



Bugatti vystavená v Classic Car Centre na Smíchově

Bugatti Atlantic SC 35 milionů za repliku?

Bugatti Atlantic SC, jeden z nejvzácnějších automobilů světa, a Classic Car Centre na Smíchově ho má právě ve své expozici (informovala o tom většina denníků). Pan ing. Kotlařík jej vystavuje a nabízí ke koupi za cca desetinu jeho hodnoty, a nebo jsme svědky pokusu prodat diplomaticky řečeno drahou repliku...? Ale to už předbíhám, není to začátek brizantní story, proto tedy pěkně popořádku!

Bugatti je magické jméno a přitahuje již 80 let bohaté i ty, kteří se tak rádi cítí. Smetánka předválečné doby si pořizovala bugatky, nechávala si na ně šít individuální karoserie a závodníci na bugatkách vyhrávali, co se dalo. Tak vznikla okolo tohoto jména naprosto zaslouženě aura úspěchu a slávy. Samozřejmě, že takový úspěch a s ním spojený finanční profit přitahuje i současníky, některé s poněkud problematickým úmyslem. Není tajemstvím, že i bohatý podnikatel Čeněk Junek uměl šetřit na cle a daních, když vyvezl jednu bugatku a na tytéž papíry přivezl z Molsheimu pro Elišku úplně nový žlutý závodní vůz, se stejným číslem podvozku.

Pro mladé a nemajetné fandy bugatek se už padesát let stavějí repliky na bázi např. Volkswagenu, pro bohatší se v Argentině vyrábějí „bugatky“ ve velmi kvalitním provedení. Tato auta mají i náročně vytvořenou patinu času a různá umělá opotřebení, aby nebyla nepravá bugatka (falzifikát nebo replika) okamžitě rozpoznána. Je nabíledni, že odborníkovi toto množení neunikne a i na srazech renomovaných

klubů, ať v zahraničí či v ČR, se na takový produkt občas narazí.

Bugatti je opravdová nobles a jak říká klasik, „noblesse oblige“, což vede k absurdní situaci, že i renomované (např. francouzské) kluby kryjí své členy, kteří si pořídili bugatku buď znovu narozenou, hoodně různorodě sestavenou, nebo dokonce falešnou. V Anglii jsou naopak všechna čísla chassis a motorů publikována. Smekám klobouk před zručností řemeslníků, kteří se na výrobě těchto podvrhů svou kvalifikovanou rukou podílejí a konečně i podepíší. Jedním z nich je Holanďan Koux, ale najdou se i v Česku. Ale nepřiznat repliku? Kde pak zůstala etika? Vysvětlení jste asi sami uhádli: „*Not olet*“, říkali už staří Římané, totiž že peníze nesmrdí, a to platí dodnes.

Samozřejmě mi to nedalo a vyrazil jsem na Smíchov, přestože nepatřím k české podnikatelské smetánce, a tudíž jsem nedostal pozvánku na dostaveníčko krásných a bohatých, ke kterému svolal pan Kotlařík ze zmíněného Prague Classic Car Centra. Určitě by se auto už dávno



prodalo, kdyby ho nabízel za 10–12 milionů dolarů. Tady se ale nabízí asi tak za dva miliony dolarů. Divíte se a ptáte se proč? No přece každý ví, že „co nic nestojí, stojí za nic“ neboli: Proč vydal úspěšný textilní magnát Ralf Loren (všichni znají trička Polo nebo jejich podvrhy) asi před deseti lety 15 milionů dolarů za „naprosto“ stejné auto? Tato diskrepance došla nejen mně, ale asi každému, kdo disponuje zdravým rozumem a není zaslepen vlastním úspěchem či lehce nabytým majetkem.

Na recepci mě přijala profesionálně zdvořilá slečna a i když jsem nebyl přihlášen a nemohl se prokázat žádnou VIP kartou, směl jsem vejít dovnitř. Nejprve jsem v přízemí upřímně obdivoval kvalitně opravené klasiky veteránské scény, až na Triumphu, vyvedeného v nepovedené zelené barvě – à la BRG, ale právě jen jako. Jinak bylo vše perfektní, jako v každém renomovaném komerčním obchodě s oldtimery kdekoli v Evropě na západ od Vltavy. S jízdem roste chuť, osmělil jsem se a požádal o přístup do horní haly, kde se nacházejí opravdové rarity. Byl jsem dost napjatý, jak dopadnu, protože dva z mých kolegů byli prostě ze dveří vykázáni. Po chvíli přišel usměvavý, dobře naladěný gentleman, neskrývaně si mě prověřil od hlavy k patě a požádal mě, abych jej následoval do patra. Asi došlo na pořekadlo „šaty dělá člověka“. Můj anglický gabardénový trenchcoat, boty od Rossiho a šála Burberry zřejmě udělaly své. Cítím se poctěn.

Pan ing. Kotlařík se porozhlédl a spustil zajímavý prodejní rozhovor, doplněný přesnými technickými údaji a historií jednotlivých aut. Nejzajímavější byl téměř erotický výklad o osudech majestátní a perfektně znovuzrozené Minervy, patřící v USA kdysi slavné striptérce. Na dotaz po prameni této historie jsem nedostal odpověď.

Pak jsme spolu přistoupili, já se zatajeným dechem, k ikoně veteránského světa. Před mnou se plazil Bugatti Atlantic 57 SC (SC znamená kratší a nižší). Barva auta je provedená v hluboké modři, téměř černá, která podtrhávala důstojnost i tajuplnost takového klenotu. Naprosto netknutá karoserie, prohlížím každý šroubek, nýty vedoucí jako páteř bugattosaurů přes celé auto, kraje skel a gumová těsnění.

Přítom naslouchám z pozadí poutavému líčení tragické nehody o vlakovém neštěstí, při kterém bylo toto auto úplně zničeno a oba cestující v něm zahynuli. Nakonec i prý vyhořelo. Kdybych tu story neznal, tak bych se asi rozplakal. Pan Kotlařík pokračuje, že při opravě auta byly použity originální díly, opravené po nehodě, a jen karoserie vznikla v roce 1996, prostě je to dnes perfektní auto.

Před válkou byla v Molsheimu vyrobena tři auta, jejichž čísla podvozku i motorů jsou známa. Bleděmodrá je už dlouho majetkem Dr. Williamsona, neurologa v New Yorku, černou vydražil R. Loren a vrak zpod vlaku má číslo chassis 57473. Z literatury víme, že toto třetí auto bylo okolo roku 1955 tak zničeno (twisted chassis), že se nejprve nevyplatilo jej opravit. Léta bylo v rukách Francouze Nicolase Sedoux, který ho nechal (ne zrovna dobře) spravit u Besona. Od něho jej koupili do své sbírky Španělé. Teprve nedávno bylo posláno na léčení k renomovanému Paulu Russellovi do Rena, USA. Čtvrtý Atlantic byl tovární vůz, trochu odlišných specifikací, a je od roku 1939 stále naprosto nezvěstný.

Šel jsem věci trochu hlouběji po stopách a napsal jsem si o informace k Bugatti důvěryhodným pramenům do Německa a Francie. Od Bugatti Automobiles S. A. S. se sídlem v Molsheimu se dovídám zajímavé podrobnosti o třech známých Bugatti Atlantic a že momentálně existuje dokonce ještě jeden Atlantic 57 SC, s karoserií od Kouxe, který je již delší dobu v rukou jednoho holandského majitele.

Samozřejmě jsem se s ním spojil, abych se dozvěděl podrobnosti o jeho autě. Od pana Rubena dostávám informaci, že nové šaty jeho bugatky byly vyrobeny v roce 1996



Bugatti Francouze Nicolase Sedoux



Mnohé deníky informovaly o snad nejzvácnějším veteránu, který se u nás kdy prodával. Že by nová národní kulturní památka?

u Kouxe (to je onen známý karosář-kouzelník, který už má na svědomí 6 takových Atlanticů, první dokonce z laminátu...).

Ing. Julius Kruta od Bugatti Automobiles S. A. S. píše z Francie doslova, „...že by holandský Atlantic byl originál, je naprosto vyloučené“, a poslal mi přesnou historii každého ze tří Atlanticů. Holandský majitel pan Jaap Braam Ruben (od Fineautomobiles.nl) mi potvrdil černé na bílém, viz příloha, že jeho auto je replika, karoserie od Kouxe, čísla chassis jsou použita od jednoho auta typu Galibier, a že jeho bugatka má motor z vozu typu Ventoux, upravený na specifikace SC. A dopis zakončuje slovy „...auto se právě nachází v Praze na výstavě...“.

Nejprve jsem měl radost, že se v Česku konečně rozbíhá obchod se vzácnými veterány na úrovni. Teď jsem se ale stal skeptický, a proto jsem napsal do Classic Car Centra panu ing. Kotlaříkovi a dostal znovu „přesné údaje“ o vystaveném Atlanticu, které se diametrálně liší od historie těchto aut, jak je zná zbytek světa. Niže najdete kopii mailu, který popisuje jednu účelovou

nepravdu, nepřesnost a výmysl za druhým a usvědčuje se sám.

Vystavený ručně vyrobený exponát má samozřejmě svou hodnotu, v žádném případě ale ne navýšenou o jeho smyšlenou historii. Jsme tedy svědky vychytralého pokusu prodat drahou repliku, nebo dokonce nachytat bohatého hlupáka na perfektně provedený podvrh?

Dr. Jiří W. Pollak, sc

Kopie e-mailů:

Dear Dr. Pollak,

I own the „Atlantic“ recreation and have owned it ca.15 year's.(I had the first aluminium one built by Koux). The chassis number used is from a Galibier. The engine from a Ventoux (an original Molsheim unit converted to SC Specs).

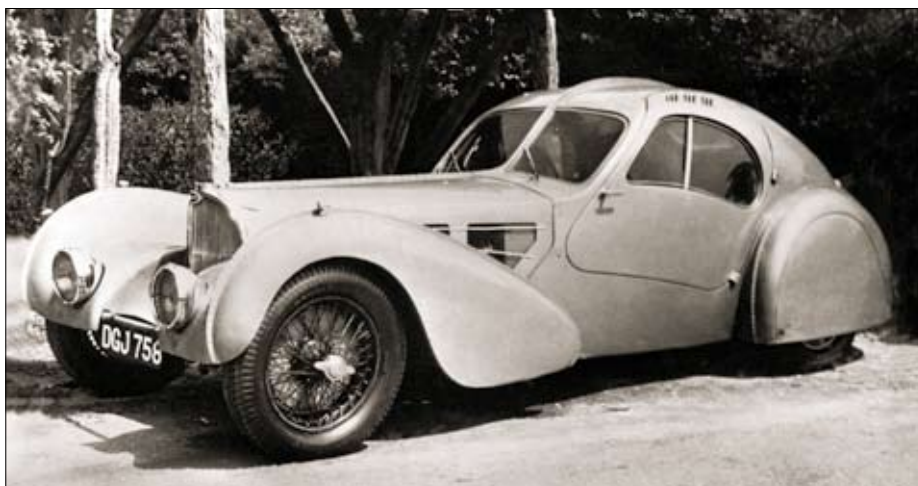
The car is right now on exhibit in Prag. CZ.

Best, JBR (Jaap Braam Ruben – info@fineautomobiles.nl)

Hallo Herr Dr. Pollak,

Zu ihren Fragen: es hat sogar 4 Bugatti Atlantic gegeben. Aber nur das Schicksal von 3 Fahrzeugen ist uns bekannt. Der Wagen der von einem Zug erfasst worden ist (57473) ist heute ein sehr fragwürdiges Auto und befindet sich in einer Sammlung in Spanien, davor war er lange Jahre in der Hand von Nicolas Sedoux. er wird im Moment von Paul Russell in den USA restauriert für Pebble beach 2009. Die beiden anderen Fahrzeuge sind bei Dr. Peter Williamson (57374) und Ralph Lauren (57591)

Das ein Auto, das in Prag ist, der auch noch Original ist, halte ich für ausgeschlossen. Denn der 4te Bugatti Atlantic ist seit



Bugatti Dr. Williamsona, neurologa v New Yorku

1939/40 verschollen, dies war der Werksatlantic (57453)

mit freundlichen Grüßen Julius Kruta, Leiter Tradition Bugatti Automobiles S.A.S.I, Château Saint Jean, Dorlisheim F-67120 Molsheim

Vážený pane Pollaku,

děkujeme Vám za přání k Novému roku a za vyřízení pozdravu od přátel z Moskvy. I my Vám přejeme hodně úspěchů v letošním roce a to jak v soukromém tak i v pracovním životě.

Jsme rádi, že Vás - odborníka na historické automobily, naše vozidlo Bugatti 57 SC Atlantic zaujalo. Je to, jak se domníváme, jedno z nejzajímavějších historických vozidel v České republice, které se v posledním období k nám dovezlo a lze jej spatřit na „vlastní“ oči. Historie „třetího“ vozidla Bugatti Atlantic je velmi zajímavá a dalo by se říci i pohnutá. Jak jste se jistě i Vy dopídil, byl automobil v 50. letech minulého století

totálně zničen po střetu s vlakem. Dokonce je uvedeno, že byl vlečen přes 700 metrů po traťovém svršku a bohužel i oba pasažéři, kteří jeli ve vozidle zahynuli.

Automobil byl totálně zničen a vyhozen na skládku, kde byl několik let. A zde již zdokumentovaná historie tohoto automobilu končí.

Koncem 80. let minulého století si po tomto vozidle zapátral nadšenec a úžasný renovátor vozidel Bugatti Erik Koux a získal jak velmi dokonalé a podrobné informace o konstrukci tohoto vozu, ale i několik originálních fragmentů z tohoto třetího zničeného stroje Bugatti Atlantic. Ostatní neexistující díly doplnil originálními součástkami z jiných Bugatek typu 57 S a C. Karoserii vyrobil dle originálu při renovaci vozidla Atlantic Ralpa Lorena. Aby nedošlo k dojmů, že se jedná o kompletní repliku, byl použit rám z vozidla Bugatti 57 S s originálním číslem 57302 a originální motor s kompresorem.

Jedná se o první kompletně zrenovovaný a postavený automobil Bugatti 57 SC Atlantic, který Erik Koux postavil. Vzhledem k tomu, že na automobilu byly započaty renovátorské práce koncem 80. let minulého století po dlouhém pídění a pátrání po originálních dílech z „třetího“ Atlantiku, lze říci, že tento automobil je jeho „znovuzkříženým“ nástupcem. Bohužel vzhledem k výjimečnosti tohoto modelu bylo vyrobeno poměrně hodně replik slušných nebo horších kvalit. Dokonce i pan Koux jich od té doby již několik postavil. Nicméně tento automobil s číslem podvozku 57302 byl první a tím i nejoriginálnější.

Budete-li mít v dohledné době cestu do Prahy, rádi Vás v naší galerii přivítáme a Bugatku a nejen ji Vám předvedeme.

S pozdravem Ing. Miroslav Kotlařík
Prague Classic Car Centre,
Strakonická 1151, Praha 5 Smíchov



Bugatti Ralpa Lorena, vítěz soutěže elegance Villa d'Este