



Automobilové muzeum Rochetaillé, Francie

Lyonská oblast je známa jako kulinářská, vinařská a rekreační. Všude vinice a zámky a samozřejmě možnost degustací... Lyon, milionové město, se stal v posledních dvaceti letech důležitým kulturním centrem.

V Lyonu a okolí bylo ve dvacátých letech téměř sto automobilových továren a továrniček. Také proto je tam dodnes mnoho dlouhých splavných průplavů, protínajících křížem krážem celou Francii. Tyto vodní cesty sloužily jako logistické tepny pro vzkvávající průmysl. Historická, dodnes funkční zdymadla, často nad úrovní okolní krajiny, jsou velkou atrakcí. Prostě důvodů dost, aby si tam člověk naplánoval dovolenou, vybral to „správné“ auto a vydal se na poznávací cestu... a při té příležitosti navštívil alespoň jedno automobilové muzeum, které stojí za to – vždyť do Beaujolais a Burgundska je coby kamenem dohodil.

V Lyonu a okolí je mnoho muzeí a každé z nich má svoji specifickou přitažlivost. Jedno z nich je v záměčku položeném vysoko nad širokým proudem řeky Soany, ani ne 20 km jižně od Lyonu ve vesnici Rochetaillé*.

Na první pohled není možné uhádnout, jaké poklady se zde skrývají. Úzký vchod, strmá točitá schodiště, mnohočetná zámecká okna...

Do záměčku byla svezena sbírka pana Henriho Malartre, která dala základ velké výstavě vesměs loukořových vozů a rarit z doby okolo přelomu století. Malartre začal se sbírkou po Velké ceně Evropy,

která se jela v r. 1924 v Lyonu. Do té doby se o auta moc nezajímal, ale závodníci jako Ascari, Bennett a Ferrari a jejich auta na něho udělaly neuvěřitelný dojem. Začal tedy podnikat a zabýval se dodávkou náhradních dílů pro automobily. Tajemstvím jeho úspěchu byla dodávka umytých a zabalených dílů z ojetin. Jeho soukromá sbírka aut pomalu rostla. Zvláště ho nadchla auta pro individualisty, Rochet-Schneider, Gobron-Brillé, Lorraine, Naudin, Luc Court. Všechno značky pominuvší slávy... Za války vzala jeho sbírka málem za své, když byl zatčen a mučen za dodávky partyzánům francouzského odboje. Po válce přibýly do sbírky velkorysá dary a vzniklo muzeum s přístavkem klasických a závodních automobilů. Sám slavný závodník a konstruktér Amédé Gordini daroval muzeu tucet svých miláčků.

Před odchodem do penze daroval p. Malartre svou sbírku městu Lyonu.

V muzeu je možno obdivovat okolo 200 aut – Bugatti, Lancii a Rollsu podobné rarity jako Sizaire, legrační Leon Bollée,



Elegantní Luc Court H4 S2, r. v. 1928



Renault, r. v. 1901, typ D, jednoválcový püllitr, se řtil rychlostí až 40 km/h





Monotrace, r. v. 1928, podobný německému Mauseru. Zatahovací stabilizátory, které dnes obdivujeme u proudnicových motorek od švýcarského Wagnera, byly vymyšleny již před osmdesáti lety

trojkolky a „ultralight auto“ Hugot 1897 s ratanovou karoserií, prototyp Citroena „kachny“... a také ke stove dvoukolových rarit až po závodní kolo několikanásobného vítěze Tour de France Jacquesa Anquetila.

Pozorný návštěvník si musí klást otázku, jak se sem ty vozy dostaly. Vždyť stojí v krásných komnatách, aristokratických ložnicích, budoárech, fumoirech a chodbách. Tedy – většina aut musela být rozložena na díly a v interiéru zase odborně složena a zakonzervována. Celkový dojem zvyšuje



Gobron-Brillé, r. v. 1898. Dva válce v řadě s dvěma protichůdnými písty, účinná konstrukce na zmenšení vibrací, 1600 ccm, řetězový převod. Auto vážilo tunu (!) a jelo cca 40 km/h

dobová dekorace kolem aut. Figuríny v kostýmech, obrazy ze závodů a trofeje nás přenesou do dob dávno minulých.

Jedna z raritek sbírky je sidecar s uložením motoru na distálně uspořádané ose odůvodněné ideálním rozložením hmotnosti a snížením těžiště spřezení. Tuto vlastnost měly zvláště ocenit mobilní dámy, kterým prý motor vzadu podstatně ulehčoval nástup a snižoval hlučnost, aby mohly za jízdy štěbetat.

V depozitáři muzea je nashromážděno dalších padesát klasických aut a tučet proto-



Corré, r. v. 1904, luxus ve dřevě, mosazi a kůži, blatníky z překližky, byl cestovní automobil se zásobou náhradních dílů a pneumatik. Defekty tvrdých gum a praskající loukotě byly důvodem častých nehod. V té době se rozvíjela výroba pneumatik s duší u Michelinu a Dunlopu...

typů. Mezi nimi je i první kachna – Citroen 2CV. Za zmínku stojí Hitlerův Mercedes. Francouzská armáda ho ukořistila a převzela z Berchtesgarden. Pancéřovaný osmimístný kabriolet byl tenkrát vybaven dvěma kompresory a přes enormní váhu urazil až 200 km/h. Měl neprůstředná skla, naplněná pneumatiky, podlahu z 6cm pancíře. Jeden francouzský voják na auto „z hecu“ vystřelil celý zásobník kulometu – téměř beze stop.

Řediteli muzea panu Vaireaux děkuji za cenné informace a podporu při rešerších pro tuto reportáž. České čtenáře jistě potěší, že pan Vaireaux si spolu se svým přítelem p. Ursinim nedávno pořídil Tatra 603/1, kterou právě s láskou renovují. Veškerou dokumentaci potřebnou pro odbornou rekonstrukci vozidla dodal krajan pan Paulík.

Z Lyonu vede do Ženevy 150 kilometrů malebné cesty vesnicemi vklíněnými mezi savojské velehory, kde příště navštívíme Musée de l'Automobile.

Jiří W. Pollak, Curych



Marcel ze tří bratrů Renaultových se zabil při závodě Paříž–Madrid. Už tehdy se dosahovalo průměrné rychlosti 100 km/h – s auty se špatnými jízdními vlastnostmi a ještě katastrofálnějšími brzdami



Hispano Suiza, r. v. 1936, pětilitrový šestiválec, sloužil r. 1945 i De Gaullovi. Reprezentační vůz par excellence. Firma se kdysi proslavila leteckými motory



Stela RCA, r. v. 1941, elektromobil; 48 článků dávalo 335 Ah. Jen baterie vážily tunu, auto vydrželo jet cca tři hodiny rychlostí 28 km/h, přičemž max. rychlost byla 50 km/h

