

Ve znamení luxusu

Na letošním v pořadí už třiatřicátém ročníku pařížské výstavy Rétromobile nás zaujaly především drahé luxusní automobily, do stručného výběru jsme však zařadili i jednu vzácnou kuriozitu.

Stejně jako v posledních letech i tentokrát proběhla v rámci výstavy Rétromobile dražba historických automobilů. Organizovala ji aukční

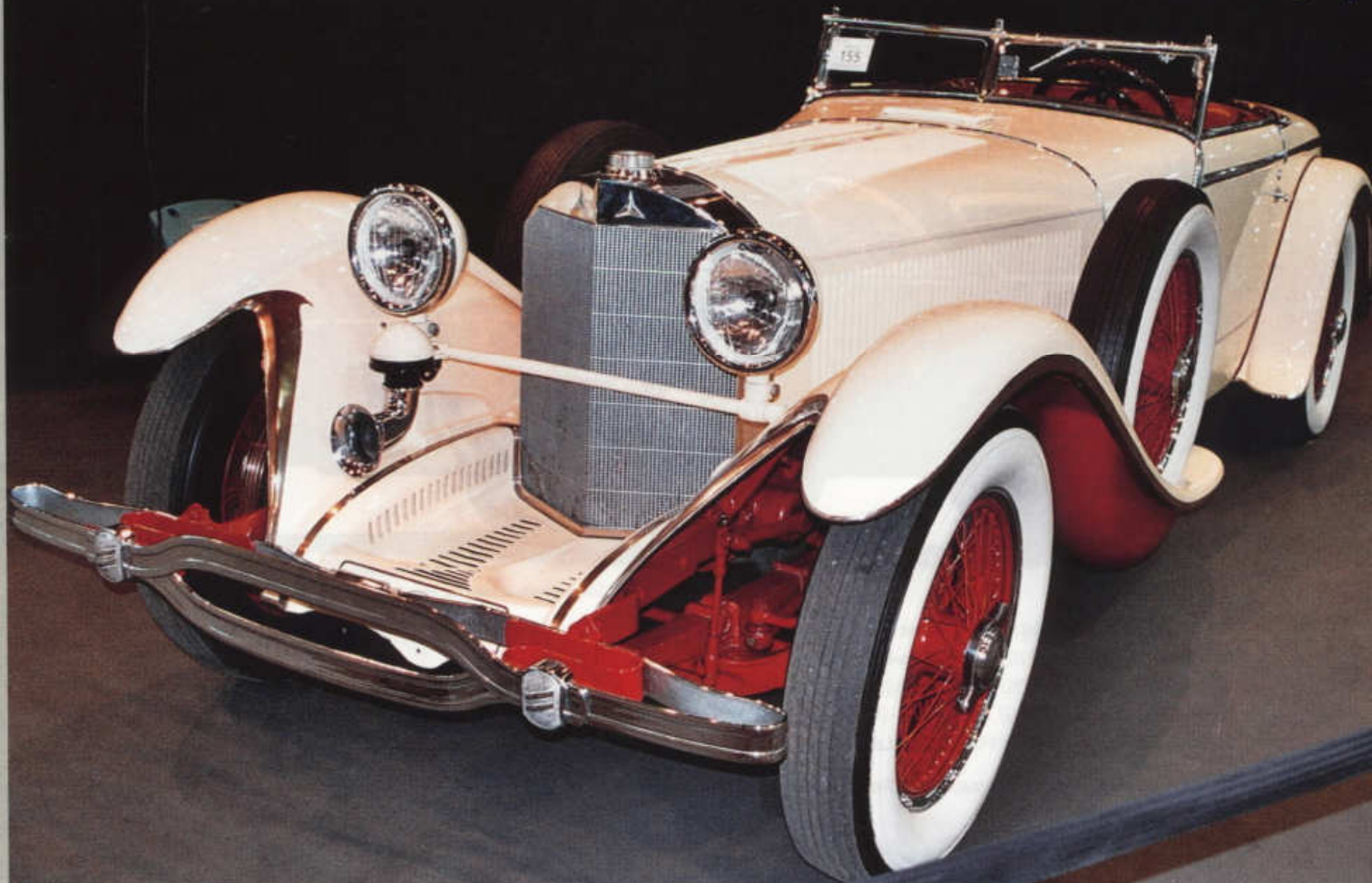
síň Bonhams, a i když našinec nedisponoval prostředky potřebnými k nějaké lákavé akvizici, mohl alespoň obdivně zírat. Hvězdou aukce se

stal sportovní roadster Mercedes-Benz 26/120/180, typ S ročníku 1928 se šestiválcovým motorem 6,8 l, který s pomocí kompresoru

RETROMOBILE

MERCEDES TYP S ROČNÍKU 1928 S KAROSERÍÍ
SAOUTCHIK VYDRAŽENÝ ZA 2,3 MILIONU EUR

Bonham



dával výkon až 180 k (132 kW). Vůz si objednala manželka amerického milionáře Charlese A. Levina, zakázku na dvoudílnou karoserii dostal pařížský mistr Jacques Saoutchik.

Ten vůz oblékl v dynamickém sportovním stylu, k němuž přispěla i absence tehdy téměř povinných stupátek mezi předními a zadními blatníky. Odvážné tvary a nápadná světlá barva se však zřejmě nezalíbily panu choti, takže atraktivní automobil zůstal neprodán v newyorském zastoupení značky. Nakonec jej s výraznou slevou koupil Frederick H. Bedford, ředitel Rockefellerovy naftové společnosti Standard Oil Company. Ve vlastnictví Bedfordovy rodiny vůz zůstal až do roku 2006, kdy změnil majitele a následně prošel špičkovou renovací. V Paříži jej vydražili za pozoruhodnou sumu 2 317 500 eur, tedy za zhruba 60 milionů Kč!

Automobilový luxus v tradičním stylu představuje sedan Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost ročníku 1926, jenž se však nezrodil ve staré dobré Anglii, nýbrž v zámoří, v americké továrně firmy Rolls-Royce ve Springfieldu (Massachusetts). Automobily Rolls-Royce se v USA vyráběly v letech 1920 až 1931, sedan z roku 1926 je typickým exemplářem s válcovitými světlomety a vodorovně orien-

KAROSÁRNA SAOUTCHIK OBLÉKLA KOMPRESOROVÝ
MERCEDES V DECENTNĚ ELEGANTNÍM STYLU



tovanými lamelami masky chladiče (u britských vozů byly lamely svislé). Pod kapotou se skrývá šestiválec 7,4 l, luxusně vybavená čtyřdvéřová karoserie se šikmým čelním sklem a typickými trojúhelníkovými okénky po stranách nesla obchodní označení Berwick – na podvozcích Silver Ghost vzniklo pro americký trh celkem pětadvacet vozů tohoto stříhu.

Méně známou stránku z historie značky se lvem připomíná nedávno zrestaurovaný landaulet Peugeot 184 ročníku 1928 s karoserií Labourdette. Luxusní vůz pětimetrové délky vybavený šestiválcovým motorem 3,8 l se šoupátkovým rozvodem vznikl v letech 1928 a 1929 jen ve třech desítkách exemplářů nikoliv v Sochaux, ale ve specializovaném závodě automobilky Peugeot v Issy-les-Moulineaux na



SEDAN ROLLS-ROYCE
40/50 HP SILVER
GHOST BERWICK
ZHOVENÝ V ROCE
1926 V USA



jižním okraji Paříže. V decentně elegantním stylu jej oblékl ve svém podniku v Courbevoie na západním předměstí francouzské metropole karosářský mistr Henri Labourdette.

Už tradičně se v Paříži prezentuje proslulé anglické muzeum v Beaulieu, letos si Britové coby poutač vybrali americký sportovní Auburn 851 Speedster z roku 1935. Jeho srdcem je řadový osmiválec Lycoming 4,6 l, jemuž k výkonu 150 k (110 kW) pomáhá kompresor Schweitzer-Cummins. Dvoumístný krasavec se špičatou záďí v lodním stylu dokázal flirtovat s rychlostí 170 km/h a v polovině třicátých let patřil k neobdivovanějším americkým automobilům. Však si také zahrál ve filmu „*Desirée*“ po boku jedné z největších hvězd té doby, Marlene Dietrichové. Značku Auburn to však nezachránilo, v roce 1937 po vleklých finančních potížích ukončila výrobu automobilů.

Vskutku pozoruhodným zjevem je kupé Bugatti 57 Atalante ročníku 1936, jeden ze třiatřiceti vozů tohoto provedení karosovaný firmou Gangloff v alsaském Colmaru. Pod dlouhou kapotou ukrývá řadový atmosférický osmiválec DOHC o objemu 3,3 l a výkonu 130 k (96 kW), dvoumístná karoserie se zakrytými zadními koly se vyznačuje typickou krátkou zaoblenou střešou kabiny vzadu ozdobenou dvojicí malých okének. Ettore Bugatti (1881–1947) dal světu dlouhou řadu výjimeč-

Z BRITSKÉHO MUZEA
V BEAULIEU PŘICESTOVAL
AMERICKÝ AUBURN 851
SPEEDSTER (1935)



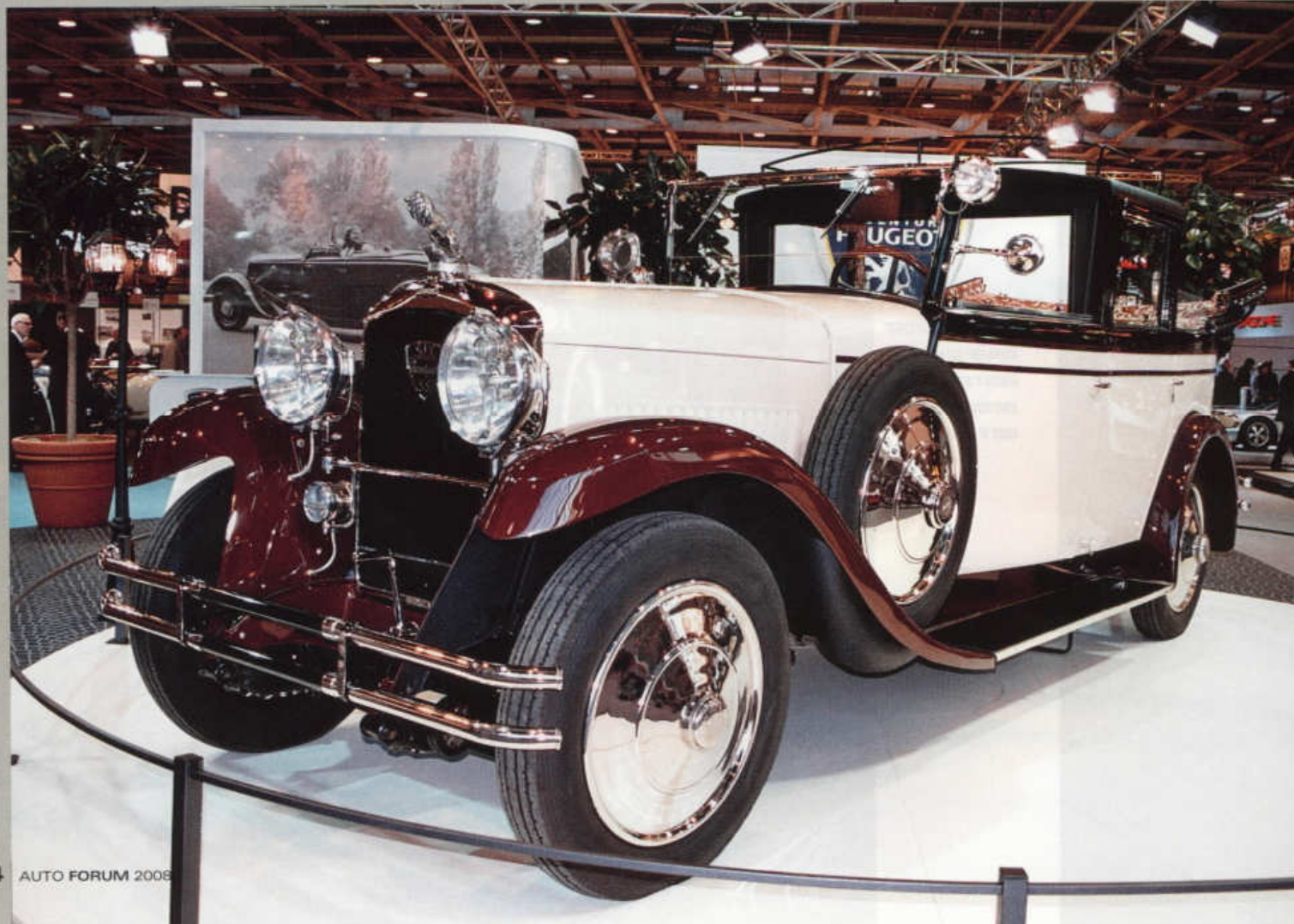
ných automobilů, jejichž rodištěm byla továrna v alsaském Molsheimu, na vývoji a konstrukci „sedmapadesátky“ se významnou měrou podílel Patronův prvorozený syn Jean Bugatti (1909–1939). Ten od roku 1936 prakticky řídil i chod automobilky, kterou měl po otci převzít, zahynul však v srpnu 1939 při testování závodní verze Bugatti 57 s otevřenou pontonovou karoserií. Ettore Bugatti zemřel v srpnu 1947 a automobilka nesoucí jeho jméno se z osudových otřesů už nikdy nevzpamatovala.

Ettoreho mladší syn Roland Bugatti (1922–1977) se spolu se skupinou věrných pokusil počátkem padesátých let značku znovu oživit, a tak vzniklo půl tuctu automobilů Bugatti 101

s upravenými podvozky a motory typu 57. Většina těchto vozů měla modernější pontonové karoserie poválečných linií, na výstavě Rétromobile jsme si však mohli prohlédnout výjimečný exemplář – čtyřmístný tudor Bugatti 101 ročníku 1951 karosovaný firmou Guillore z Courbevoie v klasickém stylu připomínajícím konec třicátých let. Karoserie byla údajně původně určena pro vůz značky Delahaye, nakonec ji ale dostal v pořadí třetí zhotovený podvozek Bugatti 101.

Severofrancouzský obchodník s historickými vozy Bruno Vendiesse potěšil znalce automobilových lahůdek tím, že na stánku ponechal vůz, který hned po otevření výstavy za vysokou ce-

ŠESTIVÁLCOVÝ PEUGEOT 184 ROČNÍKU 1928
S KAROSERIÍ LANDAULET OD FIRMY LABOURDETTE





VZÁCNÉ KUPÉ BUGATTI 57 ATALANTE ROČNÍKU 1936
OBLÉKLA ALSASKÁ KAROSÁRNA GANGLOFF

AŽ NESTYDATĚ PŮVABNÁ ZAOBLĚNÁ ZAŮ KUPÉ
BUGATTI 57 ATALANTE S KRÁTKOU STŘECHOU

nu prodal. Šlo o zřejmě jediný dochovaný exemplář kombi Lancia Aurelia Giardinetta, který v roce 1952 postavila turínská karosárna Viotti. Vozů tohoto typu, s dvoulitrovým motorem V6 a převodovkou umístěnou vzadu v bloku s rozvodovkou Viotti, karosoval pět desítek, všechny ve stylu woody, tedy s kombinací dřeva na střední a zadní partii karoserie. Základem je podvozek typu B 53 s rozvorem 2,91 m, ve srovnání se sedanem prodlouženým o 50 mm. Vzácné kombi bylo před časem nalezeno kdesi na polí na Sicílii, sice ve zbudovaném stavu, ale téměř kompletní a v původní, přestavbami nedeformované podobě.

Jako magnet přitahoval návštěvníky stánek francouzské aukční síně Osenat: jeho hvězdou se stal unikátní kabriolet Facel Vega FV2 ročníku 1955 ve zcela původním náleзовém stavu. Otcem luxusních – a povětšinou sportovně střížených – automobilů Facel Vega byl Jean Daninos (1906–2001), majitel karosárny Facel, která od konce čtyřicátých let oblékala sportovní modely značky Simca a Ford, ale proslavila se i malou sérií sedmnácti kupé Bentley Cresta. V roce 1952 vznikl první prototyp kupé Facel Vega FV poháněný americkým motorem Chrysler V8, tisku byl první vůz nové značky představen koncem července 1954 v továrně Facel v Colombes a výstavní premiéru měl v říjnu téhož roku na pařížském autosalonu.

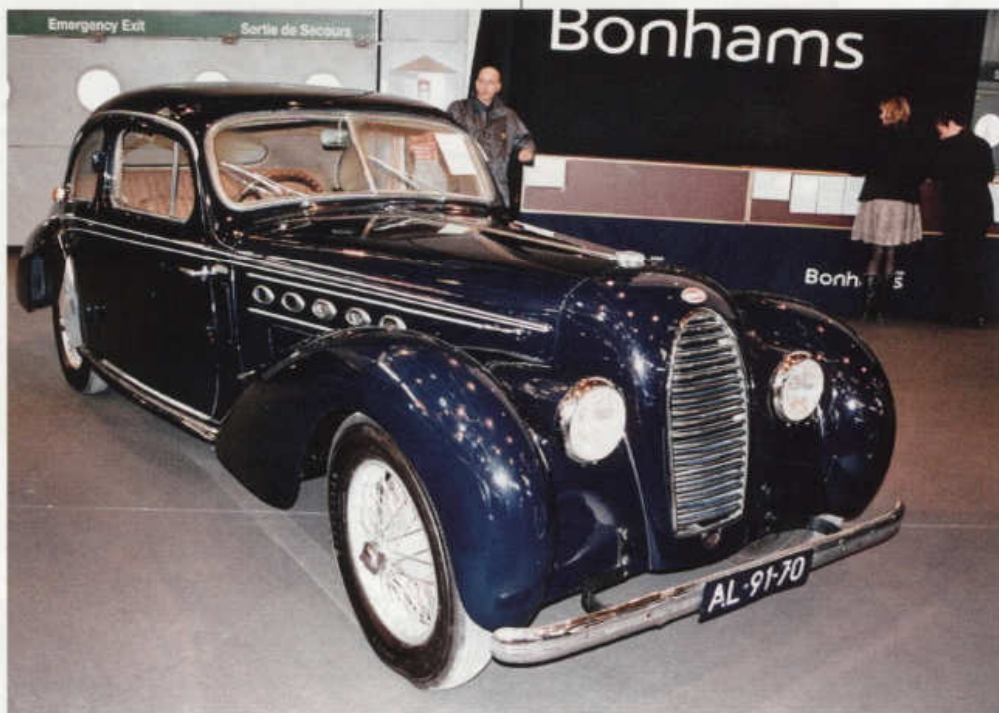
O rok později, v říjnu 1955, byl v Paříži vystaven kabriolet FV2 vybavený osmiválcem Chrysler Typhoon 4,8 l o výkonu 230 k (169 kW) spojeným s automatickou převodovkou. Jean Daninos nebyl příznivcem otevřených karoserií, tentokrát ale podlehl – budoucí uživatelkou kabrioletu byla totiž jeho manželka Andrée. Stejně jako ostatní vozy typu FV2 i kabriolet dostal přístrojovou desku imitující ušlechtilé dřevo, ve skutečnosti však šlo o mistrovskou lakýrnickou práci provedenou na plechu. Od roku 1962 pobýval otevřený vůz na jihu Francie, kde jen jednou (v roce 1966) změnil majitele, aby pak zůstal až donedávna v majetku jedné a téže rodiny.

Znalci vozů Facel Vega kroutili hlavou v údivu nad časem poznamenaným, ale navýsost autentickým exemplářem, jehož jedinými nepůvodními prvky jsou drátová kola Rudge, jimiž byla koncem padesátých let nahrazena tovární namontovaná kola Robergel. Osenat odhadl hodnotu nerestaurovaného kabrioletu FV2 na 80 až 120 tisíc eur, tedy asi na 2 až 3 miliony českých korun.

Citroën letošní účast na výstavě Rétromobile zasvětil šedesátinám populární „kachny“, lido-

vého vozu 2 CV. Mohlo by se zdát, že toto téma nemůže mít s luxusem v titulu tohoto článku nic společného, ale přece. Zaujal nás totiž méně známý model Citroën 2 CV 4 x 4 s přezdívkou Sahara, který si dovolil luxus hned dvou motorů: jeden poháněl přední a druhý zadní kola. V obou případech šlo o dobře známý, vzduchem chlazený plochý dvouválec 425 cm³, přičemž druhý motor konstruktéři uložili do zádě vozu, takže zabral prostor jinak určený pro zavazadla. Náhradní kolo se přestěhovalo do- ➤

RARITA: POVALEČNÁ BUGATTI 101
S DVOUDVEŘOVOU KAROSERIÍ OD FIRMY
GUILLORÉ

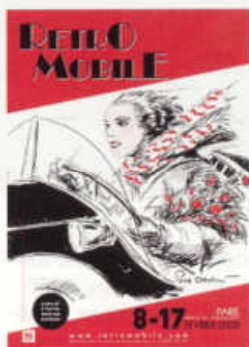




**NERESTAUROVANÝ
KABRIOLET FACEL VEGA FV2
Z ROKU 1955 MÁ NAJETO JEN
40 TISÍC KM**

► předu, do prohlubně na přední kapotě, kruhové otvory v předních dveřích prozrazují, že právě tudy se doplňovalo palivo do nádrží umístěných pod sedadly řidiče a spolujezdce.

Prototyp tohoto vozu byl poprvé představen na jaře 1958, malosériová výroba probíhala v letech 1960 až 1966, a nepřekročila sedm stovek kusů. Vystavený exemplář ročníku 1966 nese pořadové číslo 682 a je pojiždným důkazem toho, že na rozdíl od běžných modelů 2 CV, jež měly od roku 1960 novou kapotu s menší maskou, si dvoumotorová terénní „kachna“ až do konce zachovala původní přední partii karoserie s větší archaickou maskou. Pokrok ale nepřišel tak docela zkrátka: přední dveře už jsou zavěšeny vpředu a nikoliv vzadu, jak tomu bylo u vozů 2 CV 4 x 4 vyrobených před koncem roku 1964. ◀



**DVOUMOTOROVÝ
CITROËN 2 CV 4 X 4
S PŘEZDÍVKOU SAHARA
VYROBENÝ V ROCE 1966**



**V ZADÍ TERÉNNÍHO VOZU
CITROËN 2 CV 4 X 4 SE
SKRÝVÁ DRUHÝ
DVOUVÁLEČ 425 cm³**



**PATRNE JEDINÉ DOCHOVANÉ KOMBI LANCIA
AURELIA GIARDINETTA S KAROSERII VIOTTI (1952)**

