



Rolls-Royce Phantom I Aerodynamica 1925 od karosáře Jonckheerela. Že by ovlivnil Tatra 77?

Automobilové klenoty a trpaslíci na Villa d'Este

Cesta na soutěž automobilové elegance do Cernobia ležícího u jezera Como je pro některé veteránisty tím, co je pro muslimy pouť do Mekky. Concorso d' Eleganza je jedinečná show unikátů a kreací, nad kterými laik jen kroutí hlavou. Estetické klenoty a vzácná auta (ne)vyčíslitelných hodnot se každoročně setkávají u hotelu Villa d'Este a podobně jako v pohádce mezi sebou „soutěží“ podle známé věty: „Zrcadlo, řekni mi, kdo je v této zemi nejkrásnější.“

Jedenáctičlenná jury to neměla jednoduché. Z velkého množství přihlášek a nominací musela vybrat 51 exponátů, které rozdělí do malých tematických skupinek. Nejen experti a zvaní znalci, ale i veřejnost má do hodnocení co říci. Mezi padesáti vybranými kreacemi známých designerů, jako jsou Graber, Figoni, Zagato, Chapron, Vignale, Pininfarina či Allemano se tentokrát přimíchalo i několik sériových aut.

Concours d'Elegance se v Cernobiu koná již od roku 1927 a je bezesporu jednou z nejrenomovanějších soutěží na světě. Přesto jí hrozil stejný osud jako podobným exkluzivním akcím, a to, že se časem „ošoupají“. Navíc jsou exponáty tak drahé, že na veřejnost prosakuje, sice pomalu, ale jistě, smutek z nemohoucnosti stát se jednou též majitelem nějakého takového veterána. V této atmosféře už pak není daleko

k závisti. BMW jako generální sponzor tuto tendenci včas rozpoznal a spolu s klasickou přehlídkou veteránských unikátů, jako jsou Sagitta V2, Ferrari 250 Vignale, Cord, Flaminia od Pininfariny nebo prototyp Daytony, doplňuje setkání na Villa d'Este o další neméně přitažlivé atrakce. Tentokrát to byla jednak samostatná výstava závodních aut jako ohlédnutí za úspěchy v motoristickém sportu, a potom výstava veteránských motorek. Další prostor pro nejšířší veřejnost i nejmladší publikum udělal organizátor „trpasličími auty“. Výstava miniaut z doby kolem druhé světové války zaznamenala velký úspěch a téměř zapomenuté značky a netradiční karoserie se rázem staly magnetem publika.

Přímý kontakt s majiteli

V Cernobiu se nesetkáte s řetězy ani záta-rasy, návštěvníci se dostanou až na dotek k vystaveným autům a mohou hovořit s majiteli o nejrůznějších technických finesách. Ti se rádi pochlubí a vysvětlí, jak například funguje elektromagnetická



Výstava miniaut: Kroboth, roadster s českými kořeny a vedle bílý Zwerg (= trpaslík), který postavil závodník Brüttsch



Sagitta V2 unikát Volkart, 1947. Nevlastní sestra účastníka závodu Berlín-Řím



Ze Slovenska po vlastní ose, pan Karol Pavlů s T 87 a rodinou

převodovka s předvolbou, jak u corda, tak u delahaye, nebo co jsou reflektory typu „spící oči“. Budete se divit, kolik motorů a relé je v takové převodovce zapotřebí, aby se majitel při šaltrování příliš nenamohl. A nebo vás může zajímat, proč se v blatnících zapuštěné reflektory ovládají pouze ručně, když by už tehdy byla technicky řešitelná automatika.

Syn Maseratiho...

Alfieri Maserati byl nejen dobrým obchodníkem, ale měl i závodnické ambice. Otec mu v zájmu své firmy a později i synovy vlastní značky OSCA závodění přísně zakázal. Přesto si Alfieri jeden závodník postavil a tento kousek, v nerestaurovaném stavu a bez jediného křtu v ostrém závodě, zařadili experti do skupiny „Malé klenoty“, spolu se dvěma abarthy, spyderem 550 a Moretti Grand Sport.

Malá perlička

Konkurence mezi designery vedla

k utajování, soutěžení v rychlosti výroby další a ještě originálnější karoserie pro příští salon či soutěž krásy. Tak se například stalo, že Ferrari Europa 250 Vignale má nesterpně široké dveře vlevo a vpravo a rozverně linie křidélek na kufru mají viditelně rozdílnou výšku. Tyto známé a typické nesrovnalosti zůstaly zachovány i po citlivé renovaci.

Originalita

Ale nejen perfektní a vzácné auto, zpravidla téměř beze stop použití, je předpokladem konkurenceschopnosti v soutěži. Neodmyslitelné jsou i zachovalé doplňky, nářadí a naprosto přesná a doložená historie. Organizátoři se z předcházejících faux pas poučili a některá auta by se už dnes na Concorso neměla šanci uplatnit.

Před komisí musí vůz předjet vlastní silou, přesto ale většina aut vidí silnici jen výjimečně. Jinak tomu bylo ve skupině aerodynamických aut, kde soutěžila i Tatra 87. Krásný vůz Karola Pavlů ze Slovenska sice



Messerschmitt Tiger – poválečný minisprinter



Kleinschnittger 1950, 125 ccm, 70 km/h, 3 l/100 km, ale jen pro krátké nohy

nesplňoval všechny podmínky soutěže, a tak ocenění nezískal, ale úplně naprázdno taky nevyšel. Nejen publikum ocenilo avantgardní formu karoserie svým neskrývaným obdivem, ale za to, že přijel z daleka po vlastní ose, dostal pohár místního automobilového klubu Como.

Podobnou siluetu jako osmička měla karoserie monumentálního rollse z roku 1925. Zád Phantomu I Aerodynamic je úplně bez oken, ladně se táhne až téměř na zem a je vybavena pouze horizontálními průhledy. Právě tato zád je nezměnitelnou charakteristikou unikátu z dílny Jonckheerel. Pastvou pro oči nebyla v Cernobiu pouze krásná auta, ale i příslušné dámy, spuljezdkyňe a manželky majitelů, mnohdy sice též již pokročilého stáří, ale přesto neméně zajímavě stylizované, často „ton in ton“.

Českou stopu jsme našli mezi auty „trpaslíky“ na výstavce zmíněné úvodem. Firma Kroboth, stejně jako A. Krobot, můj osobní zubař a sběratel veteránů, je původně ze severní Moravy. Jejich malý



Cord se světlý v blatnících a s elektromagnetickou převodovkou



Závodní OSCA, kterou si postavil Alfieri Maserati



Gilera 500 Rondine z muzea Piaggio zvítězila v kategorii motocyklů



Opel v původním stavu

roadster si okamžitě získal sympatie nejen mezi dětmi. Mimochodem, jednoho z posledních přeživších krobothů získalo nedávno od Stanislava Kargerera Brněnské technické muzeum. Značky BMW Isetta, Messerschmitt, Weinsberg, Autobianchi, Kleinschnittger, Brütsch Zwerg, Reliant Bond Bug, Gogomobil a další oživily jedněm návštěvníkům vzpomínky na své automobilní začátky, jiným vyjevily něco, o čem dosud neměli ani ponětí.

Kdo neměl kdysi na auto, pořídil si alespoň motorku. Co bylo ale k vidění na Villa d'Este, patří do stejné třídy jako v soutěži automobilů. Viděli motorku Maserati, Koehler Escoffier, Motosacoche vybavenou předchůdcem kotoučové brzdy... Výstava obnášela vesměs malosériové exempláře, které byly už ve své době vzácnými modely. Některé z nich byly i na prodej, takže se publikum poučilo, kam kráčí veteránismus i v této mobilní kategorii.

Zlatý pohár Coppa d'Oro

Porotci a experti se ve skupinách propočítávali v oceňování podle přesného postupu. Celkový stav, prověrka karoserie, motor, doplňky, historie, výjimečnost...

Nejvýše ocenili černobílou Alfu Romeo 6C 1750 GS Coupé Figoni, která se již v roce 1934 postarala v Monte Carlu o senzaci. Publikum má naopak volbu podstatně jednodušší, návštěvníci si vyberou jedno auto a na kartičce Best of Show vhodí jeho jméno do urny. Vítězem se stala tatáž Alfa Romeo 6C 1750 GS z roku 1933, čímž publikum potvrdilo expertům jejich správnou volbu. Karosáři Figonimu se podařilo alfé ušít elegantní černobílý, sportovní a aerodynamický kabát, pod nímž vrčí výjimečně elastický šestiválcový kompresorový motor.

Výlet do Cernobia stojí rozhodně za to, zvláště když se spojí s krátkou rekreací a návštěvou blízkého Milána (40 km) nebo překrásného Ticina ve Švýcarsku. Cernobio je z Česka zhruba 850 kilometrů, což se dá pohodlně zvládnout za devět hodin. Letecky (nízkonákladově) se pak lze dopravit do Milána za cca 2500 Kč.



Letošní vítěz Coppa d'Oro Alfa 6C, 1750 ccm, 1933, karoserie Figoni

Text: Gusta Havel a Jirka Pollak

Foto: autoři a BMW Group



Avions Voisin s „knife-edge“ karoserií („razor blade“)



Vystrojené dámy na bidýlku