

Žlutý poklad

Vyslovení jména Bugatti zvýší frekvenci srdečního tepu každého skutečného automobilového nadšence. A setkání s automobilem, za jehož volant usedala Eliška Junková, je zvláště mimořádnou událostí.

Závodů historických vozidel se účastní i žlutý automobil Bugatti 35C. Někdy se mylně uvádí, že se jedná o vůz, se kterým Junková startovala na Tarze Florio. Tato informace není zcela přesná, byť se skutečně jedná o stroj, se kterým dosáhla řady úspěchů. Podle dokladů se jedná o automobil s výrobním číslem podvozku/motoru 4059/46, který byl dodán v roce 1926 do Prahy manželům Junkovým. Jde o jeden z vůbec prvních vozů, u kterých „Le Patron“ svoil k použití přeplňování dmychadlem Roots. Výrobní číslo tohoto vozu je ovšem nižší, než bylo obvyklé u řady 35.

Původně bylo číslo podvozku/motoru 4059/46 použito pro jeden ze závodních vozů Typ 32 zvaných Tank pro Velkou cenu Francie 1923 v Tours, kde jej řídil Ernst Friderich. Tento automobil koupil Čeněk Junek a Eliška jej nazvala Želva. Naši závodníci s ním ale nebyli spokojeni a vrátili jej do továrny výměnou za nový Typ 35 s dvoulitrovým nepřepřítovaným osmiválcem, který v srpnu 1924 debutoval ve Velké ceně Francie v Lyonu. Dostali vůz s číslem podvozku 4329, který v Lyonu nestartoval (podle paměti Elišky Junkové se mělo jednat o Friderichův vůz, ale ten s č. podvozku 4328 koupil Brosselin). O rok později Čeněk Junek získal další vůz Typ 35 Grand Prix s číslem podvozku 4572. V září 1926 Junek koupil Bugatti 35T, které bylo posléze upraveno na typ 35B (používalo se i označení 35TC) tím, že jeho motor 2,3 l byl vybaven

dmychadlem Roots. Tento vůz s číslem podvozku/motoru 4815/109T měl karoserii typu Grand Prix a Eliška Junková s ním poprvé 24. dubna 1927 startovala na Tarze Florio. V dubnu 1928 si Čeněk Junek pořídil nový vůz Bugatti 35B (resp. 35TC) s číslem podvozku/motoru 4868/132T. Za volantem tohoto vozu 6. května Eliška Junková opět startovala v Tarze Florio, kde po 2. kole vedla před Camparim, Divem a Chironem a pro technické potíže dojela jako 5. Poté byla karoserie typu Grand Prix nahrazena sportovní a Čeněk Junek s tímto vozem 15. července 1928 nastoupil na start Velké ceny Německa na Nürburgringu, při které smrtelně havaroval. Málo se ví, že po nehodě byl tento vůz opraven a téměř přesně po roce za jeho volantem našel smrt i závodník Horák při Ecce Homo.

Typ 35C se představil v září 1926, kdy se Meo Costantini objevil na startu v Monze s prvním vozem Typu 35 vybaveným přeplňováním. Prodejní verze tohoto vozu se začala prodávat jako Typ 35C. Jeho osmiválec 1991 cm³ měl výkon 88 kW. Spotřeba paliva se pohybovala mezi 30 a 40 l/100 km. Vozů 35C bylo v letech 1926 až 1931 vyrobeno 45.

Ettore Bugatti první vyrobený 35C dodal koncem roku 1926 do Prahy manželům Junkovým se stejnými čísly motoru a podvozku 4059/46 jako už měl jejich Typ 32 Tank. Zdá se, že Čeněk Junek jako člověk zběhlý ve světě velkých financí dobře věděl, že malé

částky se skládají z velkých a tímto trikem ušetřil na cle. Podle přehledů historie vozů Bugatti řady 35 ovšem díky této záměně čísel jeden z nejslavnějších vozů historie československého automobilového sportu vlastně neexistoval. První vůz Typ 35C s číslem podvozku/motoru 4846/121C byl podle firemních podkladů dodán Emiliu Materassimu až v březnu 1927. Navíc jde o jeden z prvních vozů řady 35 s bubny předních brzd zvětšenými na 330 mm, i když tyto se pro Typ 35C podle katalogových listů začaly dodávat až od roku 1928. Tyto údaje zmátly i nejvýznamnější autoritu na značku Bugatti Hughu Conwaye. Obvykle se tedy mylně uvádí, že tento automobil vznikl přestavbou staršího vozu nebo se zaměňuje za Čeněkovo vozy 35B.

Pro sezónu 1927 byl žlutě nalakovaný automobil vybaven karoserií Sport dodanou přímo z Molsheimu. S ní Eliška Junková startovala ve sportovní kategorii, ve které dosáhla celé řady úspěchů. Kromě absolvování závodů do vrchu dojelela za Čeněkem druhá v prvním okružním závodě pořádaném v Československu na okruhu Karlova Studánka. Největším triumfem její kariéry bylo vítězství ve třídě do 3000 cm³ a celkové 4. místo za třemi mercedesy při Velké ceně Německa na Nürburgringu.

Po smrti Čeněka Junka byl vůz prodán a jeho další osudy jsou poněkud nejasné. Karoserie byla během zimy opět nahrazena standardní závodní typu Grand Prix. Za

volantem vozu patrně startoval Mahla v roce 1929 a později se vůz objevil ve Spojených státech. V roce 1973 toto Bugatti 35C koupil ve velmi zbledovaném stavu Anthony Willson. Nechal jej zrestaurovat ve specializované firmě Dick Crosthwaite & John Gardiner v anglickém Surrey. Zde byl vůz kompletně rozebrán. Byly vyměněny poškozené a nepůvodní části všude tam, kde

Foto Lukáš Wajda



Muž v kožených brýlích sedící vedle řidiče Lukase Hüniho je anonymní současný majitel vozu

Faksimile části dopisu Elišky Junkové Anthonymu Willsonovi týkajícího se Bugatti Typ 35C/4059

Elizabeth Junk - Hübnerová

156, Vaux
118 00 Park 1

Anthony Willson,
Itchel.Hone Farm, Grendall, Parnham,
Surrey GU10 5PT

5th August 1974.

Dear Mr. Willson,

Excuse my writing so late, this winter and spring's unhealthy weather didn't do me any good and my letters had to wait.

Is it all you wished to know? If not don't hesitate to ask me again.

Yours sincerely

Elizabeth Junk



Bugatti 35C (1926)

to bylo potřeba. Vůz byl po rekonstrukci opět natřen žlutou barvou v původním odstínu. Od té doby je udržován ve skvělém stavu. V době rekonstrukce se Anthony Willson obrátil i na Elišku Junkovou-Khásovou s prosbou o informace, které by vysvětlily některé nejasnosti spojené s čísly podvozku/motoru 4831/4059/46, které se neshodují s podklady Hugh Con-

waye. Z krásného dopisu paní Elišky z roku 1974 přinášíme část věnovanou historii tohoto vozu:

„Drahý pane Willson, Ani nedokážu vyličit, jak radostně mě překvapilo, když jsem se ve Vašem dopise dočetla, že můj oblíbený závodní automobil Bugatti se vrátil do Evropy a je nyní Vaším majetkem. Jen těžko mohu vyličit, jaké mám pocity, když se dívám na jeho fotografii, kterou jste mi poslala. Kolik jen vzpomínek na bohatou sportovní sezonu 1927 je spojeno s tímto vozem! Byla jsem nesmírně šťastná, když jsem se dozvěděla, že chcete tento vůz kompletně zrestaurovat, a přeji Vám při tom mnoho zdaru.

Měla jsem ráda všechny závodní vozy Bugatti, ale 35C/4059 byl mým nejoblíbenějším i proto, že se jednalo o můj první nový závodní automobil. Předchozí tři vozy totiž patřily mému manželovi. Příjemně se s ním jezdilo po silnicích (a my jsme v té době museli absolvovat mnoho kilometrů po silnicích) a bylo to skutečně „Bugatti“, když jezdilo závody. Skvěle akcelerovalo - pokud vše bylo v pořádku. Především pokud svíčky byly ověřeny přesně podle charakteru závodu, tedy zda byl rychlý či pomalý, a podle teplo-

ty vzduchu. Mohli jsme jej vytáčet až do 5600/min. Jednou mi Ettore Bugatti prozradil, že se nic nestane, pokud se na chvíli přetočí až na 6000/min.

V roce 1927 jsem s tímto Bugatti 35C absolvovala osm závodů. Na domácích tratích to bylo šest závodů do vrchu, z nichž jsem v Brně zvítězila v absolutním pořadí a v ostatních jsem dosáhla většího druhý nejlepší čas. Při mém prvním závodě na okruhu v Karlově Studánce jsem dosáhla druhý nejlepší čas.

V Německu jsem po dramatickém závodě vyhrála třídu do 3000 cm³ při Velké ceně Německa na Nürburgringu. Ještě v roce 1927 mi jeden německý malíř poslal reprodukci svého obrazu, na kterém zachytil můj žlutý vůz s číslem 21.

Když jsem před čtyřmi lety psala svou knihu, prostudovala jsem velmi pečlivě všechny dokumenty z těchto starých časů, abych si byla jistá, že všechno bude zcela správně. Jen díky tomu mohu ohledně Vašeho vozu potvrdit, že to, co Hugh Conway uvedl v roce 1965, není zcela přesné. Pro závody Targa Florio a pařížské Coupe des Dames a Coupe du Salon mi manžel půjčil svůj vůz typu 35TC.

*Vaše Eliška Junková**

Současný majitel vozu je neznámý. O Bugatti 35C pečuje ve Švýcarsku Lukas Hüni z Curychu, který s ním za odměnu smí občas vyjet na některý ze závodů historických vozidel. Lukas Hüni při těchto akcích garantuje svým majetkem, že se vozu nic nestane a že uhradí případné výdaje. Lukas Hüni odhaduje náklady potřebné na restauraci tohoto vozu mezi 200 000 až 400 000 švýcarských franků, tedy asi 4,5 až 9 milionů korun. Bugatti řady 35 byla s katalogovou cenou převyšující 100 000 tehdejších francouzských franků svého času nejdražšími automobily na francouzském trhu. Dnes se vozy tohoto typu dají koupit prakticky jen na aukcích, takže jejich cena se těžko odhaduje. Takto autentický a dobře zrestaurovaný vůz by podle Hüniho stál nejméně milion CHF, tedy přes 22 milionů Kč.

Za unikátní podklady pro tento článek děkujeme Dr. Jiřímu W. Pollakovi a Lukasi Hüniimu. Čísła podvozků/motorů jsou podle knihy Antoina Raffaelliho Archives d'une passion



Pohled do útroby jedinečného vozu