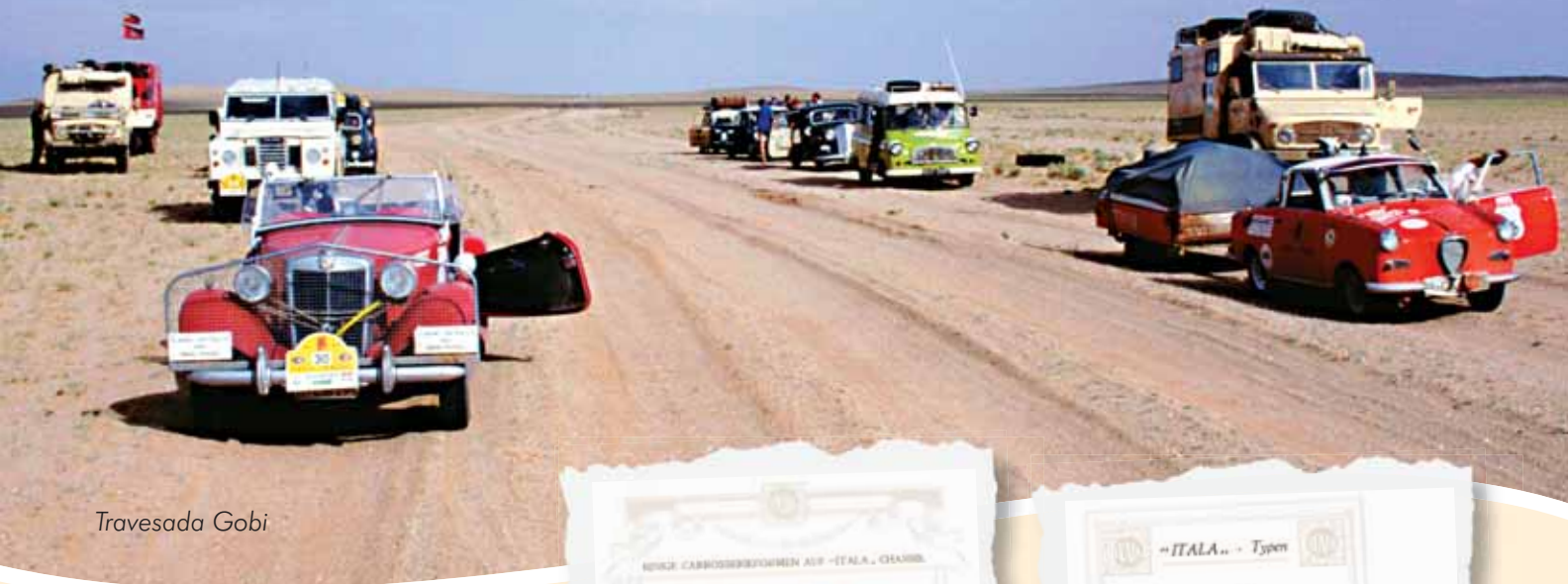


Memoriál Peking – Paris 2007 s klubem Classic Car Event

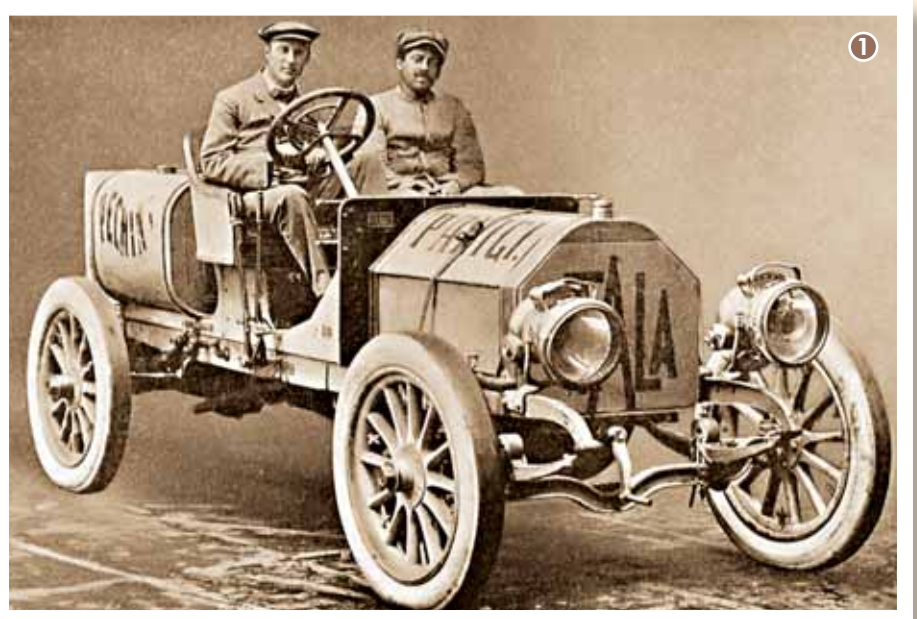


Travesada Gobi

Pařížský denník „Le Matin“ publikoval v roce 1907 provokativní otázku: „Kdo se odváží jet ještě toto léto autem z Pekingů do Paříže?“ Tak začala první a nejdelší rally světa, která skončila 60 dní později vítězstvím hraběte Scipione Borghese.

Kdo se vydal na 16000 km dlouhou cestu byl na slovo vzatý dobrodruh. Vždyť po celé délce nebylo benzínek, opraven automobilů a o odtahové službě ani nemluvě. Borghese nebyl jediný, kdo se na tuto cestu vydal. Přihlášených bylo sice přes dvacet, ale na startu v Pekingu se objevilo pouze pět aut: dva de Dion Bouton 10 PS, trojkolka Contal 6 PS, holandský Spyker 15 PS a Borghese, který vsadil na spolehlivost a sílu značky Itala (24 PS).

Memoriál této cesty se jel už několikrát, kdo by si myslel, že se jedná o delší procházku tak se značně mýlí. Trochu se změnila potíže a překážky. Na začátku století měla většina logistických staveb temporální charakter – např. mosty, kromě několika málo historických vydržely vesměs jen od povodně k povodni, tak se dnes bojuje s politickou nejistotou a bezpečností. Kdysi si silnice východní Asie toto jméno ani nezasloužily a v Rusku to nebylo o nic lepší. Cesta vedla přes Mongolsko, Rusko do Moskvy, na Berlín a do Paříže.



Hrabě Borghese na Itale



V roce 1907 bylo např.: v kantonu Zurich teprve několik set aut. Přes kanton Graubünden bylo zakázáno jet autem a tato musela být tažena koňmo. Téměř nikdo v Evropě nebyl přesvědčen, že auto jednou nahradí koně a vypsaný závod Peking Paříž měl též za úkol přesvědčit publikum o spolehlivosti a rychlosti automobilů, zvláště na dlouhých strasách. Zvláštní reglement se týkal startovního, které obnášelo 2000 franků a bylo účastníkům na startu v Pekingu vráceno... Pět dobrodruhů, Cormier, Colignon, Pons, Godard a Borghese se zapsali navždy do análů automobilismu a zahájili éru dálkové dopravy, na kterou tehdy téměř nikdo nevěřil.

První Rally Peking Paris se stala lidovou slavností podél celé tratě. Automo-

bilové kluby si pokladali za čest přijmout a doprovázet na jejich území účastníky závodu. Vybavili je nejnovějšími mapami a vůbec vznikla nevídaná solidarita, která umožnila překonat desítky přírodních překážek i zamezit nehody. Ve větších městech byly na počest závodníků pořádány bankety, diplomatická zastoupení pomáhala překonat na osmero státních hranicích administrativní a celní potíže. Po opuštěných, zdánlivě nekonečných cestách, nebo terénu k tomuto účelu sloužícím, byli tito zdatní muži, zvláště po technické stránce odkázáni sami na sebe.

Na více než 1200 km dlouhém úseku, byla nekonečná řada telegrafních sloupů jediným znamením, které potvrzovalo správný směr – po nějaké silnici ani stopa.



Goggomobil TS Coupé byl též na cestě ale i v opravě

Harmonogram cesty z roku 1997 dokresluje šířku záběru (jezdí se i opačným směrem)

- 15.05.97 Paris -> Les Mazures (196 km)
- 16.05.97 Les Mazures -> Maastricht (218 km)
- 17.05.97 Maastricht -> Düsseldorf (123 km)
- 19.05.97 Düsseldorf -> Hannover (254 km)
- 20.05.97 Hannover -> Berlin (314 km)
- 22.05.97 Berlin -> Poznan (271 km)
- 23.05.97 Poznan -> Warschau (336 km)
- 26.05.97 Warschau -> Chlewiska (130 km)
- 27.05.97 Chlewiska -> Minsk (475 km)
- 28.05.97 Minsk -> Smolensk (330 km)
- 29.05.97 Smolensk -> Moskau (380 km)
- 02.06.97 Moskau -> Fluß bei Gorochovez (340 km)
- 03.06.97 Fluß bei Kljasma -> Zivlisk (350 km)
- 04.05.97 Zivlisk -> Maloretschenski (330 km)
- 05.06.97 Maloretschenski -> Ufa (300 km)
- 06.06.97 Ufa -> Miass (300 km)
- 09.06.97 Miass -> Mischkino (240 km)
- 10.06.97 Mischkino -> Petuchovo (290 km)
- 11.06.97 Petuchovo -> Omsk (400 km)
- 13.06.97 Omsk -> Tatarka (210 km)
- 14.06.97 Tatarka -> Karasuk (290 km)
- 16.06.97 Karasuk -> Novosibirsk (400 km)
- 18.06.97 Novosibirsk -> Fluß Barsas (300 km)
- 19.06.97 Fluß Barsas -> Bogotol (250 km)
- 20.06.97 Bogotol -> Fluß Katscha (190 km)
- 21.07.97 Fluß Katscha -> Ribnoje (170 km)

23.07.97
 Ribnoje -> Taischet (280 km)
 24.07.97
 Taischet -> Nischneudinsk (170 km)
 25.07.97
 Km-Stein 1395 -> Kuitun (160 km)
 27.06.97
 Kuitun -> Kutulik (150 km)
 28.06.97
 Kutulik - Irkutsk (180 km)
 02.07.97
 Irkutsk -> Istomino (Baikalské jezero)
 (360 km)
 05.07.97
 Baikalsee -> Ulan Ude (130 km)
 08.07.97
 Ulan Ude -> Kjachta (125 km)
 09.07.97
 Kjachta -> Fluß Eree (Mongolei)
 (104 km)
 10.07.97
 Fluß Eree - Ulan Bator (230 km)
 13.07.97
 Abfahrt aus Ulan Bator
 14.07 - 19.97
 Mongolsko
 20.07.97
 Anknunft in Sainschand
 21.07.97
 Sainschand -> Saihantala (China)
 22.07.97
 Saihantala - Jining
 23.07.97
 Jining - Datong
 26.07.97
 Datong -> Xuanhua
 27.07.97 - Xuanhua - Peking
 28. – 31.07.97
 Peking
 31.07.97
 Peking -> Amsterdam



První knihu o rally Peking Paříž napsal očitý svědek tohoto divokého klání na cestách a necestách Italský novinář Barzini, který hraběte kromě mechanika po celou cestu doprovázel a skizovat zážitky. Další zajímavou knížka, vydal jeden z účastníků rally Paris Peking 1997 K. Görner ve svém nakladatelství. Popisuje 80 dní trvající kavalkádu historických automobilů z nichž nejstaří byl ročník 1928. Uchvacující jsou fotografie a text se omezuje na nutné minimum. (více na www.karl-goerner.de/pape.htm)

Ani mercedes se neopomenul zviditelnit a v říjnu 2006 se vydala kolona 33 nových mercedesů 320 TDI po stopách automobilového hraběte SB. Známy novinář Thomas Geiger je doprovázel a píše: „Na své cestě, s průjezdem pouště Gobi při teplotách nad 50 stupňů a broděním se rozvodněnou řekou urazily za 26 dnů dohromady přes 400000 km a průměrná spotřeba zůstala pod 8 litry nafty.“

Redaktor Yörn Pugmeister byl jediný novinář, který doprovázel mercedesy po celou dobu cesty a napsal o tom hned knihu: „Velké dobrodružství Paříž-Peking.“

Holandský výrobce Spyker si též vzpoměl na slavnou cestu a představil nový vůz s označením: „Spyker D12 Peking - to - Paris“ ...a tak není divu, že ani Ferrari neopomenul poslat na dlouhou cestu do Pekingu 3 Scaglietti v barvách komunistické Číny. V Pekingu teď jezdí několik těchto vozů a jejich milionářští majitelé jsou známi tím, že nerespektují červenou a auta jim na Náměstí nebeského míru hlídá oficiální ozbrojená policie.

Tajné: Jako otvírání bran pro svůj obchod na východ se dá chápat rally Paříž Peking, kterou plánuje nejrenomovanější brašnář světa Louis Vuitton z Paříže. Vypraví na cestu historické automobily a určitě dojde do Pekingu. I cena za účast je zatím tajná, jasné je ale že bude astronomická a přesto bude boj o účast urputný.



Po celé asijské štrece bylo zapotřebí stavět přejezdy a můstky

Triumfální příjezd vítěze do Paříže

Levněji ...

Příští rok tomu bude přesně 100 let co se Borghese a jeho konkurenti vydali na dlouhou cestu Asii a Evropou. Švýcarský klub Classic Car Events (www.classiccarevent.com) a jeho výkonný vedoucí R. Braunschweig organizuje na památku vítězství hraběte Borghese „The Borghese Memorial Peking – Paříž“.

Organizátoři omezili pole účastníků na 30 vozů. Asi už nebude zapotřebí stavět mŕstky a vory na neschůdných pasážích, přesto je cílem této rally nadále ta cesta a ne jen její konečná stanice. Cenově není poplatná době a stojí jen něco málo přes půl milionu korun. V ceně je nejen startovné, ubytování a strava pro dvě osoby po dobu 60 dní trvající cesty, ale i veškerý technický suport, opravy, spotřební materiál a doprava auta do Pekingu.

autor: Jiří W. Pollak, Curych

Foto: archiv Classiccarevent

s díky za jejich laskavé přenechání Robertovi Braunschweigovi, www.bysafir.ch

foto 1,2,3 s laskavým svolením p. Urs. P. Ramseiera

