

Pařížská výstava historických vozidel Rétromobile je každoročně předzvěstí veteránského jara. V letošním krizovém klimatu se pestrá a atraktivní podívaná v hale č. 7 výstaviště u Versailleské brány stala ostrovem radosti a zdrojem optimismu pro desetitisíce milovníků automobilové krásy.

> Ostrov radosti

BUGATTI 57 S ATALANTE ROČNÍKU
1937, VYDRAŽENA V AUKCI
BONHAMS ZA 3,48 MILIONY EUR

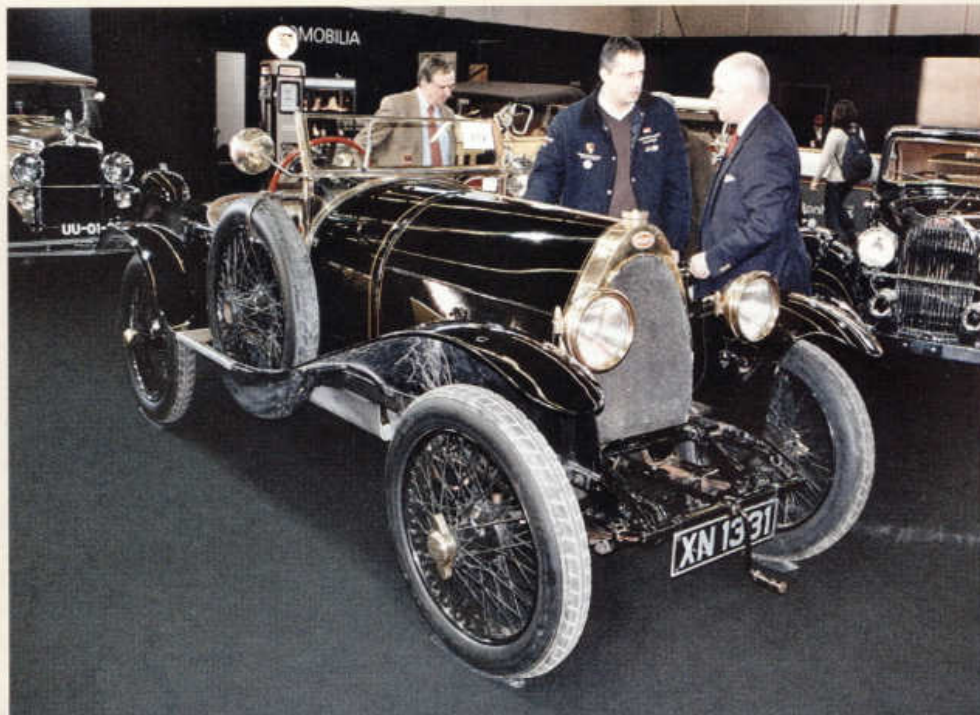
Jasný prím hrají na výstavě Rétromobile už tradičně a logicky francouzské značky, zejména Citroën a Peugeot, ale také mnohé další, jejichž produktivní éra už sice skončila, díky tisícům nadšenců však žijí a budou žít dál. Výjimkou je jen Renault, který už několik let, údajně z úsporných důvodů, pařížskou výsta-

vu ignoruje. Globálně uvažující manažeři patrně netuší, že jim to Francouzi časem spočítají i s úroky.

Hvězdou letošního ročníku se stala značka Bugatti, zejména díky aukční síni Bonhams. Ta v dražbě pořádané v rámci výstavy nabízela pozoruhodné exempláře vyrobené v alsas-



PRVNÍM MAJITELEM
PĚTILITROVÉ BUGATKY Z ROKU
1913 BYL PROSLULÝ LETEC
ROLAND GARROS

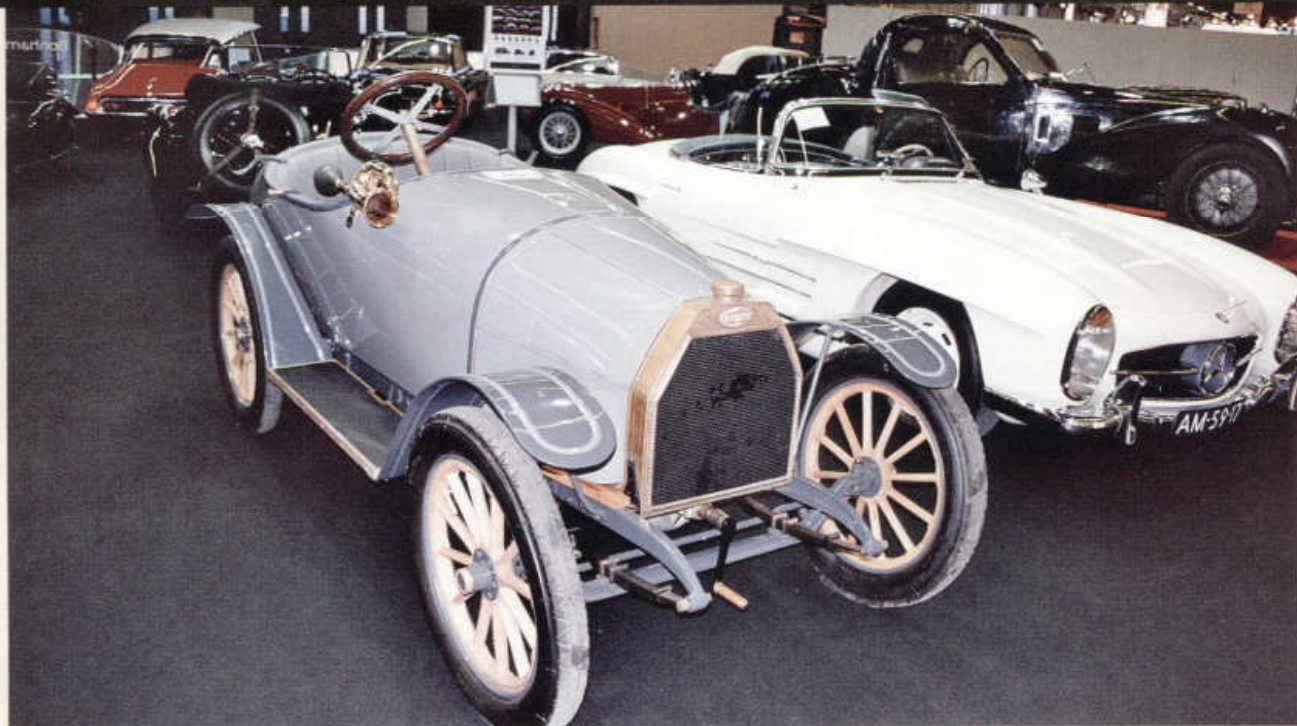


kém Molsheimu v továrně, jejímž šéfem a duší byl automobilový kouzelník Ettore Bugatti (1881–1947). Největší pozornost na sebe přitahovalo dvoumístné aerodynamické kupé Bugatti 57 S Atalante ročníku 1937, dražené ve velmi autentickém stavu, navíc provázené příběhem jako z pohádky. Prvním majitelem rychlého kupé, poháněného řadovým osmiválcem DOHC o objemu 3,3 l a výkonu kolem 170 k (125 kW), se stal v červnu 1937 britský automobilový závodník Earl Howe. Ten také vůz opatřil novými nedělenými nárazníky, vnějšími zpětnými zrcátky a za krátkou dobu střechu dal připevnit nosič zavazadel. V letech 1945 až 1955 bugatka v Anglii několikrát změnila majitele, až ji získal lékař, Dr. Harold Carr. Vůz zpočátku sporadicky použí-

val a pak jej uschoval do garáže. Tam kupé odpočívalo půl století, objevili je až překvapení dědicové potě, co pan doktor na jaře 2007 zemřel. Vozů Atalante v tomto provedení vznikly v letech 1936 až 1938 jen dvě desítky, a tak není divu, že se znovunalezený exemplář podařilo vydražit za 3,48 miliony eur, tedy zhruba za 96 milionů korun.

Mnoho vzruchu vyvolala i další bugatka, dvoumístný otevřený typ 18 ročníku 1913, jeden ze sedmi zhotovených automobilů se čtyřválcovým motorem o objemu 5,0 l a u značky Bugatti výjimečným pohonem zadních kol řetězy. Ze tří kusů, které dodnes existují, je tenhle nejslavnější – jeho prvním majitelem byl proslulý francouzský letec Roland Garros, po němž pětilitrový typ pojmenovali. Roland Gar-

ros zahynul v roce 1918 jen pár týdnů před koncem první světové války a rychlá bugatka se sportovní karoserií od pařížské firmy Labourdette se ocitla v Anglii. Tam ji až do roku 1925 proháněla v závodech do vrchu i na okruzích Ivy Cummingsová, dcera zámožného londýnského obchodníka s automobily. Ta také vozu dala přezdívku „Black Bess“, pod níž je znám dodnes. Pětilitrová bugatka, jež dosahovala rychlosti až 160 km/h, občas závodila i těsně po druhé světové válce, na jaře 1948 ji koupil osvěcený milovník alsaské značky Peter Hampton, který ji pečlivě zrekonstruoval a opatroval dlouhých čtyřicet let. Další anglický majitel si „Black Bess“ ponechal dvě desetiletí a v pařížské aukci ji Bonhams vydražil za 2,47 miliony eur, čili asi 69 milionů Kč.

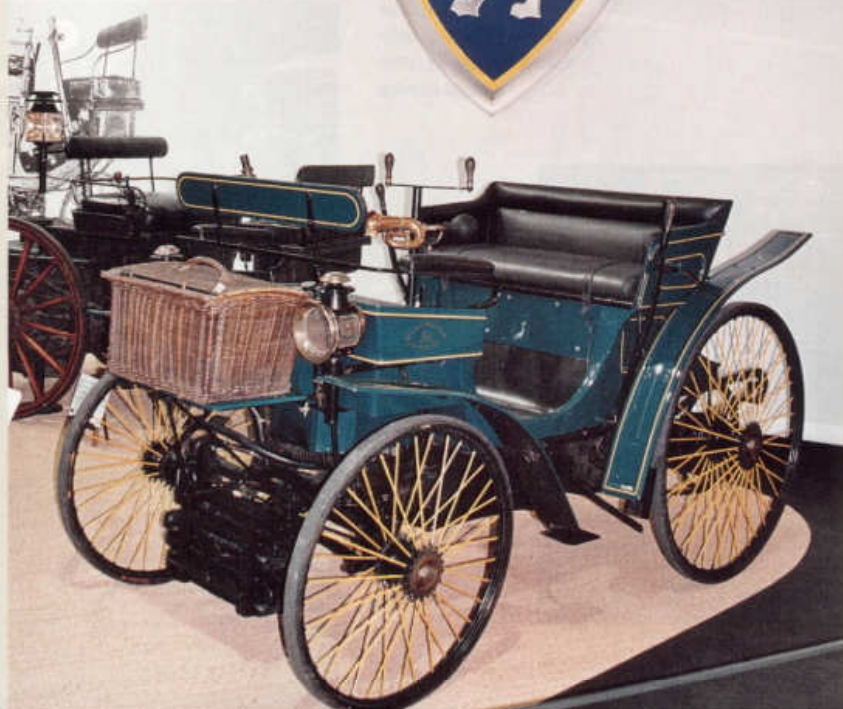


TAHLE BUGATTI 13, VYVEZENÁ NA JARĚ 1912 DO RUSKA, SE DO FRANCIE VRÁTILA V ROCE 1965

GEORGES IRAT 4 A
ROČNÍKU 1923
SE ČTYŘVÁLCEM
2,0 L KAROSOVANÝ
FIRMOU AUBERTIN



PEUGEOT TYP 3
Z ROKU 1891 PŮHÁNÍ
VIDLICOVÝ
DVOUVÁLEC DAIMLER
O OBJEMU 565 cm³



► Do třetice musíme zmínit malou Bugatti 13 ročníku 1912 se čtyřválcovým motorem 1,3 l, jež sice v dražbě neuspěla, pozornost si však určitě zaslouží. Coby nová byla na jaře 1912 dodána do Ruska, do Petrohradu, kde ji v roce 1964 vypátral francouzský sběratel Henri Girod-Eymery, proslulý milovník starých automobilů, ale také železnic, skutečných i těch modelových. Po ročním úsilí se mu podařilo bugatku odkoupit a vyvézt ze Sovětského svazu, od jara 1966 ji pak vystavil v dopravním muzeu v jihofrancouzském Uzès, které vedl. V osmdesátých letech ji na čas zapůjčil do muzea v Mylhúzách, jejím majitelem však zůstal až do své smrti v roce 1990. Od té doby tento vůz třikrát změnil majitele a v USA prošel nákladnou mechanickou i optickou re-

novací, jež bohužel setřela autentickou patinu, s níž jsme jej během minulých desetiletí byli zvyklí vidat. Nic to ovšem nemění na skutečnosti, že jde o čtvrtý nejstarší dochovaný vůz Bugatti na světě. Vůbec nejstarší existující Bugatti 13 s číslem podvozku 365 (číslování začínalo od 361) odpočívá v Národním technickém muzeu v Praze na Letné, jen o číslo mladší vůz se dochoval v Anglii a třetí nejstarší je Bugatti 13 s číslem šasi 432 jihočeského sběratele Františka Ernesta.

Sdružení L'Aventure Peugeot, jež se stará o historický odkaz značky se lvem, opět ve spolupráci se značkovými kluby připravilo rozsáhlou retrospektivu, sahající od počátků samohybných vozidel až po sedmdesátá léta. Nejstarším vystaveným vozem se spalova-

cím motorem byl Peugeot typ 3, čtyřmístný „kočár bez koní“ na drátových kolech, poháněný vidlicovým dvouválcem Daimler o výkonu 2 k (1,5 kW). Debutoval v roce 1891 a během čtyř let se jich prodalo přes šedesát! Milovníci mladších veteránů se nejčastěji zastavovali před čerstvě zrenovovaným kabrioletem Peugeot 403 ročníku 1960, kterému dělala společnost o pět let starší Simca Versailles, jejímž rodištěm byl dnešní závod PSA v Poissy u Paříže.

Méně známé stránky francouzské automobilové historie prezentovala národní federace historických vozidel FFVE. Hned čtyřmi vozy připomínala dnes už téměř zapomenutou značku Georges Irat, jež se proslavila ve dvacátých a třicátých letech nejprve vozy klasic-

CITROËN SLAVÍ 75 LET
PŘEDNÍHO POHONU:
TOHLE JE TRACTION
AVANT 7 A
Z ROKU 1934



DELAHAYE 148 L
ROČNÍKU 1936
KAROSOVAN
V ODLEHČENÉM STYLU
HENRI LABOURDETTE



ké koncepce, později i s předním pohonem. První generaci vozů Georges Irat, vyráběnou od roku 1921 v Chatou, 15 km západně od Paříže, zastupoval typ 4 A ročníku 1923. Vůz klasické koncepce s dvoulitrovým čtyřválcem, brzdami na všech čtyřech kolech a pohlednou sportovní karoserií se dvěma čelními skly pro cestující vpředu a vzadu, kterou zhotovila firma Aubertin.

Citroën na jaře slaví pětasedmdesáté výročí zahájení výroby typu Traction Avant s předním pohonem, a tak v pestré expozici značky s dvojitým šípem nemohl chybět černý sedan Citroën 7 A ročníku 1934. Automobily této řady s pohonem předních kol se vyráběly plných třiatdvacet let, poslední ze 759 tisíc exemplářů – model 11 Familiale – opustil výrobní linku

až koncem července 1957. Luxusní vozy klasické koncepce byly ve třicátých letech doménou značky Delahaye, jež spolupracovala s nejlepšími francouzskými karosáři té doby. Na stánku restaurátorské firmy Tessier jsme mohli obdivovat odvážně řešený sedan Delahaye 148 L ročníku 1937 s řadovým šestiválcem 3,5 l a čtyřdveřovou karoserií Labourdette, postrádající nejen střední, ale i obvyklé přední sloupky! Střechu tak vpředu nese jen jediný sloupek uprostřed čelního skla, řešení označované Vutotal mělo zajistit co nejlepší výhled z vozu. Tomu odpovídají i dvě na svou dobu nezvykle velká okna v zádi, zevnitř opatřená roletkami.

V letech po druhé světové válce někdejší sláva francouzských výrobců luxusních auto-

mobílů už jen doznívala. Výjimkou nebyla ani značka Talbot a její velké šestiválce. O to větší sběratelskou hodnotu dnes mají exempláře z první poloviny padesátých let, zejména ty se zakázkovými karoseriemi. Typickým příkladem je bílý kabriolet Talbot Lago Record T 26 ročníku 1953 poháněný řadovým



V LÉTĚ 1959
PŘEDSTAVIL
PANHARD
MODERNIZOVANÝ
TYP PL 17 S PŘEDNÍM
POHONEM

KABRIOLET TALBOT
LAGO RECORD T 26
(1953) KAROSOVANÝ
ŠVÝCARSKOU FIRMOU
GRABER



ELEKTROMOBIL
HENNEY KILOWATT
(1960) PŘESTAVĚNÝ
V USA Z RENAULTU
DAUPHINE



► šestiválcem 4,5 l a opatřený elegantní pontonovou karoserií od renomované švýcarské firmy Graber. Mimochodem – první majitel vůz vlastnil po čtyři desetiletí, až do roku 1997.

Padesátiny na letošní výstavě Rétromobile slavil Panhard PL 17, prostorný vůz zaoblených tvarů, jehož přední kola pohání vzduchem chlazený plochý dvouválec 851 cm³. Byl představen v červnu 1959 už jako model 1960 a navazoval na dřívější typ Dyna Z, prodávaný od roku 1954, s nímž měl – z úsporných důvodů – shodnou střední část skeletu karoserie, zatímco před a zad prošly modernizací. Typové označení vzniklo z iniciál značky Panhard a Levassor, číslo 17 bylo součtem tří veličin: spotřeby šesti litrů, šesti míst uvnitř

vozu a pěti daňových koní, odpovídajících objemu motoru.

V sektoru věnovanému alternativním pohonům nás zaujal vůz tvářící se jako Renault Dauphine. Při bližším seznámení se z něj ale vyklubal americký elektromobil Henney Kilowatt vyvinutý v letech 1959 a 1960 firmou Henney Motor z Bloomingtonu (Illinois). Vznikly jich jen čtyři desítky, z nichž většinu odkoupily elektrárenské a rozvodné společnosti, které tak projekt sponzorovaly. Kuriozitou z jiného soudku byla reklamní vozidla, která v šedesátých letech jezdila v doprovodné koloně cyklistického závodu Tour de France. Bonhams jich nabízel a vydražil hned několik, nám se nejvíce líbil Renault Estafette ročníku 1959 přestavěný karosárnou Pourtout na re-

klamní poutač cirkusu Bonetti. Autem ozdobeným hlavou klauna si nový majitel udělal radost za 5750 eur, tedy za nějakých 160 tisíc korun českých. No, nekupte to. ◀



RENAULT ESTAFETTE
COBY REKLAMNÍ VŮZ
CIRKUSU BONETTI
S KAROSERIÍ
POURTOUT (1959)

KABRIOLET PEUGEOT
403 ROČNÍKU 1960
HRDĚ REPREZENTOVAL
ZNAČKU SE LVEM