



Že by Aero Dynamik? Ne, ne, jde o Delahaye 135 M s karoserií od Figoni & Falaschi (1937)

Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2008

Od roku 1929 se ty nejkrásnější vozy z celého světa pravidelně sjíždějí do Cernibbia u jezera Como v severní Itálii, aby světu ukázaly, že umění geniálních designérů a konstruktérů s plynoucím časem neztratilo nic ze svého lesku. Ba naopak... svědčí o tom velký zájem publika a přerod ve veteránské hnutí. Mít a starat se o veterána přestalo být koníčkem kutilů a studentů.

Automobilový svět zase prožil nádherný víkend. Odehrál se za typicky středomořského počasí, na břehu italského jezera Como orámovaného zelenými horami, jakoby organizátoři pro sebe pachtovali krásné počasí... Na obloze ani mráčku, na naleštěných karosériích ani smítko.

Podesáté se koná „Villa d'Este“, věhlasný Concorso d'Eleganze pod záštitou BMW.

V klasickém a noblesním rámci dvou historických staveb – Grand Hotel d'Este a Villa

Erba – se opět setkaly dopravní klenoty a jejich majitelé, aby si dokázali, že jejich čtyřkoloví miláčkové patří k tomu nejkrásnějšímu a nejceněnějšímu, co automobilový průmysl a potažmo nejlepší karosáři stvořili. Konkurenti se sjeli doslova z celého světa, takže nechyběli ani Mexičané nebo Australané.

Do roku 1949 se hodnotily nejnovější kreace, později jen veteráni. V posledních letech, díky iniciativě BMW, se zase může publikum kochat na nejnovějších výrobcích, Concept Cars, které vesměs předbíhají dobu a orientují se do nejrůznějších směrů. Mezi tuctem vybraných CC jsou luxusní, rychlá, praktická i jedno obojživelné, ponorkové auto à la James Bond od Rinspeedu.

Potěšující je, že se nejedná o repliku amerických soutěží. V Cernobbio se měří vesměs automobily z evropské výroby a dokonce jsou připuštěny i netknuté exempláře z masové produkce, jako „svědkové



Speciální výstavka byla věnována kreacím od znovuzrozené legendární italské karosárny Carrozzeria Touring Superleggera



Ferrari Dino 206 S Competizione (1967) s karoserií od Pininfariny



Jaguar XK 150 (1958) s karoserií Coupé od Ghia Aigle

doby“. Právě tento kontrast je jedním z mnoha výjimečných zážitků, které se naskýtají veřejnosti v neděli, kdy jsou exponáty vystaveny – bez potupných řetězů – na prostorné louce přímo na břehu jezera a přístupné široké veřejnosti.

Věhlasní členové poroty a v neděli i publikum vybíralo z krásných ty nejkrásnější. Vystavovaná auta byla rozdělena do 9 skupin, z nichž mě nadchla zejména „aerodynamická“ se vzácným Panhartem Dynamic a Lancií Astura. Ve skupině „závoďáky 50. let“ se ukázaly unikátní 4válcové Ferrari a Maserati. Celkem bylo uděleno 26 cen – 8 čestných uznání poroty, 6 speciálních cen poroty, 8 cen podle tříd (automobily byly rozděleny do tříd podle svého stáří a stylu), 3 velmi ceněné divácké ceny a cena hlavní, Best of the show.

Cenu nazvanou „Trofeo BMW Group – Best of Show by the Jury“ si odvezlo dvanáctiválcové Ferrari 166 MM Berlinese Touring z roku 1949. Nynější majitel, Američan John Croul, jej získal ve značně jetém stavu v roce 2003 a nechal jej kompletně zrenovovat. Jeho historie je ale daleko bohatší – objednavatel tohoto auta nebyl nikdo méně známější než hrabě Marzotto. Po testech si dovilil reklamovat nedostatečný výkon motoru, a tak dostal od samotného Commendatora Enza nový typ dvanáctiválce. Zmíněná pohonná



Ferrari 500 TRC (1957) s karoserií Spider od Scaglietti

jednotka 195ky se osvědčila a umožnila hraběti realizovat vysněné vítězství na Mille Miglia 1950 a krátce nato i v závodech kolem Říma.

Cenu Coppa d'Oro Villa d'Este, hlavní cenu udělovanou návštěvníky, vyhrál Mercedes-Benz 540 K zvaný Autobahnkurrier Coupé z roku 1938, jehož pyšným majitelem je Mexičan Arturo Keller. 540 K byl v této aerodynamické formě postaven pouze ve dvou exemplářích. Keller jej získal v roce 2004 od rodiny doktora Ignacia Barraquera, který jej zakoupil v roce 1938.

Cenu „Trofeo BMW Italia“ (cenu publika udílenou ve Villa Erba) obdržel dvoumístný roadster Delahaye 135 M Figoni & Falaschi z roku 1937, patřící do sbírek Petera Mullina z USA. Ten jej získal od anglického majitele v roce 1993, který jej předtím získal od samotného indického maharádži.

Posedmé udělovanou trofej „Concorso d'Eleganza Design Award“ si v konkurenci 12 špičkových designových počínů odvezl Georges Keller z Německa, respektive jeho čtyřkolový miláček, Bugatti Veyron Fbg Hermès – dražší příbuzný od Veyron 16/4.



Ferrari 166 Inter (1949) s karoserií Stabilimenti Farina



Mercedes-Benz 680 S (1928) s karoserií Erdmann & Rossi



Daimler Double Six (1932) s karosí od firmy Martin Walter



Voisin C 24 (1934) se šoupátkovým šestiválcem o objemu 2994 ccm

Velké množství hlasů (i můj) získal elegantní a rychlý Bentley Zagato.

Nejnovějším vozem, který získal ocenění, byla (kromě výherce designové soutěže) Lancia Stratos Coupé Bertone z roku 1970, kterou do soutěže přihlásil Angličan se slovanskými kořeny, Mr. Chris Hrabalek. Zvítězila v kategorii „italské sny – Výstavní vozy italských designérů“.

Velmi zajímavý sporták byl ATS 2500 GT. Chiti postavil v roce 1963 na zakázku krásné kupé s motorem před zadní osou. Auto se stalo senzací na ženevském autosalonu, komerčního úspěchu ale nedosáhlo, a tak se vystavené auto mohlo pyšnit původními 1500 kilometry.

Jennyho Jaguar SS 90 ve stavu „jako nový“ je pravděpodobně jediným dochovaným exemplářem tohoto typu na světě. Jeho bývalý majitel ani objevitel zprvu nevěděli, s jakou raritou to mají co do činění.

Na závěr připomeňme, že minulý rok jedno z čestných uznání poroty získal automobil Tatra 80 Sport Cabriolet z roku 1932, který nyní zaměstnává komisaře posuzující jeho autenticitu. Bylo to v kategorii „Výkon a krása – velké evropské vozy třicátých let“ a vůz přihlásil Holanďan Frans van Haren, který toto auto, soudě podle ohlasu z kruhu znalců, hned tak zase neukáže. Není zapotřebí podotknout, že se pod tuto kreaci podepsala jedna pražská firma.

BMW věnovala při této příležitosti



SS 90 (1935) se šestiválcem o objemu 2663 ccm

vzpomínku na geniální sportovní kupé M1. Přesně před 30 lety byl 100 000 franků drahý a pouhých 110 centimetrů vysoký M1 s motorem o 277 koních představen veřejnosti. Celková produkce této lahůdky dosáhla pouze 445 kusů. V závodech se M1 osvědčil a za jeho volantem se tehdy s úspěchem střídali Piquet, Lauda, Villeneuve, Jabouille, Laffite a Regazzoni. Samozřejmě, že se časem vystupňovala motorizace a 1000 PS konečně dosáhl typ biturbo v edici Procar. Objednávky tehdy překonaly očekávání, a tak M1 brzy zmizel v soukromých a institucionálních sbírkách. Jeden z exemplářů byl v roce 1979 pomalován pop-artovým umělcem

Andy Warholem. Samozřejmě nechyběl ani klasik 328, jeden z 464 autentických a zároveň z dobré tisícovky dnes všelijak registrovaných samodělek a replik na historickém podkladu...

Výběr exponátů spadá do kompetence švýcarského experta Urse Paula Ramseiera, prezidenta Swiss car registru, který nasadil vysokou laťku a zasazuje se za přísnější pravidla pro posouzení originality veteránů. Nová pravidla už byla publikována a další reglementy na sebe nenechají dlouho čekat, protože podvodné kreace chamtivých plagiátorů zaplavují a diskreditují trh veteránů a tím i celé hnutí.

Dr. Jiří W. Pollak, sc. a Gustav Havel



Alfa Romeo 6C 2300 B Pescara (1937) s karosí Pinin Farina



BMW M1 Hommage, nová koncepce na téma BMW M1