motorem 2,7 l V6. Oba 5,6 m dlouhé elegantní automobily měly oficiální premiéru v polovině května 1972, kdy Paříž navštívila britská královna Elizabeth II. Na palubě kabrioletu SM ji doprovázel prezident Georges Pompidou, luxusní otevřené vozy později s oblibou používali i jeho následovníci Valéry Giscard d'Estaing, Francois Mitterrand a od jara 1995 i Jacques Chirac.

Zahanbit se nedala ani automobilka se lvem ve znaku, v rámci příprav na letošní start vozů Peugeot 908 HDI FAP v Le Mans připravila malou retrospektivu automobilů, jež v minulosti slavnou čtyřadvacetihodinovku úspěšně absolvovaly. Divácky nepřitažlivější byl roadster Dar'Mat 302 DS, který v roce 1937 vybojoval v Le Mans třetí místo mezi dvoulitrovými vozy a osmou příčku v celkovém pořadí. O tři desetiletí mladší je aerodynamické kupé CD ročníku 1967, do něhož konstruktér Charles Deutsch zamontoval čtyřválec Peugeot 204 vyladěný tak, že ze skromných 1130 cm³ dával 103 k (76 kW). Přelom sedmdesátých a osmdesátých let, kdy k pravidelným účastníkům 24 h Le Mans patřily vozy WM s motory Peugeot, připomíná ten, který v roce 1981 obsadil čtvrté místo v kategorii prototypů GT. Má před zadní nápravou uložený motor V6 z Peugeotu 604, jemuž dvě turbodmychadla pomáhají k výkonu 500 k (368 kW). Třešničkou na



Mohutná 6,5 m dlouhá prezidentská limuzína Citroën DS vznikla v roce 1968



Luxusní kabriolet Delahaye 135 MS s karoserií Figoni et Falaschi (1948)

dortu byl vítězný Peugeot 905 z roku 1993, vybavený třiapůllitrovým motorem V10 o výkonu až 670 k (493 kW). Francouzské úsloví o tom, že zazařit se dá i nepřítomností, letos aplikovala automobilka Renault. Po řadě let, kdy její stánek tvořil jeden z nosných prvků výstavy Rétromobile, tentokrát značka s kosočtvercem chyběla. Prý musí šetřit a raději soustředí prostředky na své vlastní propagační akce. Skromný stánek klubu CAR sdružujícího milovníky historických vozů Renault situaci zachránit nemohl, byť se jeho obětavé osazenstvo snažilo sebevíc.

Příznivce větších kousků jako obvykle potěšila expozice lyonské nadace Fondation Berliet, letos ozdobená robustním šestitunovým vozem Berliet CBAC ročníku 1932. Původně jej vyrobili jako valník, později se proměnil ve vůz pro přibližování dřeva v lesích a v roce 1935 jeho originální zážehový motor nahradil čtyřválcový diesel o objemu 7,2 l, jehož točivý moment lépe vyhovoval potřebám navijáku i přesunům po lesních cestách a necestách. Milovníci francouzské elegance třicátých let si přišli na svoje na stánku federace historických vozidel FFVE, jehož hlavním



Kabriolet Panhard 24 CT postavený partou nadšenců koncem 60. let



Šestitunový Berliet CBAC z roku 1932 v úpravě pro přibližování dřeva

Foto: Jan Tuček



Extravagantní Voisin C27 Aérosport byl v sezoně 1935 hvězdou autosalonů



Nejdražší v aukci Christie's: Talbot-Lago T26 GS za 1,331 milionu eur



Úspěchy značky Peugeot v Le Mans připomínal Darl'Mat 302 DS (1937)



Ligier JS 2 s motorem V6 před zadní nápravou z počátku 70. let

lákadlem byl poněkud extravagantní Voisin C27 Aérosport, aerodynamický vůz s posuvnou střechou a třílitrovým šesti-
válcem. Vznikl jako prototyp v roce 1934
a v následující sezoně sloužil jako lákadlo
na autosalonech v Paříži a Madridu. Léta
poválečná, kdy ještě dožívaly francouzské
luxusní značky a tradiční karosárny, evo-
kovalo na různých místech haly půl tuctu
krásných vozů Delahaye z konce čtyřicá-
tých let. Ten nejvíce obdivovaný, luxusní
pětimetrový kabriolet Delahaye 135 MS
ročníku 1948 se šestiválcem 4,5 l a karoserií
od pařížské firmy Figoni et Falaschi,
přivezl na výstavu belgický obchodník
Rudy Pas. Labužníci ovšem potěšil
i nepříliš nápadný (byť mohutný) černý
sedan Delahaye 180, jenž si dal v roce
1948 u firmy Chapron opancéřovat teh-

dejší šéf francouzské komunistické strany
Maurice Thorez.
Aukční síň Christie's nabízela pestrou sbír-
ku dětských šlapacích autíček, ale také
čtyři desítky historických automobilů. Krá-
lem dražby se nakonec stal čtyřnásobný
účastník závodu 24 h Le Mans, sportovní
Talbot-Lago T26 GS ročníku 1951 se šesti-
válcem 4,5 l a karoserií Dugarreau. Po
závodních traticích jej proháněl zejména
argentinský šampion Froilan Gonzales
a francouzský jezdec Pierre Bouillin, zná-
mější pod pseudonymem *Levegh*. Nyní je
nový majitel získal za 1,331 milionu eur.
Automobilová radost však není jen otázkou
dlouhých peněz. Důkazem byl třeba
stánek příznivců značky Panhard, jež si
letos připomíná čtyřicáté výročí odchodu
z automobilové scény. Plastická mladá

dáma v dobové minisukni dělala společ-
nost unikátnímu čtyřmístnému kabrioletu
Panhard 24 CT se vzduchem chlazeným
plochým dvouválcem 850 cm³, pohánějí-
cím přední kola. Sériové kupé na kabriolet
přestavěla koncem šedesátých let parta
klubových nadšenců a k jeho přihlášení
do provozu pomohlo i dobrozdání mateř-
ské firmy. Sympatickým dojmem působila
i expozice nedávno založeného klubu
majitelů a fanoušků sportovních kupé
Ligier JS 2 s laminátovou karoserií a moto-
rem V6 z Citroënu SM před zadní nápra-
vou. Guy Ligier se svými spolupracovníky
vyráběl tahle hezká a rychlá kupé v letech
1971 až 1975 v malé továrně v Abrestu
nedaleko Vichy, celkem jich vzniklo jen
devět desítek a dnes patří k vyhledáva-
ným sběratelským kouskům. ■