



Avions Voisin C15 z roku 1928 známý jako Petit Duc byl osobním vozem Gabriela Voisina. Během druhé světové války v něm Voisin testoval dvouválcový parní motor a po válce do něj namontoval třílitrový šestiválec a velké brzdy aby s ním mohl tahat velký obytný přívěs. Neobvykle silné stupačky skrývají Voisinovy oblíbené rybářské pruty. Vůz byl renovovaný v roce 1996. Vloni si zahrál v novém filmu Nicolase Vaniera Škola života

## Rétromobile Paříž 2018

**Největší francouzský veletrh veteránů je nepřekonatelný co do pestrosti značek a unikátů. Navíc je rozdělen na sekci soukromých vystavatelů s nabídkami do 25 000 eur a profesionálních obchodníků, jejichž ceny se každoročně zvyšují.**

Rozlehlá vstupní hala je rezervována Robchůdkům s díly, náradím, s barvami, literaturou, modely a doplňky. Zvláště zajímavý byl nesmírný výběr všemožných měřičů a osvětlení, který potěšil lovce chybějících, autentických i replikovaných instrumentů a lampiček za překvapivě vlídné ceny. Nabídka literatury spíš zklamala.

Aukční dům Artcurial je již léta stálou součástí Rétromobilu a každoročně zvyšuje jeho atraktivitu vybranými specialitami. Draží se vozy soukromníků, rarity

ze sbírek i celé sbírky. Nejen auta, ale i motorky čekají na licitaci a přiklepnutí novému majiteli. Tento rok to byla sbírka pana Guélona 70 nerenovovaných řemenových motocyklů, mezi nimi miniaturní 2-, 3- i 4válec. Navíc se dražil i Brough SS 680, Majetic 350, Janoir 1920 a několik závodních strojů.

Hned vedle bylo připraveno 50 vozů ze sbírky pana Brouala. Auta byla v původním stavu a označena překvapivě vlídnými cenami. Mezi nimi se vyjímal Chénard & Walcker typ Tank a vzácná Tracta



Náš malíř Yuriy Shevchuk měl mezi umělci svůj stánek



Sbírka pana Brouala

Typ D2 z r. 1931. Dle dobových zápisů sami jeho výrobci, Fenaille a Grégoire, nevěřili v komerční úspěch. Nenapomohly jim ani fascinující mechanika, ani závodní palmares v Le Mans. Dalším vozem s předním náhonem byl Tractfort, typ „Racek“, nápadně podobný Wikovu, zvanému „Labuť“.

S druhou vzácnou Tractou jsme se setkali na stánku automobilového muzea Le Mans.



Klubové koutky vynikaly nejen zajímavými exponáty, ale i hlasitou společenskou kulisou a nabídkou kvalitních nápojů





Zástupce muzea Rochetaillée (Motor Journal již o muzeu psal) vysvětluje pozoruhodnosti osmiválcové bugatky J.-P. Wimillea



Wimille se později věnoval vývoji malých úsporných automobilů s aerodynamickými karoseriemi

Vystaven byl závodní typ Gephy z r. 1928. Slovo dalo slovo a poklábosili jsme si nad ještě čerstvým článkem o této inovativní značce v Motor Journalu. Pan ředitel si pak vyžádal kopii tohoto článku.

Muzea veteránů využívají popularitu Rétromobilu a zviditelňují se vlastní prezentací. Automobilové muzeum z Rochetaillée složilo hold Jeanu Pierru Wimilleovi, úspěšnému závodníkovi na Bugatti, vítězi v Le Mans 1937 s „tankem 57 C“. Vystavilo nejen dva z jeho vítězných závoďáků, ale i Wimilleova aerodynamická autíčka, připomínající mini-tatraplány.

Vojenské muzeum vystavilo „roztomilé tančíky“ z první světové války. Některé nepřesahovaly svou velikostí dnešní středně velká auta. Jejich motorizace byla značně slabá a nepřesahovala 50 koní. Potom ani nepřekvapilo, že se tyto obrněnci pohybovaly maximální rychlostí 7–10 km/h při spotřebě až 200 l/100 km. Jeden pancéřový, pásový vozík měl ničím neoddělený motor mezi sedadly, hned vedle řidiče!



Závodní originál Gephy je jeden ze tří vozů Tracta, které se vyznamenaly v Le Mans 1928, když všechna tři přihlášená auta dojezda do cíle (Typ A z roku 1927 byl před rokem vydražen za 800 000 dolarů)



1930 Chenard & Walcker, Typ Y8 zvaný Tank, původně tmavočervený, s kompletní historií. Cestovní rychlost 130 km/h i forma karoserie byla své době v předstihu



Několik tančíků různých velikostí, převážně z období kolem 1. světové války, samozřejmě v pojezdném stavu, přivezlo vojenské muzeum Saumur





Mezi formulami vynikal tento předlouhý vůz s integrovaným výfukem ve své zádi



Na 20 vzácných strojů ze sbírky E. Mölla dokumentovalo úspěchy Abarthů na závodních kolbištích



Céline Baillon a její miláček – Simcu 8 se zákaznickou karoserií našla ve zbědovaném stavu – na Rétromobilu ji ukazuje poprvé na veřejnosti

Výstavku závodních Abarthů nebylo možné přehlédnout. Většina aut byla vyvedena v zářivě červeném laku, naleštěná jako před závodem. Jeden zvláštní model se vyznačoval nejdelší záďí ze všech závoďáků – „trčela“ skoro dva metry za zadními koly.

Nezapomenutelné zůstane setkání s krásnou Céline Baillon. Bez prošení zapózovala před její unikátní Simcou 8, zvanou Modrý pták (l'oiseau bleu), která byla vyrobena pouze jednou. To byl důvod pochlubit se fotografiemi taktéž modrého, unikátního Spartaka Polytex Karosa. Céline byla nadšená a se zájmem se vyptávala... Pomalu mi docházelo, s kým máme tu čest. Až po záhadné smrti jejího otce roku 2013 byla před třemi lety objevena famózní „sbírka Jacques Baillon“. O obsahu sbírky čítající padesát rezavých raritek, mezi nimi Ferrari po Delonovi, Talbot Lago krále Faruka atd., se psalo na celém světě. Céline je dcera Jacquese...

Evropské automobilky se pyšnily výstavkou svých prestižních exemplářů. Např.



Renault Voiturette CMV, Typ A z roku 1899 – v původním stavu, nikdy nerenovaný, byl prvním vozem vybaveným chlazením vodou (Patent Renault)



Renaut Typ C, 1900, připomíná spíš telefonní budku. Veteránský „Klub teuf teuf“ jej získal darem od hraběte de Diona





Vůz Ch. de Gaulla sice vypadá jako deéska, je ale na všechny strany proporcionálně zvětšený, takže dosahuje délku šest a půl metru. Uvnitř byl prezident chráněn okrouhlou separací z pancéřového skla



O nic menší není Citroën Maserati následujících čtyř prezidentů, rovněž postavený na zakázku u Henriho Chaprona. Obrovské auto je postaveno na prodlouženém chasis, má čtvery dveře a muselo být vybaveno speciálním chlazením a převodovkou pro jízdu krokem

Citroën přivezl obrovskou prezidentskou limuzínu, nadrozměrnou DS 21, kterou si Elysée objednalo u Chaprona pod podmínkou, že bude delší než limuzína amerického prezidenta. Tento obr o celkové délce 6,5 metru kdysi vozil největšího Francouze – jak co do politické, tak i tělesné velikosti – Charlese de Gaulla.

Hned vedle stál ohromný Citroën SM, speciální kabriolet od Chaprona na prodlouženém chasis, který používal Georges Pompidou, d'Estaing, Mitterand i Chirac.

Při pohledu na exponáty francouzského „Teuf teuf Klubu“, nejstarších aut na veletrhu, se určitě radovalo srdce každého veteránisty. Klub dostal tyto unikáty darem. Staříčkový Renault Typ A byl z 1899 a Typ C o rok starší.

Typ C 1900, podobající se spíš telefonní kabině na kolečkách než autu, věnoval klubu sám hrabě De Dion. Všechna auta byla v původním, konzervovaném stavu. Dokonce i brokátový interieur obrovské šlechtické „conduite close“ byl neuvěřitelně



Na stánku Citroënu slavili dvě výročí. 70 let modelu 2CV a 50 let modelu Méhari. Vystaven byl také jeden z prvních prapředků slavné kachny – prototyp TPV (Toute Petite Voiture) z roku 1939



Citroën Coupé Le Dandy se buď hodně líbí, nebo vůbec ne. Existuje i v provedení kabriolet. Jeho cena, podle stavu, dosahuje několik set tisíc eur



Reprezentační limuzína od Chaprona, typ Lorraine, si s oblibou objednávala francouzská vláda, kvůli velkorysému prostoru a bezkonkurenčnímu pohodlí na zadních sedadlech





Unikátní „letadlo bez křídel“ francouzského konstruktéra Fernanda Maratuecha, z roku 1922, poháná motocyklový motor BSA 250 cm<sup>3</sup>. Tricycle je po renovaci plně funkční a jede max. 80 km/h



Panhard & Levassor 1934 byl Paulem Panhardem přestavěn, odlehčen, motor vypěstěn na 290 PS pro závodníka George Eystona. Vůz pak stanovil nový rychlostní rekord

zachovalý. Obrovský cestovní Renault typ AI z roku 1908 překvapil svým vynikajícím původním stavem a rychlostí (80 km/h), kterou se tehdy řítily po silnicích.

Znova jsme se vrátili do uzavřeného prostoru aukční síně Arcurial a obdivovali tučet vzácných variací karoserie déesky od Chaprona. Jeho kabriolety Palm Beach, limuzíny Lorraine a Dandy dosahují ceny kolem půl milionu eur. Některá z těchto aut sloužila i francouzské vládě.

Mezi nejvzácnější auta patřila Alfa Romeo 6C 1750, Bugatti Atalante 57C, Maserati A6G a Spyder A6GCS/53, Gordini T 16 F1, Ferrari FXX, Enzo a nejdražší bylo Ferrari 250 GT Cabrio. Několik malosériových typů porsche bylo v nabídce kolem půl milionu eur.

O jeden unikátní povoz jsme málem zakopli. Absolutní raritu, nenápadně postavenou mimo hlavní tah, přivezl Auto-klub Gironde z jižní Francie. Tříkolový

automobil z roku 1922 si postavil věčný kutil F. Maratuech. Jedním z jeho „vynálezů“ byla motorka na plyn. Svůj sen, zkonstruovat si vlastní letadlo, se mu z finančních důvodů nikdy nepodařilo, tak 50 let alespoň plašil chodce tímto autíčkem, jakoby krátce před odletem. Maratuech s ním najezdil tisíce kilometrů. Tříkolka je po renovaci a má dodnes platné papíry!

Yacco, významný producent kvalitních olejů byl nasídlen v mezípatře a zaujal souborem zajímavých závodních aut a nevšedními kreačemi. Vystavený Panhard Levassor ujel za hodinu v r. 1934 214 km! Ke sbírce patřil i vítěz závodu do vrchu na Pikes Peak.

Návštěvníky zaujal rekordní snížený kabriolet vycházející z citroënu kachny 2CV. Původní kabrio ustanovilo devět rychlostních rekordů, ale nedochovalo se. P. Barbot postavil tuto líbivou kopii a obdiv si zaslouží i její výdrž. Na autodromu se řítily po dobu šesti hodin průměrnou rychlostí 103 km/h.



Premiéru měla omezená reedice 25 kusů Jaguara D-Type

Množství porší a mercedesů se drželo skoro diskřetně a v naprosto snesitelné míře jakoby v pozadí – jejich převaha na nás čeká ve Stuttgartu a Essenu. Kdo má rád ústřice a šampaňské, tak je v Paříži na Rétromobilu na správném místě.

*Jiří W. Pollak*

*Foto: autor a Pavel Kalina*



Původní 2CV přestavěný na závodňák, ustanovil v Montlhéry a Le Mans několik rychlostních rekordů ve třídě do 350 cm<sup>3</sup>, jako např. 24hodinovou jízdu průměrnou rychlostí 85 km/h (vystavená kopie je ještě rychlejší)



Množství porší a mercedesů se drželo skoro diskřetně a v naprosto snesitelné míře