



BRM – závodní speciál o 16 válčích a 600 PS, ex Moss a Fangio – exponát muzea v Beaulieu (GB)



Citroën se může pyšnit kreacemi, byť již více než deset let starými. Pětimetrový supersport GT z r. 2008 zůstal konceptním autem s obdivuhodnými parametry. Tři sekundy na sto, 330 max. rychlost



V blízkosti obřího nákladáku Berliet T 100 je jednomu úzko, zvláště když se dostane mezi kola

Rétromobile tržiště senzací i letos

Již první kroky vstupní halou veteránského veletrhu Rétromobile v Paříži prozrazují, že jsme se ocitli úplně jinde, než jsme zvyklí. Tu stánek s knihami, hned vedle Alpine Renault, která sousedí s hadříky na leštění karoserie, a jako další již narazíme na milionový exponát z Anglie. BRM, s kterým jezdil Sommer, Fangio a Moss, je na prodej. Motor tohoto výjimečného auta má obsah pouhého 1,5 litru, ale zato 16 válců o výkonu pohádkových 600 koní. Přesto nebyl tak úspěšný, jak by se očekávalo. Auto je po rekonstrukci a renovaci 2300 součástek v nádherném stavu.

100 let Citroënu

Citroën slaví 100 let od založení automobilky výstavkou počínající prvním výrobním modelem a konče několika konceptními auty, jejichž avantgardní karoserie připomínají slávu modelů šedesátých let. Po dlouhé době byly k vidění, chronologicky

seřazeny, jedna extravagantní karosářská kreace za druhou: Karin, Activa 1, Xanae, Osmose, Metisse, GT (330 km/h), Tubik, GT a CX Periance. Jen náznakově šlo rozpoznat, které prvky se později objevily i na sériových citroënech – a bylo jich bohužel příliš málo.

Ohromný úspěch měla u návštěvníků výstavka 16 Chapronových variací na ID, DS a SM, jako kabrio a coupé, které se od sebe liší zvláště formou střechy a zadní části karoserie.

Skupince obrněnců z vojenského muzea v Saumuru vévodí obří nákladák Berliet T 100 z roku 1957, koncipovaný pro dopravu kusového, nedělitelného zboží, jako jsou např. turbíny, a jízdu pouští během nasazení v Africe. Vyrobeny byly čtyři kusy s 2,2 m velkými koly a motorem o výkonu 600 až 700 koní. Jízda pět metrů širokého vozu z Lyonu do Paříže po okresech, které zabral v jejich celé šíři, trvala tři



Jedním z magnetů výstavky citroënu od Chaprona byla DS po nehodě – auto se několikrát převrátilo



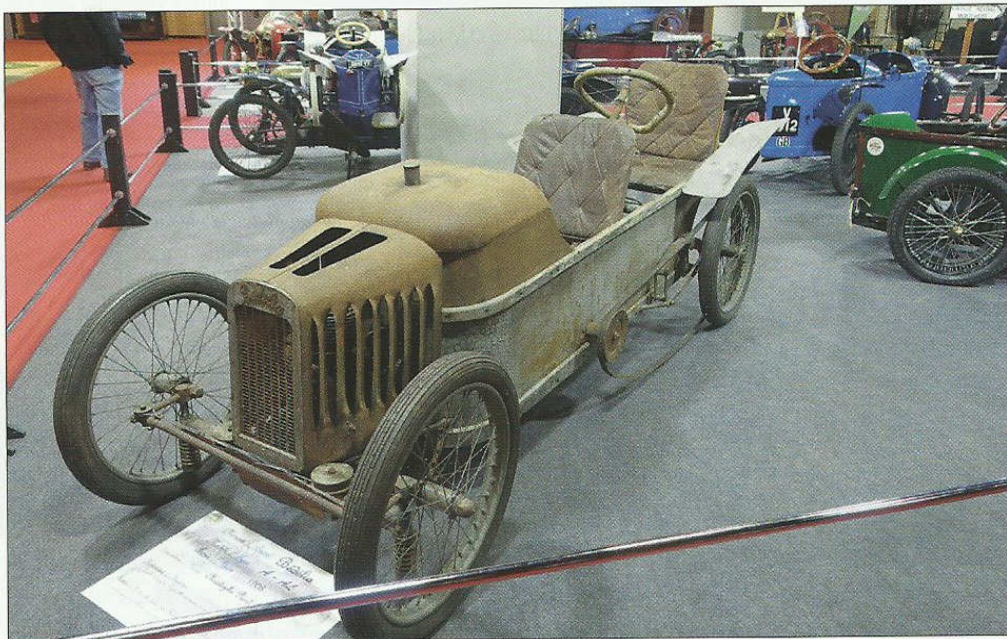
Mezi 16 vzácnými a zvláště ve Francii nadceněnými kreacemi Henry Chaprona jsou často jen malé rozdíly v řešení střechy a zadní části vozu



Stánek Bédélia a vystavené tandemové cyklokáry byly pro mnohé návštěvníky studnicí neočekávaného poznání – zachovalo se jich pouze 18 z 3000 vyrobených, mezi nimi i jediný zachovaný Typ A

noči a čtyři dny. Vedle berlieta stál pásový vůz z expedice po východní Asii „Bejrút-Peking“ (croisière jeune – žlutá výprava), který v přímém srovnání vypadal jako blecha vedle slona.

Nejstarším vozidlem Rétromobilu byl De Dion Bouton, typ G1 Vis a Vis z roku 1890, který vévodí výstavce deseti dalších dědečků-automobilů, jen o pár let mladších. Zajímavé je zadní osvětlení těchto unikátů, které až do 20. let obstarávala vlevo zavěšená mosazná svítilna. Podle kustoda sbírky se nad tím francouzská policie nepozastavuje. Auto byla obklopena výhradně starými a ještě staršími návštěvníky. Závodní unikát z r. 1899, držitel rychlostního rekordu elektromobilů se 105 km/h, ve formě rakety, zvaný „Jamais contente – nikdy spokojená“, stál po celou dobu stranou, téměř nepovšimnutý. Předválečná auta kromě výjimek netáhnou a neklamně pozorujeme, že roste zájem o vozy, které jsou ve stavu „lepší než nový“ a mají značnou hodnotu, která slibuje i finančně atraktivní odprodej. Často jde jen o to, jak výhodně uložit peníze. Je to konec tradičního veteránismu?



Bédélia 1908, jeden z prvních „modelů“ Typ A AL v téměř kompletním nálezovém stavu

Bédélia

Klub Vitage Revival z Montlhéry přivezl několik raritek dávno zašlé značky Bédélia. Jedná se o čtrnáct(!) z osmnácti dochovaných exemplářů, ačkoliv jich bylo vyrobeno na tři tisíce! Začátek historie firmy Bédélia je poetický: dva mladíci si v roce 1907 postavili trojkolku po vzoru Sarolea či De Dion s řídicím vzadu. Trojkolku poháněl motor J. Quentin. Po nehodě a z toho, co z trojkolky zbylo, sestavili budoucí inženýři solidnější prototyp cyclocaru o čtyřech kolech. Modely dostaly označení BD, podle iniciál výrobců R. Bourbeaua a H. Devauxe. Variace typů neznala mezí, a tak známe i sanitky, modely ozbrojené kulometem, ale i úspěšné závodáky. Bédélia vítězila v letech 1911 a 1912 v Le Mans, do vrhu na Gaillon i v Tour de France, 1913 Paris-Nice a dalších závodech. Až do konce výroby v roce 1925 zůstalo řízení za pasažérem.

Na stánku FCA¹⁾ stála vzácná Alfa Competitione 750 od Karla Abartha, jako

by Škodě 1100 OHC z oka vypadla, spolu s lancí 037 Rally a fiatem Spider europa od Pinninfariny. Tradičně je v Paříži k vidění větší počet bugatek v původním stavu, než je tomu jinde. Mezi vystavenými bugatkami byla i jedna, kterou Ettore exportoval na Mosambik. Ještě rychlejší auta stála opodál – autentické vozy těch nejslavnějších závodníků formule 1 čekaly na kupce za ceny kolem půl milionu eur – s motorem po renovaci. Celou sbírku rychlých lancí Stratos v atraktivních barvách a soutěžních provedeních, doplněnou několika modely HF, přivezl do Paříže Lukas Hüni.

Jako vzácný solitér, nebo auto z jiného světa, se jevila Lancia Stratos HF Zero. Marcello Gandini postavil ze stávajících dílů fulvie (motor V4) extrémně aerodynamický, plně funkční vůz, který byl poprvé vystaven v roce 1970 na turínském autosalonu. Na okraj budiž poznamenáno, že sedadla jsou v HF Zero uložena téměř horizontálně, takže výstup z auta trvá několika násobně déle než nástup.



Superrychlý Gladiator z let 1903–1905 lákal na historický závod „Okruh na hradbách“ v Angoulême

1) Fiat Chrysler Automobile



Retrospektivní show všemožných variací je počin francouzského Mini Clubu k 60. výročí



Sté výročí firmy oslavil Gnome a Rhône prezentací úspěšných civilních i závodních motocyklů – na obrázku je 500V2 sidecar Bernardet Avion s poklopem na zásuvné koleji

60 let Mini

Francouzský klub Mini ukázal v rámci šedesátého výročí od Issigonisova geniálního vrhu téměř všechny modely a variace austina a morise. Vystavil je v nekonečné řadě ve dvou křídlech spojovací haly. Nechybí ani vítěz Rallye Monte Carlo, Moke, Wolseley, Riley, Cooper a licenční produkty pozdějších let. V čele exponátů stál řez vozem, včetně dvou malých kufrů, které se těsnají v zavazadlovém prostoru.

Zkrátka nepřijdou na Rétromobilu ani milovníci motocyklů. Sto let značky Gnome a Rhône zviditelňuje výstava firmy Safran. Gnome a Rhône vyráběl hlavně letecké motory. Precizní práce a spolehlivé stroje se odrážely brzy po diverzifikaci výroby na motocyklech. Komerční úspěch vedl k opuštění letecké výroby ve prospěch motorek. Modely Junior 250, Major a Super Major vrcholí typem X40 750 cm³, který se stal doprovodem prezidentské kolony. Výstavku zahajuje a ukončuje úchvatně elegantní sidecar, jednou v černé a pak v krémové barvě.

Jedna hala byla rezervována nabídce veteránů za cenu pod 25 000 eur. Pole



Lancia Stratos HF Zero – pouhých 84 cm vysoký unikát světového formátu, karoserie Gandini / Bertone

fiatů 500, ale i několika Autobianchi Cabrio bylo protkáno méně známými modely, jako de Lorean, Panhard Levassor a auty s velkým potenciálem, jako nedoceněný Fiat Coupé 130, ve stavu jako nový. Tato hala kontrastovala s exkluzivními vozy o patro výše, kde se oproti minulému roku masivně zvětšil počet jaguárů a aston martinů – jako kdyby se rozmnožovaly – naštěstí ne mezi sebou.

Opravdové lahůdky, a všechny na prodej, shromáždily aukční domy Artcurial

a Bonhams. Ceny i tento rok stouply. Magnetem aukce a nejdražším vozem byla aerodynamická cestovní Alfa Romeo 8C 2900 B Touring odhadovaná na 16 až 22 milionů eur. Prodána byla za 19 milionů dolarů – majitel ji před 43 lety koupil za 11 500 dolarů. Alfa 2900 B se tak stala třetím nejdražším předválečným autem. Bugatti Atalante 57 s historií šla za 3,5 milionu, DS 23 Cabrio Chapron se prodalo za stejné peníze jako Lancia Cabrio, tj. něco přes 300 000 eur. Zatímco Citroën cenu



„Vše pod 25 000 eur“ bylo prodejní motto jedné haly, kde prodávali vesměs soukromníci, na obr. Panhard-Levassor Dynamic (1936)



Osmiválcový motor Bugatti Diatto AVIO 8C, původně konstruovaný pro rekordní letadlo Rolanda Garrose, byl nalezen v Turínu



Alfa Romeo 750 competizione, r. 1955 – 145 PS, max. 220 km/h. Vůz je unikát a vznikl z tajné spolupráce mezi Alfou a Abarthem. Fotografování podrobností se strážcům stánku vůbec nelíbilo. . .



Alfa 1750 GS Zagato 1930 – vítěz Pebble Beach a na Villa d'Este. . . prodejce JSW je specialista na výrobu veteránských motorů. . .

aukcí navýšil, Lancia (Aurelia B24 Spider, 1955 přebudována od Nardin, a Aurelia B24S Spider America) polovinu odhadu ztratila.

Nabídku exkluzivních aut doplnili, více než v minulých letech, prodejci nejen z Německa – Kienle a Schuette a jejich mercedesy již patří ke štamgastům. Nechutně se profiloval litevský obchodník s tatrou 87, vyvedenou v ošklivé tmavohnědé barvě, za ještě nechutnější cenu 358 000 eur. Tuto sumu nezvratně ospravedlňoval renovací za 300 000 eur (auto nebylo pozlacené), kterou ale ničím doložit neuměl. Za podobnou cenu šel MB 300 SL Roadster, zatímco Porsche Coupé s děleným sklem se prodalo za pohádkových 800 000 eur.

Kdo chce jezdit levně, potichu a v autě s kultovní, jakoby veteránskou karoserií, pak je na stánku Eden Cassis Mehari na správném místě. Veškeré komponenty jsou zbrusu nové a elektromotor s rekuperací energie lze bez zásadních zákroků namontovat i do 2CV. Vylepšení si zaslouží relativně malý dojezd, ale na tom se už



Maserati na stánku londýnského obchodníka Gregora Fiskena je autentický závodák s historií

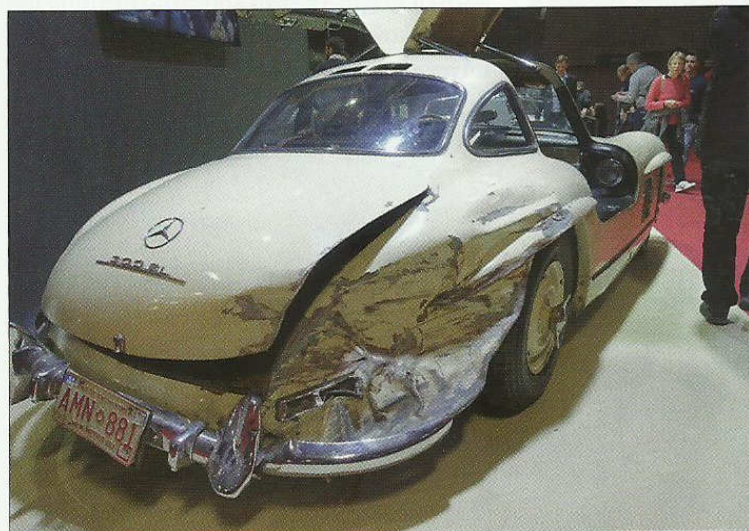
pracuje – ujišťoval zástupce firmy. I když se v žádném případě nejedná o veterána, je radost z jízdy v kolem dokola otevřeném autě a pozornost kolemjdoucích zaručena.

Lovcům náhradních dílů, kromě těch francouzských, se Rétromobile zatím nedá doporučit, i když viditelně přibývá obchodníků z okolních států. Donedávna byla také značnou bariérou jazyková nevybavenost

Francouzů a cizinců více versa, ale i v tomto ohledu lze zaznamenat pokrok a s angličtinou se už dá hodně docílit. Jak již bylo zkraye naznačeno, Rétromobile je, a doufejme zůstane, veletrhem se specifickou dynamikou, sympatickým nepořádkem a velkou rozmanitostí.

Text: Jiří W. Pollak

Foto: autor a Pavel Kalina



„Americký“ 300 SL Gullwing z Nového Mexika po nehodě budil sice zájem, ale základní cena přesahovala výslednou tržní hodnotu



Mehari – zbrusu nové auto na akumulátory za rozumnou cenu 25 000 eur s evropskou homologací