



Kupé Citroën SM s motorem V6 Maserati je letos čtyřicet



Čtyřicetiny letos slaví také Citroën GS, evropský Vůz roku 1970

Rétromobile 2010

Pohlednice z Paříže

Letošní pětatřicátý ročník pařížské výstavy Rétromobile organizátoři posunuli z tradičního únorového termínu na konec ledna. Snad aby ještě více zdůraznili, že tenhle pohyblivý svátek nad Seinou startuje evropskou veteránskou sezónou.

A řekněme rovnou, že letošní podívaná ve třetím podlaží haly č. 7 výstaviště u Versailleské brány byla opět pestrá a mnohotvárná, jak se na Rétromobile sluší. Nepříznivý ekonomický kontext doby jen navýšil hodnotu všeho, co dokáže člověka vytrhnout z každodenní všednosti a přenese ho do světa společně sdíleného nadšení – třeba pro krásné a zajímavé objekty na kolech. Milovníci automobilové historie ze všech koutů světa se sjeli a slétli do francouzské metropole mimo jiné proto, aby se setkali a popovídali si s dalšími podobně postiženými jedinci a navzájem se utvrdili ve víře. Domů jsme si pak vedle příjemných zážitků odváželi i pár stovek snímků, z nichž malá část ilustruje tyto řádky. Pokud vás spíš než pohled fanouška zajímá byznys reprezentovaný především dražbou aukční síně Bonhams, potěší vás samostatný článek věnovaný této události. Teď už ale konec úvodů a vydejme se na prohlídku výstavy Rétromobile 2010.

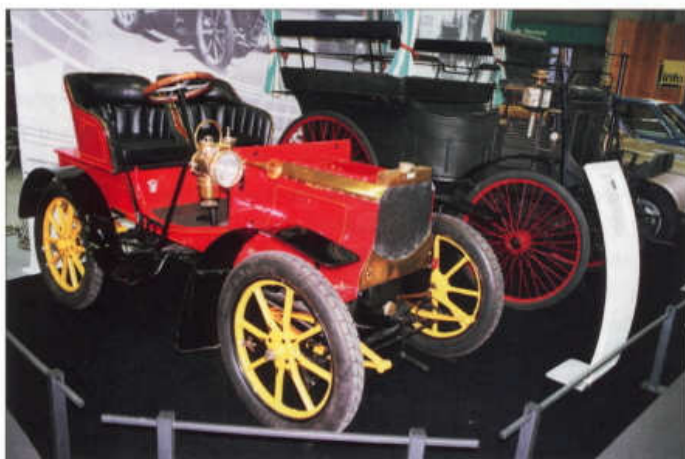
Francouzská chloub

Navzdory mezinárodní účasti je Rétromobile především francouzskou záležitostí, začneme tedy značkami reprezentujícími zemi galského kohouta. Automobilky Peugeot a Citroën ve spolupráci se značkovými kluby připravily rozsáhlé a pestré expozice, zatímco Renault stejně jako několik posledních let výstavu Rétromobile prostě ignoroval. Nejspíš ke své vlastní škodě. Značka s dvojitým šípem slavila na výstavě i dvojitě čtyřicetiny vozů Citroën SM a GS. Luxusní kupé SM, jehož přední kola poháněl motor V6 2,7 l z produkce italské firmy Maserati, mělo premiéru v březnu 1970 v Ženevě. Jeho kariéru předčasně ukončila palivová krize a do roku 1975 se prodalo jen 12 920 exemplářů.

Čtyřmetrový rodinný vůz Citroën GS se vzduchem chlazeným plochým čtyřválcem litrového objemu a ve své třídě zcela výjimečným hydropneumatickým pérováním debutoval na podzim 1970 v Paříži. Získal

evropský titul Vůz roku a ve velmi omezeném množství se objevil i u nás, ovšem pouze v Tuzexu. Do roku 1980 se vyrobilo přes 1,87 milionu vozů GS, v letech 1979 až 1987 navíc dalších 565 tisíc inovovaných vozů GSA. Z plejády dalších vozů s dvojitým šípem nás zaujal hranatý minibus HY 72 ročníku 1966 s karoserií Heuliez. Kdysi přepravoval zaměstnance továrny na výbušniny v Toulouse, pak sloužil v prázdninovém táboře a nyní po renovaci propaguje automobilové muzeum ve Valency.

Peugeot vsadil na velkorysost a svoji rozsáhlou expozici ozdobil číslem 200, připomínajícím, že letos uplyne 200 let od doby, kdy se v roce 1810 rodinný mlýn Peugeotů nedaleko Montbéliardu proměnil ve slévárnu a válcovnu na výrobu ocelových nástrojů, zejména ručních pil. Ty také jako první nesly od roku 1847 emblém se lvem, jenž se stal v roce 1858 oficiálním logem firmy. Automobilovou historií podniku připomínala pestrá paleta vozů, přičemž hvězdou na vstupním pódiu byl Peugeot 601 Eclipse ročníku 1935 s plechovou odklápací střechou, předchůdce dnešních modelů kupé-kabriolet. Je to jediný z jednadeceti vyrobených vozů v tomto provedení se šesti-válcovým motorem 2,1 l, který se dochoval. Pozornost přitahoval i červený vozík Peugeot „Bébé“ ročníku 1905, maličký – ale zcela dospělý – automobil s vpředu uložením jednoválcem 652 cm³ spojeným



Lidový Peugeot „Bébé“ ročníku 1905 poháněl jednoválec 652 cm³



Taxi Peugeot 401 DLT s rozvorem 3,15 m je dlouhé 4,67 m (1935)



Rosengart LR 4 z roku 1931 byl bratrancem vozu Austin Seven



Rosengart Supercinq LR 4 RI s dělenou přední nápravou (1940)



Minibus Citroën HY 72 kdysi sloužil v továrně na výrobu výbušnin

s třístupňovou převodovkou a pohánějícím zadní nápravu prostřednictvím spojovacího hřídele. Dosahoval nejvyšší rychlosti přes 40 km/h a za jediný rok 1905 se ho vyrobilo 400 kusů. Znovu se označení „Bébé“ objevilo až v roce 1913. Nesl je malý čtyřválcový typ BP1, který pro Peugeot navrhl Ettore Bugatti (1881–1947).

Jedním z témat expozice s letos nově ztvárněným lvem byly taxíky, mezi nimiž nechyběl šestimístný Peugeot 401 DLT ročníku 1935 postavený na prodlouženém



Rosengart Supertraction II s předním pohonem z roku 1939

podvozku a poháněný čtyřválcem 1,7 l. Právě přední dveře taxíku se daly otevřít téměř o 180 stupňů, což řidiči usnadňovalo nakládání objemných zavazadel na místo vedle sebe. V paletě „civilních“ aut se nedal přehlédnout červený sedan Peugeot 404 ročníku 1960 upozorňující na letošní padesátiny tohoto typu, které jeho příznivci oslaví 8. května na autodromu v Montlhéry jižně od Paříže.

Francouzská federace historických vozidel FFVE ve své tradičně květinami vyzdobené expozici připomněla dnes už téměř zapomenutou značku Rosengart. Její zakladatel Lucien Rosengart (1881–1976) koupil v roce 1928 licenci anglického vozíku Austin Seven a začal vyrábět malé automobily poháněné čtyřválcem 747 cm³. Jejich první generaci zastupoval model LR 4 ročníku 1931, připomínající na první pohled geneticky příbuzné BMW Dixi z Eisenachu, druhou pak model Supercinq LR 4 RI z roku 1940 s poněkud boubelatou karoserií a nezávislým zavěšením předních kol. Už koncem roku 1932, rok a čtvrt před Citroënem, však Rosengart představil i větší model Supertraction s pohonem předních kol stavěný podle německého vzoru Adler Trumpf. Jeho nástupcem se stal na jaře 1939 Rosengart Supertraction II, model LR 539, jenž využíval čtyřválec 1,9 l a systém předního pohonu Citroën, měl však vlastní podvozkovou plošinu a prostornou karoserii pětimetrové délky. Čtyřmístný dvoudveřový kabriolet Supertraction II ročníku 1939 s přídělí připomínající americký Lincoln Zephyr také zdobil stánek FFVE.



Jediný dochovaný Peugeot 601 Eclipse s šestiválcem 2,1 l (1935)



Závodní Bugatti 51 s osmiválcem 2,3 l s kompresorem (1931)



Osobitě stráženy Voisin C 28 ročníku 1936 poháněl šestiválec 3,3 l

Club Bugatti France připravil lahůdku pro zasvěcené: autentickou závodní Bugatti 51 ročníku 1931 s přepínaným osmiválcem 2,3 l, kterou si jako novou pořídil jezdec Marcel Lehoux. V roce 1933 s ní pár závodů absolvoval Louis-Aimé Trintignant, který poté zahynul za volantem své další Bugatti 35 C. „Jednapadesátku“ pak proháněl Jules Rolland, bývalý motocyklový závodník týmu Terrot, od něhož ji v únoru 1938 odkoupil mladší bratr jejího druhého majitele, Maurice Trintignant. Ten s ní před válkou i po ní vyhrál několik závodů a poté ji měl až do roku 1974 vystavenou v obývacím pokoji. Dnes vůz s výrobním číslem 51 128 jezdí závody veteranů.

Osobitý styl karosárny Letourneur et Marchand z pařížského předměstí Neuilly

připomnělo čtyřmístné kupé bez středních sloupků Delage D 6-70 ročníku 1936 poháněné šestiválcem 2,5 l konstrukce Delahaye-Michelat. Jen o pár kroků dál jsme mohli obdivovat ještě exkluzivnější sportovní kupé Hotchkiss 686 GS Megeve se šestiválcem 3,5 l. Tento model se vyráběl jen v sezóně 1937, několik rozpracovaných karoserií však v továrně zůstalo a v roce 1939 byly zkompleťovány za použití blatníků a kapot novějšího tvaru. Jedním z těchto exemplářů, které v roce 1939 získali prominentní zákazníci značky, byl i vystavený vůz. Dominique Tessier na výstavě slavil pětadvacet let své renovátorské a karosářské dílny v Chambray na předměstí Tours. Pochlubil se krásným exemplářem vozu Voisin C 28 se šestiválcem 3,3 l

a čtyřstupňovou převodovkou Cotal z roku 1935. Automobilů tohoto typu vznikly jen tři desítky a dvoudveřový model Cimier se tehdy prodával za 95 tisíc franků. Pro srovnání: výkonnější dvoudveřová Bugatti 57 Ventoux s osmiválcem 3,25 l stála 82 tisíc.

Kabriolet snů si v roce 1938 navrhl a dal postavit malíř a výtvarník Paul Arzens (1903–1990), který se později proslavil především designem lokomotiv. Vůz jménem „La Baleine“ (Velryba) skrývá pod futuristickým zevnějškem americký podvozek Buick a na výstavu jej zapůjčilo muzeum v Mylhúzách.

Magnetem stánku britského měsíčníku Classic and Sports Car byl francouzský Gordini 24 S ročníku 1953, závodní spider poháněný řadovým osmiválcem DOHC 3,0 l



Čtyřmístné kupé Delage D 6-70 z roku 1935 s karosérií Letourneur et Marchand, která se obešla bez středních sloupků



Kupé Hotchkiss 686 GS Megeve s tovární karosérií z roku 1939, vyznačující se elegantní zádí s krátkou, výrazně zaoblenou střechou



Gordini 24 S ročníku 1953 překarosovaný v roce 1955 s řadovým osmiválcem DOHC 3.0 l dávajícím přes 260 koní



Komfortní sedan Simca Chambord s motorem V8 2,35 l (1961)

o výkonu kolem 260 k (190 kW). Tento první ze dvou vyrobených kusů byl na jaře 1955 po havárii překarosován. Závodil v Evropě, Africe i Latinské Americe a jeho největším úspěchem bylo prvenství v závodech Coupe de Vitesses na okruhu v Montlhéry, které



Futuristické tvary kabrioletu La Baleine navrhl Paul Arzens (1938)

s ním v dubnu 1956 vybojoval Hernando Da Silva Ramos. O měsíc později pak repasovaný spider koupila spisovatelka Françoise Saganová (1935–2004).

Automobilka Simca, jejíž vozy Aronde a Elysée se na přelomu padesátých a šedesátých let dovážely i do Československa, vyráběla také prostorné automobily s motorem V8, vyvinuté původně francouzskou větví koncernu Ford. Tu Simca odkoupila i s továrnou v Poissy a získala další modelovou řadu. Club Vedette France prezentoval komfortní 4,75 m dlouhý sedan Chambord ročníku 1961 s osmiválcem 2,35 l a tehdy módními „křídly“ na zadních blatnicích.

Italské krásky

Alfa Romeo letos slaví stoleté výročí založení a dala to náležitě najevo. Spolu s moderním kupé Alfa 8C Competizione v Paříži vystavila čtveřici lahůdek. Nejstarší byl spider 6C 1750 GS Zagato ročníku 1932 s přeplňovaným šestiválcem DOHC 1,75 l, jehož prvním majitelem byl letec Arturo Ferrarin, který uskutečnil první let z Říma do Ria de Janeiro. Dnes vůz vlastní francouzský soukromý sběratel. Z továrniho muzea v Arese přicestovala aerodynamická Alfa Romeo C 52 Disco Volante, spider ročníku 1952 s karoserií Touring Superleggera. Vpředu uložený čtyřválec DOHC 2,0 l o výkonu 158 k (116 kW)



Rychlý roadster Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato ročníku 1932



Alfa Romeo C 52 Disco Volante s karoserií Touring z roku 1952



Alfa Romeo Giulia TZ 1, tedy Tubolare Zagato první série (1963–66)



Vzácný kousek: Ferrari 250 GT Spider California ročníku 1957



Siata 208 CS, hliníkové kupé Farina s motorem Fiat V8 2,0 I (1952)



Lancia Aurelia B 52, kupé Pinin Farina s motorem V6 2,0 I (1952)

spideru uděluje rychlost až 225 km/h. Z Arese pochází i kupé Giulia TZ 1, tedy Tubolare Zagato první série se čtyřválcem DOHC 1,6 l o výkonu 113 k (83 kW) dosahující rychlosti 215 km/h. V letech 1963 až 1966 se jich vyrobilo celkem 112 kusů, vystavený exemplář měl šasi č. 100. Paletu doplňoval nabroušený sedan Giulia Ti Super z let 1963–64.

Dvě málo vidané italské krásky přivezli do Paříže švýcarští obchodníci s historickými vozy. Christoph Grohe nabízel vzácné

kupé bez středních sloupků Lancia Aurelia B 52 ročníku 1952 s motorem V6 2,0 l a převodovkou vzadu u rozvodovky, karosované firmou Pinin Farina (ano, tehdy ještě psáno dvěma slovy). Vůz s označením „Rosa d'Oro“ (Zlatá růže) vznikl patrně v jediném exempláři a nový byl dodán do Milána, kde jej první majitel hýčkal třicet let. Curryšský makléř Lukas Hüni prezentoval mimo jiné aerodynamické kupé Siata 208 CS s hliníkovou karoserií od firmy Stabilimenti Farina. Jde o jeden ze tří továrních vozů postavených



Kupé Dino 246 GT s motorem V6 2,4 I před zadní nápravou (1971)



Toto Ferrari 275 GTB bylo vystaveno na Pařížském autosalonu 1964.

v roce 1952 pro závod Mille Miglia a vybavených motorem V8 2,0 l o výkonu 145 k (107 kW) z typu Fiat 8V. S vystaveným vozem startovali Analdo Tullini a Luigi Rossi, tisícimilový závod ale nedokončili.

Francouzská restaurátorská firma Carrosserie Lecoq se pochlubila rudým spiderem Ferrari 250 GT California ročníku 1957, v pořadí 39. z padesáti vyrobených exemplářů tohoto provedení. Motor V12 3,0 l dává 240 k (177 kW), požadovaná cena se potenciálním zájemcem jen šušká do ouška. Poněkud lidovější nabídku představuje vedle stojící žluté kupé Dino 246 GT z roku 1971 s motorem V6 2,4 l o výkonu 195 k (143,5 kW) před zadní nápravou. Těch ovšem byly téměř 2,5 tisíce. Sdružení Sport et Collection, jež popularitu vozů z Maranella využívá k získávání prostředků pro boj s rakovinou, mělo na stánku krásné zelené kupé Ferrari 275 GTB s motorem V12 3,3 l o výkonu 300 k (220 kW). Byl to tentýž exemplář, který v říjnu 1964 obdivovali návštěvníci pařížského autosalonu.



Mazda R 360, 2+2místné kupé s dvouválcem 356 cm³ v zádi (1962)



Dvoustupňové kupé Mazda Cosmo Sport s dvoukomorovým motorem Wankel (1970) je dnes kulturním vozem



Mazda RX-7 ročníku 1981, další sportovní kupé s motorem Wankel

Krásná všehochoť

V prostoru napravo od vchodu, kde jsme v posledních letech byli zvyklí vidat stánek BMW, se tentokrát usídlila japonská Mazda. Ta letos slaví devadesát let průmyslové tradice – v roce 1920 se ale věnovala zpracování korku, stroje přišly na řadu později. První motocykly a nákladní tříkolky v roce 1931, první malý automobil Mazda R 360 Coupé na jaře 1960, tedy před padesáti lety. Jen 2,98 m dlouhé 2+2místné červené kupé R 360 ročníku 1962 poháněné vzadu uloženým motorem V2 o objemu 356 cm³ a výkonu 16 k (12 kW) bylo jedním z magnetů expozice. Přím ale hrálo dnes už kulturní dvoumístné kupé Mazda Cosmo Sport, model 110 S druhé série ročníku 1970 s dvoukomorovým motorem Wankel s krouživými písty. Motor o objemu 2 x 491 cm³ dával ve druhé sérii 128 k (94 kW) a spolu s pětistupňovou převodovkou uděloval 4,13 m dlouhému kupé rychlost přes 190 km/h.



Unikátní prototyp kupé Mercedes-Benz 300 SL postavený v roce 1953

Kupé Cosmo Sport první série s výkonem 110 k (81 kW) a čtyřstupňovou převodovkou debutovalo v červnu 1967 a do léta 1968 se jich vyrobilo 343. Druhá série čítala 1176 vozů, z nichž poslední opustily továrnu v září 1972. I když motor, jehož otcem byl německý konstruktér Felix Wankel (1902–1988), tak docela nesplnil očekávání, Mazda mu v omezené míře zůstala věrná i v dalších desetiletích. Ilustrovalo to bílé sportovní kupé RX-7 ročníku 1981.

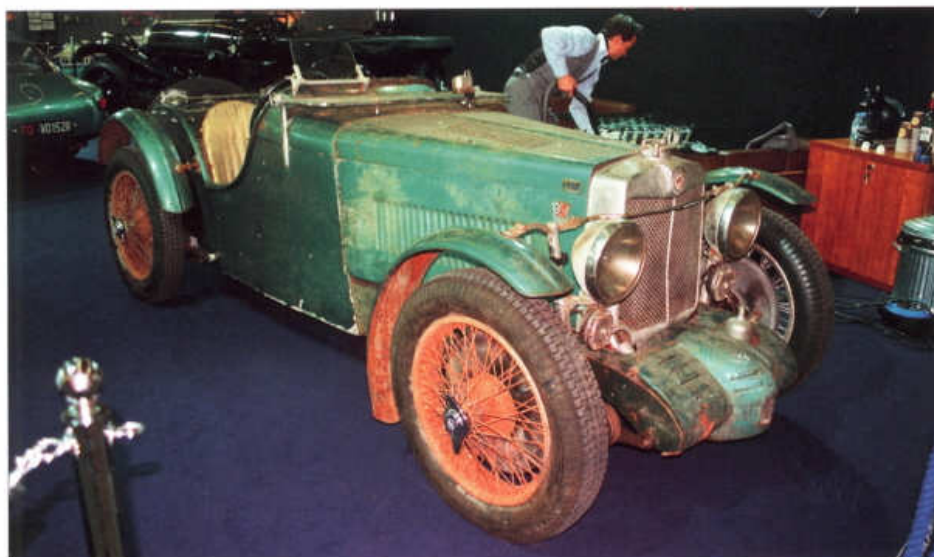


Legenda s křídlatými dveřmi: Mercedes-Benz 300 SL ročníku 1955

A v roce 1991 dokonce sportovní prototyp Mazda 787 s motorem Wankel vyhrál závod 24 hodin v Le Mans.

Věrným partnerem výstavy Rétromobile je značka Mercedes-Benz. Letos vsadila na kupé s křídlatými dveřmi, aby mohla prezentovat svoji novou hvězdu SLS AMG. Společnost jí dělaly unikátní stříbrný prototyp 300 SL ročníku 1953 a o dva roky mladší šedé sériové kupé 300 SL. Kupé s prostorovým trubkovým rámem poháněné řadovým šestiválcem 3,0 l, jenž s pomocí vstříkovaní paliva dává 215 k (158 kW) a uděluje mu rychlost přes 220 km/h.

Krásnou paletu sportovních vozů nabízel majetným zájemcům londýnská firma Fiskens. Nás nejvíc oslovil závodní roadster MG K3 ročníku 1933 velmi autentického vzezření. V květnu 1933 si kompaktní vůz s přeplňovaným šestiválcem 1,1 l o výkonu 120 k (88 kW) pořídila anglická závodnice slečna Enid Riddellová a v letech 1934 až 1939 s ním absolvovala desítky klání na ostrovech i na kontinentu. Po válce se rychlý roadster dostal do USA, kde zůstal téměř čtyřicet let v rukou jediného majitele, po jehož smrti skončil kdesi v kůlně. Dnes je to patrně nejpůvodnější exemplář K3 na světě. Našince ale potěšil i pohled na skromnější a naleštěný roadster MG TC



MG K3 s přeplňovaným šestiválcem 1,1 l o výkonu 120 k (1933)



V předválečném stylu: MG TC ročníku 1947 na klubovém stánku



Berliet typ M o nosnosti 3,5 t poháněný čtyřválcem 4,5 l (1910)

ročníku 1947, poválečný Midget s čtyřválcem 1250 cm³, který zdobí stánek francouzského klubu MG.

Velké divácké přízní se těšila přehlídka dvou desítek malých vozidel určených do města, ale i mimo ně. Otvírala ji Vespa 400 ročníku 1961, maličký polokabriolet, kterých ve Francii v letech 1957 až 1961 vyrobili 30 tisíc. Německou produkci zastupoval proslulý Messerschmitt KR 200 se dvěma sedadly za sebou, střechou odklápěcí do strany a motorem Fichtel-Sachs 191 cm³, s nímž na osmipalcových kolečkách uháněl až 100 km/h. V období 1958 až 1964 vyjelo na silnice přes 30 tisíc těchto strojů, včetně otevřených verzí. Hned vedle stál francouzský prototyp vozíku Biscooter z roku 1953, jehož tvůrcem byl slavný letecký a automobilový konstruktér Gabriel Voisin (1880–1973). Čtyřkolový vozík s hliníkovou otevřenou karosérií, jehož přední osmipalcová kolečka poháněl jednoválec Gnome-Rhone 125 cm³, se ve Francii neujal, uspěl však ve Španělsku. Tam jej v licenci v upravené podobě s jednoválcem Hispano-Villiers vyráběla barcelonská firma Autonomical pod označením Biscuter a přezdívkou Zapatilla (Střevíček). Do roku 1960 tam vzniklo asi 12 tisíc vozíků a několik tisíc dalších s nástavbou kombi.

Jako bublina na kolečkách vypadá vozítko Chantecler ročníku 1955, které vyráběl Paul Vallée v Blois. Mělo trubkový rám, laminátovou otevřenou karosérii a motocyklový motor Ydral 175 cm³. Jezdilo rychlostí až 70 km/h, jeho kusovou výrobu však v roce 1957 zastavilo úmrtí majitele firmy. Ze zcela jiného soudku je prototyp Urbain I postavený v roce 1972 ve vývoji automobilky Citroën. Jen 1,98 m dlouhý vozík s bohatě proskleným odsouvacím krytem dvounásobné kabiny a obvodovým rámem má vpředu vzduchem chlazený plochý dvouválec 602 cm³ z vozu Dyane s výkonem sníženým na 12 k (9 kW), zato s velmi příznivým průběhem točivého momentu. Obešel se bez převodovky, na motor navazuje kapalinový měnič točivého momentu a spojovací hřídel k rozvodovce, poháněná jsou zadní kola. Vozík označovaný také jako Mini-Zup jezdil na devítipalcových kolečkách rychlostí do 70 km/h, kterou hlídá omezovač.

V Paříži byly ovšem k vidění i větší kousky. Třeba přesně stoletý nákladní vůz Berliet typ M ročníku 1910 se čtyřválcem 4,5 l, pohonem zadních kol řetězy, užitečnou hmotností 3,5 t a nejvyšší rychlostí 25 km/h. Nadšenci z lyonské nadace Fondation Berliet jej našli v roce 1987



Dvoupatrový Brillie-Schneider P2 jezdil od roku 1906 po Paříži

ve zbědovaném, ale vcelku kompletním stavu na Korsice a za jediný rok jej zrestaurovali tak, že mohl být počátkem listopadu 1988 prohlášen francouzským ministerstvem kultury – jako vůbec první nákladní automobil – za kulturní památku. Nejmohutnějším exponátem byl 6,24 metrů dlouhý, 4,25 metrů vysoký a 6,5 tun vážící dvoupatrový městský autobus Brillie-Schneider P2 ročníku 1906. Sloužil v Paříži, mohl přepravovat až 32 osob a nepochybně nebylo snadné tento kolos na kolech opatřených pryžovými obručemi ovládat.

Text a foto: Jan Tuček



Bublínu jménem Chantecler vyráběl Paul Vallée v Blois (1955)



Vlevo Messerschmitt KR 200 (1962), vpravo Biscooter (1953)