



Osobní závodní vůz vynikajícího francouzského závodníka Louise Trintignanta, který se v roce 1933 s Bugatti zabil na Picardii



Autentická alfa, účastnice Mille Miglia, tehdy a nedávno znovu...

Rétromobile 2017

Rozmanitost a kvalita

Rétromobile v Paříži bývá vždy prvním salonem veteránů v novém roce a rozmanitost značek a pestrost modelů, jakou prezentuje, jej zaslouženě řadí k těm nejlepším na světě. V Paříži se návštěvník setká s dávno zašlými modely, má možnost vybrat si auto svého snu ke koupi, prohlédnout si atraktivní firemní prezentace a zúčastnit se tří kvalitně obsazených aukcí.

Francouzi jsou známí pro svou věrnost národním kvalitám. Samozřejmě zde tedy převažovaly značky De Dion, Delage, Delaunay, Delahaye, Facel, Salmson či Talbot než kdekoli jinde v Evropě. Letos ubylo prezentací renomovaných sbírek ve prospěch prodejních rarit. K máni bylo několik voituret a cyclecarů z doby kolem přelomu 19. století, což kupujícímu umožní zúčastnit se např. závodu Londýn–Brighton. Zrovna tak zajímavá byla nabídka sportůků s historií Mille Miglia.

Letos bylo nápadné, kolik se zde objevilo citroěňů a delahayeů. Chapronovým kabrioletům sekundovaly speciality jako DS Dandy či DS Concorde. Zájem publika i kupců si udržuje Aston Martin a spolu s bugatkami patří k trvalejším veteránských

výstav i aukcí. Jedním z magnetů publika byl Bondův Aston DB 5 (slavný agent s ním jezdil ve filmu Goldfinger), vybavený kulomety, noži na pneumatiky, rotujícími SPZkami a dalšími vychytávkami.

Nejpůvodnější vozy s kompletní historií a minimálními zásahy renovátorů přivezl L. Hüni. Mezi bugatkami pilotovanými hvězdami jako Trintignan nebo Dreyfuss stálo i jedno z nejčistších aut světa – Bugatti T 57 SC Atlantic. Vedle bugatek parkovaly Hüniho bentleye, které zářily v letech 1924–30 hlavně na 24h Le Mans.

Firemní, takřka rodinná prezentace Citroënu a Peugeotu určitě zaujala děti i pamětníky. V čele stál obrněný pásovec B2, který v roce 1922 jako první vůz v historii, navzdory pouhým 20 koním, přešel

celou Saharu. Několik variací kabrioletů DS dokreslilo nabídku pozdějších aukcí. Peugeot vystavil nejstarší auto veletrhu Typ 3, hned vedle nádherného rodinného kabrioletu z osvědčené typové série 301.

Ani motorkáři nevyšli s prázdnou. Výstava v letos rozšířeném prostoru obsahovala věru skurilní speciality. Michaux-Perreaux z roku 1871 pohání parní stroj a jde vlastně o nejstarší motocykl světa. A ani rychlost mu nechyběla. Už tehdy se řítit rychlostí 35 km/h, ale nebyl vybaven brzdami! Další rarity: Blériot s plnými ráfky, René Gillet z roku 1939 (750 ccm) přezdívaný Harley z Montrouge, New Motorcycle s lisovaným celoplechovým šasi nebo Motobécane 500 s obrovskou chladicí hlavou zvaný Superclasse. Simca/Sevitame je opravdový unikát. Byl koncipován pro armádu, chlazení bylo osmi litry oleje a akční rádius 500 km. Válka zhatila armádní plány a vyrobeno bylo vyrobeno jen pár kousků. Se značkami jako Pécourt, Gnome & Rhône, Deryn Taon, Monet-Goyon nebo Viratelle se setkáme v našich zeměpisných šířkách jen zřídka. Mimochodem, výraz „motocyclette“ patentovali a zavedli v roce 1898 Francouzi.

Lovci suvenýrů, dílů a doplňků, jakož i literatury si přišli na své ve velké hale hned za vstupem. Staré a nové instrumenty



Alfa Romeo Spider, 1966 s karoserií od Pininfariny a akrylátovým hardtopem má slavného předka – S 3000 CM Superflow z roku 1956



Prorezavělý kabriolet od Chaprona se prodal za neskutečných 85 000 eur



Citroën Le Dandy, coupé DS 21. Chapron vyrobil pouze 49 aut s touto karoserií



Delage D8 se zákaznickou karoserií od Fignonho patřil kdysi maharádžovi Yashwantraovi



Peugeot Typ 3 z roku 1891 byl na Rétromobile 2017 nejstarším vystaveným vozem

a hodinky byly k máni vesměs za mírné ceny kolem 50 eur. Nabídka příslušenství, barev, náradí a materiálů pro renovace byla letos podstatně rozšířena. Ocenili jsme nevědní ochotu firmy Restom při profesionálním snímání barvy na stánku Peugeotu pro dvojbarevné lakování předválečného rapida. Mezi renovátory nadchnul prvotřídní prací pařížský Lecoq.

Jeden z nejrychlejších „litrů“ byl Abarth 1000 s aerodynamickou karoserií od Pininfariny (v překladu Pepa Mouka). Kontrastoval s vystavenými formulami v čele s šestikolovým Tyrrellem. Klub Delage se pyšnil maharádžovým D8 od Fignonho. Jeho netypické divoké lakování bylo provedeno na jeho výslovné přání (narychlo, hned po koupi na salonu a krátce před naloděním do Indie).

Sbírku vzácných ferrari dovezlo do Paříže Národní muzeum z Mulhouse (bývalá sbírka bratří Schlumpfů) a anglické muzeum Beaulieu vystavilo několik předválečných závodních speciálů. Narazili jsme i na dvě české stopy, bohužel ale jediné. Na stánku Bugatti Club France se setkali prezident FBC Patrick Meney, jeho paní a prezident CBC Jakub Stauch. Setkání se konalo u příležitosti prezentace velkolepého díla mezinárodního kolektivu autorů „K&K Bugatti Register“, znalců značky a všeho, co se týká Bugatti a scény v okolí naší kotliny. Kniha



Bugatti nebo Dalahaye? Vlastně oboje, o vkusu není třeba diskutovat...

vyšla v nákladu 600 kusů. Druhá stopa vedla do Strakonice. Aukční síň nabývala kulturní výrobek České zbrojovky – modro-šedé „Prase“ s pávem. V následné aukci Arcturial se ale za 10 000 eur neprodal.

Aukce Sotheby's a Arcturial jsou očekávány s napětím, protože každoročně ovlivňují ceny na následujících aukcích. Navíc jsou sledovány z důvodů jejich estrádní kvality. U Arcturial se tři licitátoři a dva pomocníci předháněli v superlativěch, vtipkovali na účet aut i jejich bývalých majitelů, navzájem se i popichovali, a tak se střídal frenetický potlesk se salvami smíchu. To prostě patří k aukcím ve Francii. Většina aut šla za (vysokou) odhadní cenu, několik jich ale zase překvapilo. Např. Bugatti T 57 ze sbírky legendárního gentlemana a závodníka, potomka dynastie Vuitton, Hervého



Simca/Sevitame měla vydržet extrémní teploty v poušti, k sériové výrobě nikdy nedošlo



Autochenille B2, 1.5L a pouhých 20 PS – dnes chloubou Citroënu

Ogliastra. Jeho auta patří k hledaným klenotům. Dětské bugatti bylo vydraženo za 90 tisíc eur. Pak se cenová úroveň zvedala: nádherné Bizzarini a OSCA šly za více než půl milionu, zato sériová T 57 daleko přesáhla odhad a stála dva miliony (auto, do kterého se špatně nasedá, špatně se v něm sedí a ještě hůř se vystupuje). Téměř identický vůz, karosovaný od Gangloffa, se neprodal ani za půl milionu. Ferrari 166 Spyder od Scaglietti dosáhl skoro tří milionů. Někdy zůstane rozum stát...

Pak přišlo překvapení. Úplně prorezavělý a nepojízdný Chapronův Citroën Cabrio byl přiklepnut za pohádkových 85 tisíc. Jen ten, kdo ví, jak je karoserie citroěňů komplikovaná, přeplněná potrubím, hadičkami a náchylná na „totální“ zkázu, tak dokáže posoudit, jak je tato cena astronomická. Tentýž vůz ve vynikajícím stavu stál pak pouze 135 000 eur.

Z úst zcela nezájatého znalce veteránské scény zaznělo: „Rétromobile byla, po letošní úvodní Retro Messe Classic v Norimberku, opravdu pořádná akce. Potvrdil se ale globální ústup předválečných vozidel a změna od nadšení amatérských sběratelů k investičnímu nákupu, často organizovaný investičními fondy.“

Sotheby's mělo v nabídce hlavně klasiky a youngtimery. Porsche 901 prototyp byl přiklepnut za 650 000 eur, Carrera RS 2,7 stála přes půl milionu, malý kabriolet Alfa Giulietta Spider Competizione byla prodána za skoro půl milionu! Brouk z roku 1952 v původním stavu stál 60 000, zato Alfa Romeo Tipo B P 3 z roku 1934 se vyšplhala na 3,9 milionu eur. Podstatné pro tento výsledek byla její historie – za volantem usedali střídavě Nuvolari a Dreyfuss. Ze zajímavých aut se neprodal Jaguar SS 100 ani Aston Martin DB 4.

Během čtyř dnů navštívilo Rétromobile přes 120 000 návštěvníků.

Jiří W. Pollak