



Bugatti typ 28 Torpedo z roku 1922 restaurované pro muzeum Schlumpfů pod patronátem Motulu. Vpravo Mathis P, superlehký vůz, který bude pro muzeum Valancaye restaurován toutéž firmou

Rétromobile 2012

Pařížská Mekka pro veteránské fajnšmekry

Každý ročník výstavy Rétromobile je vždy charakteristický určitou tematikou. Ten letošní se byl ve znamení oslav „multinarozenin“ a nejvíce jubilatů představily značky Renault a Citroën. Rekordní počet aut pak nabídla i aukce společnosti Artcurial, včetně nejzávážnějšího vozu L. Hüniho.

Pařížský Rétromobile je pro návštěvníky podobných výstav a zájemce o veterány Mekkou. Co se všude jinde jen opakuje, to tady téměř nenajdete, a přesto se exponáty v Paříži vyznačují rozmanitostí a unikátností. Některé z nich pak zcela jistě uvidíte poprvé v životě. V období mezi světovými válkami uměli takovou paletu karosářských a technických lahůdek vytvořit jen francouzští a italská designéři. Zruční a odvážní výrobci ji pak zvětšili do kovu. Není tedy náhodou, že Francie měla tehdy nejvíce automobilových producentů na světě.

V roce 1902 zvítězil v závodě z Paříže do Vídně Renault Typ K, který byl poháněn prvním vlastním motorem značky Renault. Po téměř 110 letech (v loňském ročníku) měl vítěz formule 1 taktéž motor Renault.

Vystavené historické auto silně připomíná Voiturettu A, se kterou byla Škoda Auto v Paříži minulý rok. Na rozdíl od ní je ale Renault Typ K původní, ne kopii. Letošních 110 let symbolizuje i typové označení 110 u Alpiny Renault A 110 ze šedesátých let, kdy vyhrávala mistrovství světa v rally. A co se týče tvaru karoserie, neztratila rozhodně na své atraktivitě. Další výročí si připomněl Renault 5, oblíbený, levný a praktický vůz slavící letos své čtyřicátiny.

Dalším oslavencem byla nádherná Bugatti 55, která se po renovaci ukázala na veřejnosti poprvé. Unikátní karoserii v roce 1932 ušili u Billetera a Cartiera.

Lang a Riess vyhráli na Mercedesu 300 SL v roce 1952 Le Mans a o 60 let později v lesku této dávné slávy představil Mercedes



Bílá Audi z roku 1913 bylo za účelem zvýšení jeho rychlosti na karoserii odlehčeno leteckým plátnem

moderního nástupce. U této příležitosti vystavuje stuttgartské muzeum další dva vítězné typy SSK a C9.

MC slaví padesátiny svého MGB a Peugeot na sebe upozorňuje téměř kompletní úspěšnou řadou 200 a novým typem 208.

Mezi výjimečná auta dvacátých let patří bezesporu téměř letecká konstrukce Jacquese Gérina s motorem mezi osami. Tehdy se „Gérin“ nepodobal žádnému jinému autu! S nedokončenou aerodynamickou karoserií byl vůz minulý rok znovu objeven v Irsku a k vidění je opět po 80 letech. Tolik z oficiální informace. Pravdou ale je, že: „...gerin stál ještě před 40 lety u Schaffhausenu,



Karoserie raritní značky George Irat je dnes skoro průhledná



Renault 4CV se dovážel i k nám



Aukční síp Bonhams nabízí Daimlera 1907, který jen dvakrát změnil majitele



Čtyřválcová Belgica 1910, 1/2 L, konstruktéra Kelemona



Úspěšný Wanderer 1927, 700ccm s osmi ventily bude dodán i s původním věncem vítěze

přesněji v městečku Neunkirch, u známého rýnského vodopádu. Vůz patřil švýcarskému obchodníkovi s raritami Ottu Törkovi, který s prodejem mému příteli a snad největšímu specialistovi na aerodynamická auta Hansi Peteru Bröhlvi otálel tak dlouho, že než došlo k podpisu smlouvy, tak zemřel. Jeho dcera a syn pak vše prodali na ostrov Man...“ Tolik mi prozradil dotyčný pamětník. Auto je ale zajímavý a budu mu níže věnovat delší odstavec. Mimochodem ve sbírce pana Törka byl i další unikát, aerodynamický vůz s vrtulí na zádi. O tom ale v některém z dalších čísel.

Audi C z roku 1913 se vyznačuje maximálním odlehčením s použitím plátěného leteckého kabátu. Krásný bílý vůz je ve stavu „jako nový“, aniž by bylo použito moderních akrylátových a zatékavých laků a svařovacích metod. Trhákem výstavy bylo v důvěryhodných zdrojích doložené Ferrari 250 Monza Spyder, nebo spíše její ruina, která byla právě včas nalezena v Brazílii, aby ji firma Tradex mohla na Rétromobilu vystavit v autentické patině nahého kovu. Pneumatiky jsou zaručeně původní. Dobový vzduch z nich už dávno zmizel, a tak auto stojí doslova na ráfcích. Hned vedle něj stál von Hansteinův a Barthův Spyder 550 A, chassis 0131, se kterým úspěšně válčili v Karakasu a na Targa Florio. První

bugatku s osmiválcovým motorem vůbec, Typ 28 Torpedo z let 1921–23, vystavovala po renovaci pro Schlumpfovo muzeum na svém stánku firma Motul. Zřejmě se jedná o novou formu symbiózy sponzoringu a reklamy. I malý a lehký Mathis P bude restaurován pro muzeum ve Valancay pod vedením a za financování Motulu. A není náhodou, že tato auta stojí vedle sebe, vždyť Mathis a Bugatti byli nejen kolegové a přátelé, ale oba začínali stavět auta ve Štrasburku. Mnoho nechybělo a jejich první auto se jmenovalo např. Bugathis...

Výstava velkých klukovských snů dále předváděla poválečné sportovní vozy vyrobené pouze jednou... Samodělky, a to klobouk dolů, jsou jako nové, nesou označení jako Renaudat, Romer, BLF či Collet a všechny se podobají buď Ferrari nebo GT 40. Pod karoserií se skrývá většinou běžná neproblematičká mechanika sériových aut, jako jsou Renault nebo Peugeot, a od každého exempláře byl vyroben jen jediný kus. Některé z nich nebyly ani nikdy homologovány, a přesto mají pěkných pár tisíc kilometrů na tachometru – napětí a radost z výrobku byla silnější než francouzské předpisy ... a často než místní policie.

Lukas Hüni z Zürichu se v Paříži na velké ploše představil poprvé a hned s těmi nejvýznamnějšími auty celé výstavy. Jeho pravý

Atlantic (Bugati 57 SC, 1936 z Mullin-Collection) je momentálně nedocenitelný a výjimečné jsou i jeho technické parametry s 200 hp a maximální rychlostí 200 km/h. Vedle něho stál předlouhý Delahaye 165, jeden z šesti kusů, a jedinečný tmavomodrý Voisin s karoserií typu „knifeedge“ byl tehdy postaven jen sedmkrát. V této lize vede osmilitrová Hispano Dubonnet Xenia (nazvaná po jeho manželce), která vypadá jako z jiného světa a byla vyrobena v jediném kusu. Za války jej úspěšně schovával před Němci. Stříbrné kupé má karoserii od Soutschika a interiér je koncipován jako kokpit letadla. Pérování tohoto vozu bylo tak revoluční a účinné, že ho Dubonnet jako patent Hypeflex (coil spring) hned prodal Alfě Romeo, Fiatu, GM, Delahaye. Další unikát se jmenoval Jaguar, ale typem karoserie tam byl jaksi inkognito. Pod plechem této unikátní karoserie alias Jaguar Supersonic od Chia je 120 XK. No, posuďte sami... Vzácný Bentley a závodní maserati tam stály už jen jako do počtu.

Aukční síň Artcurial připravila skoro stovku zajímavých aut, z nichž Delahaye MS, jeden z nejvýznamnějších vozů odhadovaný na 550 000 euro, se neprodal. Delaney Belleville 8L našel majitele za 472 000 euro a auta značek Delage, Bentley, Mercedes-Benz nebo Horch Cabrio nebyly



Pěkně instalovaná výstava produkce Škoda-Auto od roku 1925 spolu s motocyklem firmy L & K



Ferrari 250 s rodokmenem bude na renovaci ještě chvíli čekat



Voisin Aerodyne C25, 1934 ve stylu art déco, v pozadí Atlantic



Renault se španělskou karoserií v původním stavu z roku 1900

vydraženy pod 300 000 euro. Všele zájmu ale bylo Ferrari Spyder LWB režiséra Rogera Vadima. Zvláště pro Francouze vyznačuje toto Vadimovo Ferrari, označované také jako California, magické kouzlo. Vždyť se v něm proháněl po St. Tropez a po Paříži s Brigitte Bardotovou a Annette Stroybergovou. Jeho prodej za 4,5 milionu eur (přes 100 milionů korun) předčil očekávání. Ve hře bylo i několik vozů značky Facel, z nichž typ Excellence přinesl prodejci skoro 200 000, a Bizzarini za 350 000 také příliš nepřekvapilo. Naopak o Maserati příliš zájem nebyl.

A jakou karoserii dostane dodnes nedotknuté, avšak pojízdné chassis Anslado Sport V8 z roku 1930? Zaujalo i celé stádo poválečných talbotů a hotchkissů, kdysi prestižních aut na drátěných kolech, odhadnutých na „neuvěřitelně pouhých“ 20 000 eur. Prodány byly všechny vesměs za dvojnásobek. Panhard Levassor Dynamic, poplatný době, se nápadně podobal jedné pragovce. A nebo to bylo naopak? Nicméně jeho cena byla 45 000 eur. Nejstarším autem aukce byl Decauville Voiturelle z roku 1898 se vzduchem chlazeným dvouválcem, v dobrém a pojízdném stavu, a prodal se za 83 000 eur. Roamer a Armstrong v předrenovačním stavu se neprodaly, zato Citroën 2 CV zvaný

kachna (edice Beverly Hills) se zaručenými pouhými 116 tisíci mil na tachometru dosáhl závatných 60 000 eur. S výsledkem aukce tedy mohou být v Artcurialu spokojeni, prodalo se 90% nabízených aut a celková suma dosáhla skoro 14 milionů eur.

Aukční síň Bonhams představuje pro svou aukci v Goodwoodu skvosty ze sbírky hodináře Danielse, připravené rovnou pro soutěž elegance. Mimo jiné vystavila sportovní bugatku a Daimler Roi de Belges (1907) hraběte Cravena, v původním stavu po pouhých dvou majitelích. Auta mají nezpochybnitelný původ, historii, ale i cenu. Zatímco Bentley TT jen jako původní vypadá a ve skutečnosti jde o skládanku z dílů asi tučtu aut roku výroby 1960. Bonhams to přesně dokumentuje a nemlží.

Mimo aukci ještě nadchla dvě auta, jen o dva roky mladší než Decauville. Jednak De Dion Bouton, kde jsem byl svědkem odhalení nepříslušejícího motoru, což způsobilo malý skandál(!). A to byli zájemce a prodejce krátce před uzavřením smlouvy. Druhým byl stejně starý renaultek, s výjimečně zachovalou původní, dřevo-proutenou španělskou karoserií od Vignolasa, výrobce kočárů (jak bylo uvedeno na starobylém štítku). Ze závodních aut se mi nejvíce

líbily Panhard Levassor 1908 s kompletní závodní historií a též bleděmodrý Talbot Lago T 156 C, ročník 1936, a další Talbot Monoposto u Hüniho.

Škoda Auto se blýskla pěknou prezentací pěti aut z různých období a ukázala, že už od roku 1925 vyrábí pozoruhodné vozy. Na velkém prostranství vystavila zbrusu novou hispanku, krásné Monte Carlo, Superb, Populár, zelenou Felicii a krásný motocykl Laurin & Klement. Škoda jen, že přítomný personál nebyl jazykově vybaven, zrovna jako nejsou ani Francouzi, a tak jsem rád vypomohl.

Ve druhé hale posedávali okolo svých veteránů „pohodáři“ ze značkových klubů, všude stolky, šampaňské, dobrá nálada. A všichni byli ochotní kdykoliv vyskočit a zodpovědět otázku nebo na požádání zapózovat před spouští fotoaparátu. Ve francouzských klubech fungují renovace aut na základě výměnného obchodu – každý umí něco. Na jednom takovém stánku seděl u dvou skvostů jeden velmi distingovaný pán. Dozvěděl jsem se od něj, že do svého auta investoval 3120 hodin kvalifikované práce a že ty peníze sice nikdy zpět neuvidí, ale že mu prostě dělá radost takové auto vystavit. Jeho Delage 120 Chapron 1937, samozřejmě s elektromagnetickou převodovkou



Závodní Panhard Levassor 1908 s dvojitým řetězovým náhonem



Před 110 lety završel u Renaultů poprvé motor vlastní výroby a to je důvod vystavit na Rétomobile potomky s typovým číslem 110 – Alpine Renault A 110

firmy Cotal, jejíž ovládání joystickem se nápadně podobá tomu, s čím si dnes hrají děti na konzolách, a Rochet Schneider 26 SIX ročník 1930 z lyonské nobl kovářny stály opravdu za trochu delší zastavení a poklábosení o podrobnostech renovace. A pak tu byla k vidění po dlouhé době jedna monica. Malosériový vůz s americkým motorem se dochoval jen v několika prototypch. Historie tohoto posledního francouzského luxusního vozu, který se měl stát nástupcem facelů, je plná nejasností. Monica měla být tím „nej-nej“ a byla myšlena pro nejvyšší vrstvu solventních kupců. Že tyto vozy neznáte? Nevadí, o nich vyjde první kniha.

Ještě déle jsem se zastavil u malé prezentace internetového portálu firmy Prewarcars. Vystaven tam byl skelet na kolech, s motorem před zadní osou, karoserie nikde. Jedinou konstrukci na základě poznatků z aviatiky realizoval a neúnavně testoval v Paříži Jacques Gérin. V roce 1923 nechal od firmy Ratier postavit samonosný skelet z duralových profilů tvaru U a L, doplněných jako sendvič dřevěnými lištami a pomocným děrovaným rámem z lehké slitiny alpacky. Žádné chassis v pravém

smyslu slova, ale přední a zadní pomocný rám, pospojovaný a integrovaný do žebrované klece. Tato konstrukce a forma byly tak revoluční, že se právě Gérin musí považovat za první aerodynamické auto na světě. Bez vnějšího zakrytí karoserie se testovalo dva roky a najezdilo několik tisíc kilometrů. Zvláštní pozornost věnoval Gérin brzdám a pérování. Brzdy předních kol vybavil dvanácti hydraulickými paknami a zavěšení kol stejným počtem pér s třecími tlumiči, vše v horizontálních válcích naplněných olejem. Zadní brzdy byly uvnitř převodovky. Světlomety byly spojené s otáčením kol, podobně jako o několik desetiletí později např. u Citroënu.

Na dotaz mi pan Bergsma vysvětlil, že dvoulitrový motor se dvěma vačkovými hřídeli postavil pro Gérina zkušený konstruktér Janvier Sabin. Zapalování obstarávala dvojitá magnetka a svíčky měl z obou stran motoru. Celý motor s příslušenstvím byl usazen před zadní osou a dal se prý demontovat jedním (francouzským) klíčem za 15 minut, jako to později sériově realizoval Porsche u brouka. Předimenzovaný chladič s velkou čtyřlopatkovou vrtulí



Talbo Lago Monoplace Décalée, 1939, nádherný vůz s kompletní ale ne zvláště úspěšnou závodní minulostí měl konkurovat německým šípům



Dalage V12, ale pouze 2L! pět rychlostí z roku 1924

zajišťoval dobré chlazení. Sklon volantu se dal nastavit z řidičova sedadla a palubka byla poseta kontrolními instrumenty. Jeden speciální budík měl dvojitý indikátor tlaku oleje v třecích tlumičích předních kol. Pérování zajišťovaly trojitě vinuté pružiny



Do perfektní podoby individuálně postavené sportáky, vycházející v základu z běžných automobilů. Zde La Collet...



S tímto krasavcem, Spyder California LBW vozil Roger Vadim Brigitte Bardotovou



...a další ukázkou je La Romer



Delage DB 120 od Chaprona, r. 1937, ztrávil pod plachtou 40 let, s klíčkem pod volantem a byl restaurován za 3120 hodin



Vzácný 8L Delaunay Belleville, karosovaný Rothschildem z roku 1913 v původním a spolehlivém pojízdném stavu



Málo známý Chenard & Walker T 24 C, 1936 2,5 litr, s předním náhonem systeme Gregoire a elektromagnetickou převodovkou Cotal. Byl oblíbený u gangstrů a představoval noblesní konkurenci například Citroënům. Jediný zachovalý exemplář!



Facel Excellence Coupé



Aerodynamický pojízdný skelet Jacquese Gérina, 1921 – dva roky testovaný a nikdy karosovaný, motor před zadní osou, 2L, 4 válce, 8 svíček – bezestupňová převodovka

v gigantických vodorovných válcích naplněných olejem. Ramena zavěšení byla nasměrována opačně (shora dolů a dozadu), jako se tehdy používala v letectví. Jako jediný vážný nedostatek se jevila při testech bezestupňová převodovka. Plochá podlaha umožnila pohodlný prostor pro cestující. Kliky všech dveří byly už tehdy integrovány do vertikálního žebra i jinak hladké stěny auta. Karoserie měla být pokryta leteckým plátnem, ale tak daleko se vývoj již bohužel nedostal.

Rétromobile v Paříži, tedy výstava, aukce, nabídka dílů, doplňky a klubová prezentace, je svým rozsahem daleko menší než ostatní evropské a zvláště německé výstavy veteránů, právě zde ale platí staré přísloví, že méně je někdy více.

Text a foto: Jiří W. Pollak



Delahaye 135 na klubovém stánku



Hydromobil – tříkolový, celodřevěný člun, řetězem poháněn Fordem V8, je unikát z roku 1942



Avantgardní a úsporný Panhard Dyna na klubovém stánku vedle Bugatti Brescia



Schneider a Rochet 1930 z lyonské produkce se vrátil do Francie z Alžíru



Panhard, Delahaye a Bentley jsou též v nabídce Aukce Artcurial



Nejstarší vůz aukce: Decauville 1898