

Nestranný a nezávislý měsíčník věnovaný motocyklům a motocyklům orientovaný na historii motorismu

Motor Journal

3

Březen
2020

Ročník XX.
číslo 215

120 • Kč

Foto Vladimír Cettl

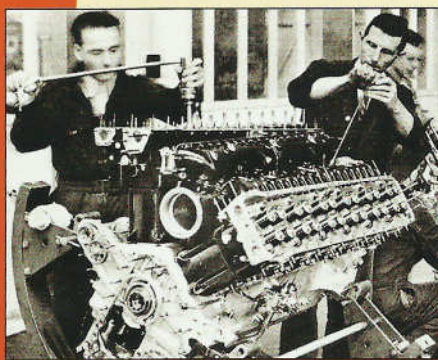


Tatra na Rétromobile

03
9-771213-252043



Revoluční Škoda 935



Rolls-Royce Merlin



Jawa 175 OHV



Málo známou, ale obsáhlou sbírku ukazuje Musée national du Château de Compiègne

45. Rétromobile 2020

Veletrh veteránů se koná v Paříži každoročně začátkem února, což je teoreticky uprostřed zimy, což letos nevyšlo. Kolem 20 stupňů a květinová dekorace, kam oko dohlédlo. Nejen počasí se posunulo, ale i stáří exponátů a nabídka, zvláště co se cen týče. Větší počet předválečných vozů a vozíků přivezlo muzeum z Compiègne, věru naprosté unikáty, a potom už se v halách tu a tam jeden svědek začátků automobilismu musel hledat...

Kvalita exponátů zůstala stejná, Kspíš se zlepšila. Například stánek Lamborghini ukazoval názorně, že už jsou schopni renovovat jakseptatří a že jim ani dvanáctiválce nedělají problémy. Na ploše 72 000 m² vystavuje 720 značek a firem, což nevede k jarmarečnímu chaosu. Naopak, Rétromobile je show toho nejlepšího, nejvzácnějšího, co je v Evropě jen zřídka volně vidět. Hlavní motto pařížské Rétromobile není jen prodávat. Tematicky ještě doplněné výročími značek, které slaví buď firmy, nebo soukromé sbírky.

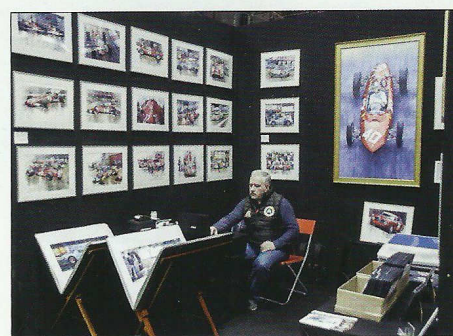
Letos se u příležitosti 110 let pohnuté historie milánské Alfa Romeo blýskl švýcarský obchodník s veterány. Jeho rukama a nabídkou procházejí každoročně mobilní klenoty, unikáty a kreace, o jejichž existenci veřejnost vůbec neví. Lukas Hüni shromáždil

rodinné stříbro Alfa Romeo typu 8C 2300 a přidal ještě další varianty od karosárny Zagato. Muzeum Alfa Romeo doplnilo výstavku o prototypy a vzácné exempláře, které kdysi vítězily na světových kolbištích. Prostě nádhera! A přesto, nemůžu se zbavit obav, co se stane s Alfou v nově vzniklé firmě? Nedopadne to jako s Bertone?

Tatra patřila pro drtivou většinu návštěvníků ke špičkovému zážitku... i když: kolikrát jsme zaslechli spekulace, že se asi jedná o indický vůz Tata, nebo možná prototypy francouzské Matra. Výstavka počínající Prääsidentem z roku 1989 a končící T 700 (1996–1999) je ale brzy vyvedla z omylu. Nadšení se týkalo též kvality renovace. Magnetem publika se ukázala instalace typu legendární Tatra Hanzelky a Zikmunda v (saharském?) písku.



Tatra V570 budila obdiv i nepochopení, vždyť ta podobnost s VW není k přehlédnutí



Yuriy Shevchuk u svého stánku. Za povšimnutí stojí obraz ferrari se startovním číslem 40, který se objevil ve filmu Le Mans '66 / Ford v Ferrari

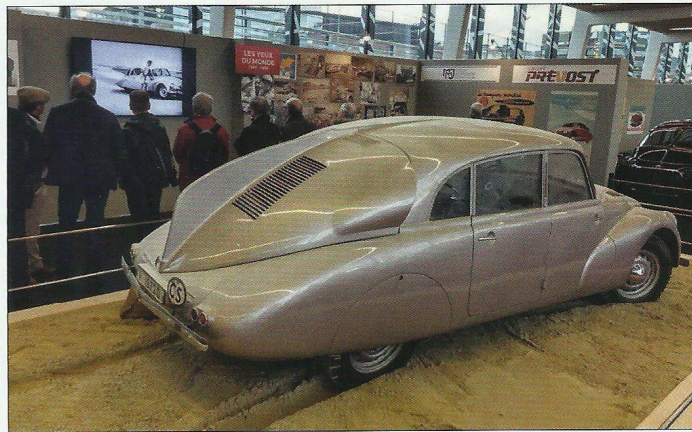
Krásné fotografie vraků tater z celého světa, které vystavil Vladimír Cettl, okouzly jejich rezavou poezií, nevtrávnou kompozicí a doplnily velmi dobrý všeobecný dojem celé tatrovácké expozice.

Tradiční součástí hlavní výstavní haly jsou stánky umělců prezentující svá tématická díla. Již po několikáté nás zde úspěšně reprezentoval Yuriy Shevchuk. Hlásil, že již třetí den měl všechny obrazy s modrými vozy vyprodané.

Poslední část unikátů designéra Bertone byla před nedávnem vydražena a skončila u ASI. Svým způsobem to bylo štěstí, jinak by už jako celek neexistovala. V šedesátých letech se ateliér Bertone věnoval civilnějším prototypům jako Autobianchi Runabout, Ferrari Rainbow nebo Citroën Camarque. Velmi podobný tvar mělo Lamborghini



Vybrané klenoty 8C 2300 L. Hüni, velkoryse doplněné muzeem Alfa Romeo, Milano (foto © Daniel Reinhard, www.zwischengas.com)



Své kvality prokázala Tatra 87 v letech 1947–1950, kdy s osmiválcovým vozem podnikli Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund cestu do Afriky a Jižní Ameriky



Fotografie Vladimíra Cettla pěkně doplnily výstavu Tater

Genesis z konce osmdesátých let. Zda by mělo úspěch s impozantním pětilitrovým vidlicovým dvanáctiválcem, je spíš nepravděpodobné. Zato na bázi Citroëna BX postavený Zabrus se jevil jako téměř sériové auto.

Ukázalo se, že je to dnes už téměř povinnost vykazovat dlouhou historii. Zastoupení Porsche postavilo na podesty tzv. Lohner-Porsche, hybridní avantgardu ze začátku 20. století. Ikdýž automobilka Porsche jako taková byla založena po válce ve Stuttgartu, dá se tvrdit, že Porsche je díky konstruktérské činnosti svého zakladatele pionýrem elektromobility.

Úplným šampionem v mlžení se stal minulý rok Peugeot. Začal totiž všude inzerovat: „Peugeot – 250 let zkušeností.“ Co je moc, to je moc, a tento přehnaný slogan jim bylo zakázáno používat mimo Francii. Dnes jej už ani ve Francii nevidíte. Na stánku PSA ukazovali hlavně elektromobilitu, které se věnovali již za II. světové války. Peugeot VLV z roku 1941 vážil pouhých 350 kg, z toho 160 kg baterie. Dojezd činil 80 km a rychlost se blížila 40 km/h. Z továrny vyjelo necelých 400 vozítek. Na konci devadesátých let implantoval Peugeot do modelu 106 elektromoduly s dojezdem 90 km a vyrobil

jich na 3500. Na stánku byl vystaven i Bertoneho elektrický prototyp Peugeot Roadster EX1 z roku 2010.

Škoda Auto nebyla v Paříži poprvé. Téměř uprostřed hlavní haly vystavila pět exponátů. Novinkou byl Tudor Sport Le Mans, v nádherně provedené patině – odvolával se na účast ve vytrvalostním závodě v roce 1950 a hlásil, že je připraven na letošní Le Mans Classic. Stánek oslavoval 125 let výroby dopravních prostředků v Mladé Boleslavi a doplnila ho voituretta Laurin & Klement BSC (1908), Octavia (1959) a koncept Vision E (2017).

Nejen mladší návštěvníci se téměř tlačili kolem stánku CV a Mehari. Schopní konstruktéři a zřejmě i dobří podnikatelé nabízejí přestavbu stávajícího 2CV nebo Mehari na elektroauto. Kompletní blok, včetně interních kotoučových brzd se několika málo grify zasune na místo příslušné pro motor. Potom začne připojování elektrických spojů a jednotek. Cena je 9000 eur a odpovídá produktu i kvalitě. Homologace je pro Francii vyřešena, tak nezbyvá než čekat, jak se vyvine prodej.

Předválečný Rosengart, velmi kvalitní auto střední vyšší kategorie, nabízel již roku 1938 decentní kupé Six Super jako



Škoda Tudor Sport, účastník Le Mans, po citlivé renovaci zase pojezdny, přichystaný na letošní Le Mans Classic



Peugeot přivezl svůj Roadster EX1 z roku 2010 VLV, v pozadí stojí první elektromobil VLV z roku 1941

benzínový a jeden elektrifikovaný. Problém s obratem byl nabíledni. Benziňák stál 22 000 a E-verze 53 000 franků!

Na atraktivním místě stánku Revival Monthéry stály dva nevšední motocykly: kopie NLG 2 z roku 1909 a čtyřválcové Torpedo. S výjimečným povolením je Pavel Malaník každodenně k radosti zvědavců nastartoval...

Zatímco se pro „začátečníky veteránisty“ již tradičně zaplní jedna hala veterány za dostupnou cenu, i ta se letos oproti loňsku zvýšila z 10 000 na 25 000 eur. Přesto by si tam člověk něco vybral... Novinkou byla výstava traktorů bez omezení stáří, bez



V Paříži vystavované prototypy od Bertoneho nadchly hlavně tím, že jsou vidět jen velmi zřídka



Jetý motor vyšoupnout, nový elektromodul zašoupnout...



Nejstarší auto nabízel Artcurial: Benz Comfortable z roku 1899



Alfa Romeo 6C 2300, karoserie Worblaufen

ladu a skladu, což orientaci zrovna nezlepšovalo. Organizátoři Rétromobile dávají velkoryse prostor i klubům, takže není divu, že jich tam bylo na 120.

Kdo nepřišel jen okukovat, ale i nakupovat či prodat, ten je v Paříži na správném místě. Méně známé značky lze vydražit za reálnou cenu. Mezinárodní nabídka Ferrari, Aston Martin, Bentley, Bugatti a další je za stejné ceny jako kdekoli jinde na světě (kromě USA). Na aukci lze najít v malém počtu i auta před renovací. Artcurial je specializován i na prodej sbírek. Tentokrát to bylo několik slavných závodních aut. Nejstarší auto v nabídce byl autentický Benz Velociped z roku 1898 typ Comfortable.

Jeden z nejlepších výrobců zákaznických karoserií Worblaufen byl na aukci zastoupen hned dvakrát. Švýcarská karosárna F. Ramseier Co. oblékla dva kabriolety Alfa



1961 Rolls-Royce Silver Cloud II, který patřil herečce Zsa Zsa Gaborové



Aerodynamický nízkoobsahový předválečný Fiat přivezlo Automobilové muzeum z Mulhouse

Romeo 6C 2300B, Tipo Lungo a Pescara. Příliš vysoká odhadní cena zhatila prodej, tak asi přišťě...

Aukce

Kdo si u obchodníků nic nevybral, měl možnost zúčastnit se aukcí. Auta dražili u RM Sotheby's, v Grand Palais byl Bonhams a Artcurial nabízel dalších 400 aut. Vydražit auto ve Francii se může značně prodražit. Rozhodně o více než v okolních státech. Nejen provize 17 %, ale i dalších 23 % DPH z provize... Samozřejmě že se najdou cestičky, jak to alespoň částečně obejít, pokud se dá DPH vykázat. Jinou, legální možnost nabízí firma Loadandpay za 10 % provize, ti organizují aukci virtuálně, a až je vše jasné, tak se platí a auto odváží.

Nejošklivější auto na veletrhu (proto stojí za krátkou zmínku) byl bezpochyby zlatý Rolls-Royce Silver Cloud II – LWB modifikovaný málem k nepoznání v karosárně George Barris. Změny se týkaly všeho, co bylo původně ladné. Reflektory nechala Zsa Zsa Gaborová změnit na à la předválečnou Tatra 87, vše chromové bylo pozláceno 24 karáty, okna zmenšena a kolem dokola opatřena leptanými florálními motivy... Zád limuzíny totálně přepracovaná. Střecha vpředu akryl, vzadu jako faux-cabrio. Chorobně nevkusný interiér jen podtrhl perversnost takové přestavby. Zsa Zsa Gabor, původem Maďarka,

americká herečka a tanečnice byla mediálním fenoménem po celou dobu kariéry, a ta trvala... Její svatby a rozvody do vysokého věku téměř sta let jsou nedílnou součástí historie tohoto auta.

Nejkrásnějších aut bylo v Paříži hodně. Nás nadchla zvláště Lancia Asturia, promenádní kabriolet, který se podařilo vzkřísit z hromádky nekompletních artefaktů. Perfektní renovace, pravděpodobně lepší než nová. Zvláštností je u italského auta elektrická střecha velkých rozměrů.

Také Pegaso od Saoutchika s jeho červenými boky pneumatik, výřezy v karoserii a extravagantní interiér nás moc upoutal.

Francouzská modrá

Modrá barva, ta zvlášť expresivní, je nejen závodní barvou Francouzů, ale objevuje se všude, i na cigaretách Gitanes, viz níže. Tuto barvu hájili francouzští závodníci již na začátku 20. století. Zprvu nešlo vůbec o národnostní zájmy, ale o rozpoznání vozidel na prašných štrekách. Angličané se rozhodli pro zelenou, poté co byl roku 1903 Gordon-Bennett Cup přesunut do Irsku. Od té doby přibyla k barvám i národnostní hrdost. Žlutou obsadili Belgičané, ale i E. Junková jezdila se žlutou bugatkou (ta je nyní ve švýcarské sbírce).

Ve francouzské modré byly vyvedeny i dva unikátní závodáky Panhard. Charlesem Deutschem postavený Panhard LM 64 se zúčastnil mj. Le Mans. S velkou



Avantgardisté to nemají lehké – Panhard vsadil na nízkou hmotnost a malou spotřebu, nakonec zašel



Dvě Facelie v nálezovém stavu mají zvláště na francouzském trhu velký potenciál



Lancia Astura r. v. 1938 – povstala jako fénix z popela

výhodou nízké hmotnosti a malé spotřeby pozlobil na trati nejedno podstatně silnější auto. Hned vedle něho stál další speciál stejné značky a barvy – v křiklavé modré je po renovaci závodní Simca-Fiat Amédée Gordini, ale i Delahaye 135 MS Prototype Faget Varnet (1953), který je zároveň pravděpodobně poslední vyrobený se zákaznickou karoserií. Několik bugatek bylo rovněž v modré, ale vězte, žádná specifická „bugatti modrá“ neexistuje (pramen Molsheim archiv). Poválečné renaulty se sportovními ambicemi převzaly jméno Gordini i modrou barvu. Supersport Bugatti EB 110 se dodával rovněž v modré. Sponzorem modré Pescarolovy Matra-Simca 670 B byly cigarety Gitanes, a stejně modrá byla i Matra-Simca 120 Jeana-Pierra Beltoise.

Obdivuhodný byl konvolut oněch vzácných sportovních vozů, které dnes už vyjíždějí jen na výstavy a Concours d'Elégance. Sbírka Maxe Girarda obsahovala nejen soukromé unikáty z šedesátých let, ale i několik vozů, které se budou dražit v Londýně. Mezi nimi je i Ferrari 330 P4 (pouze tři vyrobené). Jezdil s nim Amon a Bandini, zvítězili v Le Mans, Daytoně, Monze... Jackie Stewart prohlásil, že je to nejlepší

vůz, který kdy pilotoval. Listina unikátů na stánku Girarda by byla ještě dlouhá...

Mimochodem, na Rétromobilu se rádi setkávají mezinárodní hvězdy automobilismu. Nenuceně opouštějí VIP stánky a kochají se jako každý jiný nad vystavenými auty. U závodáků jsem zahlédl Balboniho (Lamborghini), legendárního testujícího pilota, a hned nato, ještě menšího, než si pamatuji, Jeana Todta. Francouzský závodník se později stal šéfem u Ferrari a pak prezidentem FIA.

Málem jsem zapomněl na Facel. Ikonická kreace věčného snílka Jeana Daninose zažívá v poslední době renesanci. Ceny stoupají, zvláště těch nedotknutých, zachovalých exemplářů. Další facely se nacházejí v senicích a zapomenutých garážích. Modely Excellence a HK 500 s velkým motorem od Chryslera byly kdysi auty králů, císařů, herců, závodníků a prominentů. Menší modely si dělili podnikatelé a jejich přítelkyně. Technické problémy a věčné modifikace na stávajících sériích vedly nakonec k bankrotu.

Pokud se nám zase všechno líbilo, tak o to horší zůstal dojem z veřejného stravování. Stánků sice trochu přibýlo, VIP měli tak jako tak vlastní catering, ale návštěvníci neměli se zakoupeným jídlem kam



Pegaso podle výběru barev, postavil Saoutchik spíš pro nějakou extravagantní dámu...

zasednout. V celém komplexu Expo snad nebyla ani jedna židle nebo lavice – nemyslím volná, ale vůbec na místě. Výsledek byl „sit-in“ podél stěn, kam oko dohlédlo, na všech schodech, a i tam byl nátresk. Co pak na zemi zůstalo, byl ohromný svinčík.

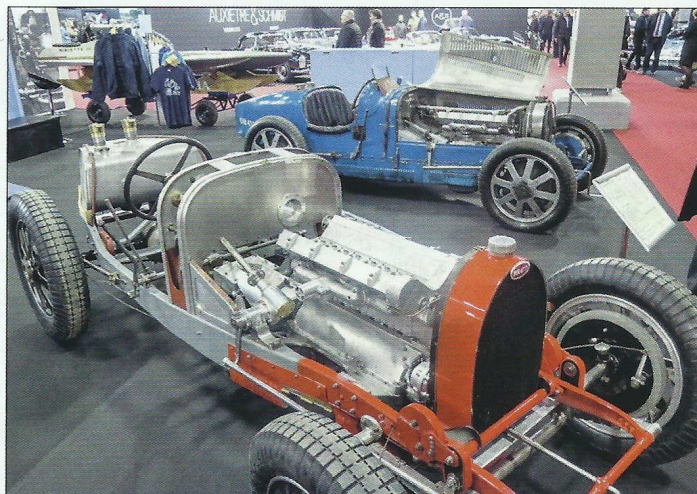
Rétromobile není veletřh pro každého. Kdo hledá díly, měl jet spíš do Ulmu, Lyonu nebo Remeše. Modely autíček a trochu francouzské automobilové literatury také nejsou ten závažný důvod jet do Paříže. Ale prohlédnout si zblízka auta, co jinde nevidíte, je odměnou za poměrně dalekou cestu, ovšem nízkonákladové linky létají levně a pravidelně...

Text: Jiří W. Pollak

Foto: autor, Pavel Kalina a Michal Velebný



Závodní speciál Peugeot z r. 1911, vítěz GP Francie a Indianapolis, časem vyráběn v malosérii. Kdo se má pak vyznat, který je který a odkdy...



...na stejném stánku se klonuje. Modrá bugatka je nepřehlédnutelně předlohou