



FRAN- COUZ- SKÉ *lahůdky*

PARÍŽSKÁ VÝSTAVA RÉTROMOBILE 2014 NABÍDLA BOHATOU A PESTROU PODÍVANOU.
VYBRALI JSME ALESPOŇ NĚKTERÁ LÁKADELA FRANCOUZSKÝCH ZNAČEK.

▲ Prototyp C 10 měl bohatě prosklenou kabину a odklápací kupoli na zadní

▼ Luxusní sedan Citroën SM Opera karosovala v roce 1973 firma Chapron. Henri Chapron navrhl zcela nově tvarovanou zadní





▲ Futuristicky pojatý Citroën C 10 z roku 1956 se do výroby nedostal

▼ Rodinný ideál z roku 1960: sedmimístné kombi Citroën ID 19 Familiale

▼ Elegantní kabriolet Citroën SM Mylord s karoserií Chapron z roku 1973

Letošní už devětatřicátý ročník únorové pařížské přehlídky soustředil do haly č. 1 výstaviště u Versailleské brány pět stovek vozidel. Jako obvykle hrály prim expozice domácích značek Citroën, Peugeot a Renault. Země galského kohouta ovšem reprezentovaly i desítky dalších expozic, od značkových klubů přes specializované renovátorské firmy až po společnosti obchodující s veterány.

S dvojitým šípem

Citroën si jako hlavní téma zvolil rodinné vozy, jejichž retrospektiva vrcholila nejnovějším modelem Grand C4 Picasso. Proslulou řadu Traction Avant s předním pohonem, jež letos slaví osmdesátiny, zastupovaly dva prostorné sedmimístné modely Familiale z let 1936 a 1957.

K vidění však byly i jiné zajímavosti. Uprostřed stánku lákal příchozí prototyp lehkého aerodynamického vozu C 10 z roku 1956. Bohatě prosklená kapkovitá karoserie futuristických tvarů s křídlatými horními partiemi bočních dveří skrývá v přídi vzduchem chlazený plochý dvouválec 425 cm³ z „kachny“ 2 CV. Dvouválec pohání přední dvanáctipalcová kola a vzhledem k hmotnosti vozu pod hranicí 400 kg může udělovat rychlosť až 110 km/h. Záď voziku se silně zužuje, takže rozchod zadních jen osmipalcových kol nepřevyšuje 600 mm. Nekonvenční C 10 měl přepravovat dva dospělé a dvě děti, do výroby se však nikdy nedostal.

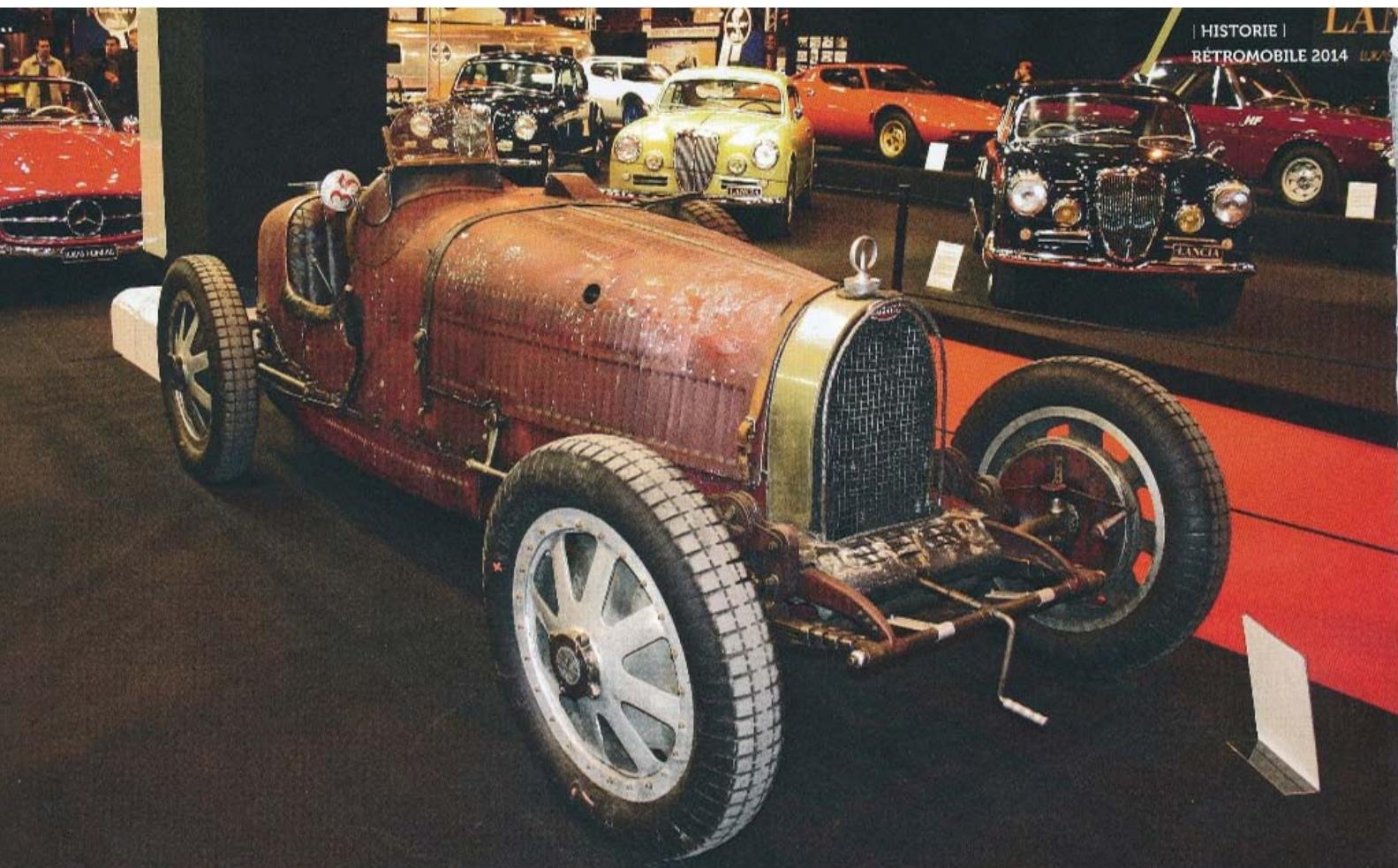
Impozantním exponátem byl Citroën SM Opera, luxusní sedan ročníku 1973, jehož přední kola pohání motor V6 Maserati o objemu 2,7 litru



opatřený vstřikováním paliva. Ze sériového dvoudveřového kupé SM jej přestavěla karosárna Chapron, jež sídlila na pařížském předměstí Levallois. Rozvor prodloužila o půl metru na 3,47 m, celková délka čtyřdveřového vozu vzrostla na 5,3 m. Sedanu SM Opera bylo v letech 1972 až 1974 zhotoven jen osm a každý je dnes vzácným sběratelským objektem.

To platí i o kabrioletech Citroën SM Mylord, kterých karosárna Chapron z kupé SM přestavěla šest. Jeden z nich na výstavě spojuje s desítkami dalších automobilových skvostů nabízela ▶





▲ Časem poznamenaná, ale autentická závodní Bugatti 35 C ročníku 1928

▼ Čtyřdveřový kabriolet
Bugatti 46 S se švýcarskou karoserií z roku 1930

▼ Kabriolet Delahaye 135 M
ročníku 1948 s karoserií Figoni et Falaschi

▼ Otevřený Hotchkiss 1350
▼ Anthéor z roku 1952
karosoval Henri Chapron

▷ aukční síň Artcurial. Kabriolet původně šedé barvy, jenž byl vystaven v říjnu 1973 na pařížském autosalonu, karosárna Chapron v létě 1975 omladila zlatou metalizou a prodala jej zástupci značky s dvojitým šípem v alsaském Colmaru. V jeho rodině vzácný kabriolet opatrovali až do nedávné doby. Artcurial jej v Paříži vydražil za více než 548 tisíc eur (asi 15 milionů Kč) a zlatavý SM Mylord se tak stal historicky nejdražším automobilem Citroën.

S patinou i leskem

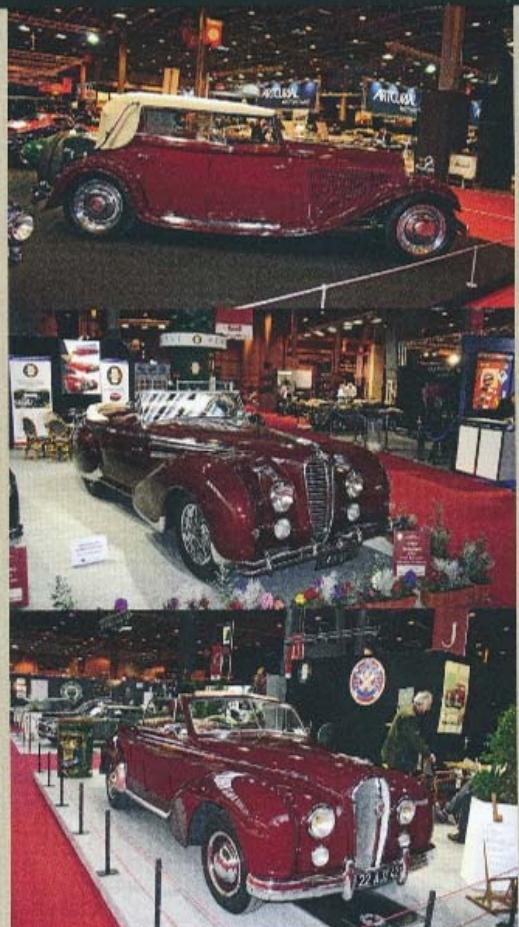
Ne každý vzácný exponát musí svítit naleštěným lakem. Švýcarský obchodník s historickými automobily Lukas Hüni nabízel v Paříži časem dosti poznamenanou, ale velmi autenticky působici závodní Bugatti 35 C ročníku 1928 vybavenou dvoulitrovým řadovým osmiválcem s kompresorem.

Spolu s jedním z japonských zajímců jsme měli příležitost nahlédnout i pod kapotu, s výjimkou moderních kabelů a dalších prvků elektroinstalace osmiválec vyhlízel a voněl velmi důvěryhodně. Jak jednání dopadla, však nevíme. Každá opravdová „pětatřicítka“ s prokazatelným životopisem je dnes velice drahou záležitostí.

Pořádný balík peněz hodlala vyinkasovat i londýnská firma Fiskens, v jejíž nabídce na výstavě Rétromobile figuroval vínově červený čtyřdveřový kabriolet Bugatti 46 S ročníku 1931. Mohutný automobil s rozvorem 3,5 m má pod kapotou řadový osmiválec 5,4 l přeplňovaný kompresorem, třístupňová převodovka je kvůli rozložení hmotnosti vzadu, v bloku s rozvodovkou.

Typ 46 a jeho kompresorová verze 46 S nesou přezdívku „Malá Royale“, vystavený vůz byl jako podvozek dodán do Švýcarska, kde jej oblékla bazilejská karosárna Reinboldt und Christie. Po válce skončil v USA, počátkem osmdesátých let jej v rozloženém a dosti neutěšeném stavu získal sběratel Henry Petronis. Po nákladné renovaci, která trvala dlouhých čtrnáct let, je tento exemplář údajně jediným dochovaným vozem Bugatti 46 S opatřeným otevřenou karoserií.

Poslední období francouzské automobilové klasiky připomínaly mimo jiné dva kabriolety zvučných jmen, shodou okolností oba ve vínově červeném laku. Hvězdou expozice Francouzské





▼ Kompaktní roadster
Peugeot 172 R Grand
Sport ročníku 1926

▼ Jeden z posledních
kabrioletů Peugeot 402
Darl'mat Sport (1938)

▼ Kabriolet Peugeot 203,
karosovaný švýcarskou
firmou Worblaufen

▲ Dvoumístný vozík Mochet
Velocar poháněný
jednoválcem 125 cm³



federace historických vozidel FFVE byl čtyřmístný kabriolet Delehaye 135 M ročníku 1948 po- háněný řadovým šestiválcem 3,5 l. Otevřenou dvoudveřovou karoserii jej opatřila firma Figoni et Falaschi, jedna z nejprestižnějších pařížských karosáren.

Skromnějším, ale také velmi elegantním dojmem působí kabriolet Hotchkiss 1350 Anthéor z roku 1952 se čtyřválcovým motorem 2,3 l a karoserií Chapron. V letech 1951 až 1954 byly vyrobeny jen dvě desítky těchto vozů, deset dalších kabrioletů s označením 2050 Anthéor mělo pod kapotou řadový šestiválec 3,5 l.

Kategorii nejskromnějších francouzských vozidel z padesátých let reprezentoval dvoumístný vozík Mochet CMY ročníku 1954 s motocyklovým jednoválcem 125 cm³ značky Ydral v zádi.

Lev ve sportovním

Expozici se lvem ve znaku uváděla dvojice sportovních vozů: nejnovější a nejrychlejší kupé RCZ R (test na straně 49) a malíčký roadster Peugeot 172 R Grand Sport ročníku 1926. Čtyrválcový motor 720 cm³ spojený s třístupňovou převodovkou mu umožňoval dosahovat rychlosti kolem 60 km/h, takže jen 3,4 m dlouhý vozík vystačil s brzdami na zadních kolech. A přece se stal hitem – za necelé tři roky (1925–1927) se jich prodalo více než 27 tisíc.

Zcela jiný příběh nám vypravoval bílý kabriolet Peugeot 402 Darl'mat Sport ročníku 1938. Pařížský zástupce značky Peugeot Emile Darl'mat (1892–1970) se v roce 1937 rozhodl nabídnout zákazníkům osobitě střízený sportovní vůz. V Sochaux vyjednal dodávky upravených podvoz- ků s výkonnějším motorem, atraktivně střízené karoserie v provedení roadster, kupé a kabrio- let navrhl designér Georges Paulin (1902–1942), civilním povoláním dentista. Ve své dílně na pařížském předměstí Rueil-Malmaison je stavěl karosář Marcel Pourtout (1894–1979).

Celkem vznikla v letech 1937 a 1938 jen stovka automobilů Darl'mat, včetně tří desítek kab- riotet. Bílý exemplář 402 DS je jeden z posledních vyrobených, s dvoulitrovým čtyrválcem vyladěným na 70 k (51 kW) dokázal zamlada uhánět rychlosť přes 140 km/h. Připomeňme, ▶



▲ Komfortní Simca Chambord
poháněná motorem V8
o objemu 2,3 l

Prototyp Renault 900
vznikl ve spolupráci
s karosárnou Ghia (1959)

▼ V zádi má Renault 900
motor V8 složený ze dvou
čtyřválců typu Dauphine

▼ Prototyp Matra P 18
z roku 1981 – předchůdce
vozu Renault Espace

► že Georges Paulin, který mimo jiné navrhl i plechovou odklápací střechu Eclipse, se za války zapojil do protinacistického odboje a na první jarní den roku 1942 ho nacisté popravili zastřelením.

Vzácným kouskem je i čtyřmístný kabriolet Peugeot 203 ročníku 1951 se švýcarskou karoserií Worblaufen. Karosář Fritz Ramseier z Worblaufenu oblékl v letech 1951 až 1953 jen deset kabrioletů tohoto typu vybavených čtyřválcem 1,3 l.

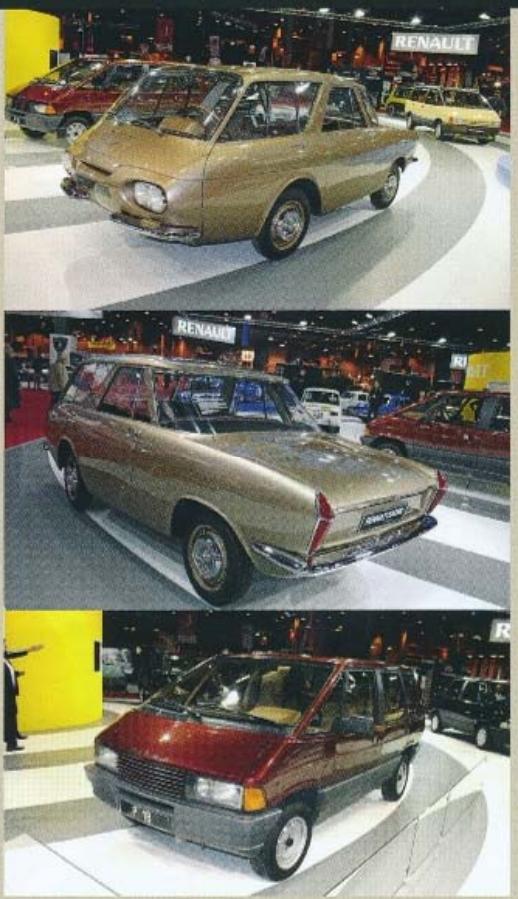
Renault a spol.

Jedním z hlavních témat expozice značky Renault byly nadcházející třicáté narozeniny velkoprostorového průkopníka jménem Espace. Jedním z gratulantů byl nekonvenčně střížený prototyp Renault 900, který vznikl v roce 1959 ve spolupráci s italskou karosárnou Ghia.

Renault 900 dostal do výšky nevyklenutou trambusovou karoserii s předními sedadly umístěnými na podbězích předních kol. Celý prostor pro cestující je posunut kupředu, zatímco v zádi se skrývá kapalinou chlazený kompaktní motor V8 o objemu 1,7 l postavený s využitím dvou čtyřválcových bloků typu Dauphine.

Podstatně blíž k budoucímu sériovému MPV měl prototyp Matra P 18 z roku 1981. Matra byla tehdy spojena s koncernem PSA a pro P 18 použila mechanické skupiny vozu Talbot Solara, včetně poháněcího ústrojí s motorem uloženým napříč.

Peugeot revolučně vyhlizející projekt odmítl, prožíval tehdy nelehké období a investoval jen do záchranného programu, z něhož vzešly typy 205 a 309. Šéf automobilové divize firmy Matra Philippe Guédron se nevzdal, dal postavit novou maketu a s ní se koncem roku 1982 obrátil na prezidenta automobilky Renault Bernarda Hanona. Tentokrát uspěl, projekt Matra P 23 vycházející z Renaultu 18 s motorem podélně před přední nápravou se proměnil v projekt J 11 značky Renault, v červnu 1983 byla uzavřena smlouva a v říjnu vyjely z továrny Matra v Romorantinu první předsériové vozy Renault Espace. Po poněkud vlažném startu v sezóně 1984 se



RENAULT

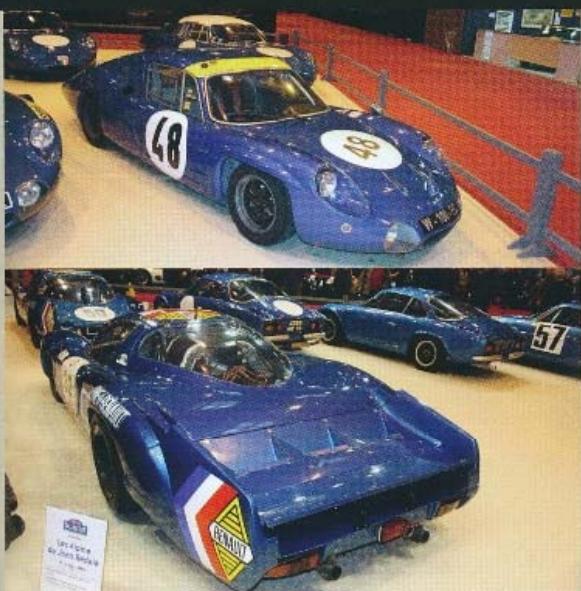


▼ Kupé Alpine M 64 se čtyřválcem 1,3 l před zadní nápravou (1964)



▲ ▲ Sériový Renault 8 Gordini ročníku 1967
▲ Unikátní „gordinka“ s motorem DOHC o objemu 1,5 l (1967)

▼ Členitá záď kupé Alpine A 222 poháněného motorem V8 3,0 l (1969)



Espace v následujících letech stal opravdovým hitem a v Evropě založil kategorii velkoprostorových vozů MPV.

Trídou sám pro sebe byl Renault 8 Gordini představený před půl stoletím, na podzim roku 1964. Rodinný sedan s motorem za zadní nápravou proměnil proslulý ladič Amédée Gordini (1899–1979) ve sportovní náčiní použitelné i v každodenním provozu.

První verze se dvěma světlomety, motorem 1108 cm³ o výkonu 90 k SAE (66 kW) a čtyřstupňovou převodovkou uháněla rychlosť až 170 km/h. Vyráběla se pouze v modré barvě a navenek ji prozrazovala dvojice podélných bílých pruhů na kapotách a střeše.

V létě 1966 debutoval ještě nabroušenější Renault 8 Gordini 1300 se čtyřmi světlomety, motorem převrtaným na 1255 cm³ a vyladěným na 103 k SAE (76 kW), pětistupňovou převodovkou a přidavnou nádrží v přidi. Dosahoval rychlosť přes 175 km/h a z 0 na 100 km/h sprintoval za 10 s.

Byl k mání nejen v modré, ale i v bílé, žluté, červené a v závěru kariéry také v šedé a tmavě zelené barvě. Do června 1970 vzniklo celkem 12 tisíc vozů Renault 8 Gordini, z nichž čtyři pětiny měly motor 1,3 l. Mnohé proháněli o vikendech po okruzích mladí jezdci, kteří bojovali o body v seriálu o Pohár Gordini a snili o kariéře profesionálního závodníka. Těm nejlepším se sen vyplnil.

V přehlídce „gordinek“ na výstavě Rétromobile se objevil i jeden unikát. Nenápadně vyhlížející modrý vůz ročníku 1967 skrývá v zádi čtyřválec 1470 cm³, který Amédée Gordini opatřil rozvodem DOHC, tedy dvěma vačkovými hřídeli v hlavě, a vyladil nad hranici 140 k (103 kW).

Další modrou legendu připomínala retrospektiva sportovních vozů Alpine, jejichž otcem byl Jean Rédélé (1922–2007). Mezi třinácti vystavenými exempláři figurovaly klasické „alpinkys“ A 110 a A 310 s motorem v zádi, ale také sportovní prototypy z let 1963 až 1974, které se na veřejnosti objevují jen zřídka.

K nejzajímavějším patřilo aerodynamické kupé M 64 ročníku 1964 v úpravě pro vytrvalostní závody se čtyřválcem DOHC o objemu 1,3 l před zadní nápravou, stejně jako kupé A 211 a A 222 z let 1967 a 1969 poháněná třilitrovým motorem V8 Gordini, která v Le Mans dosahovala rychlosť přes 300 km/h. □