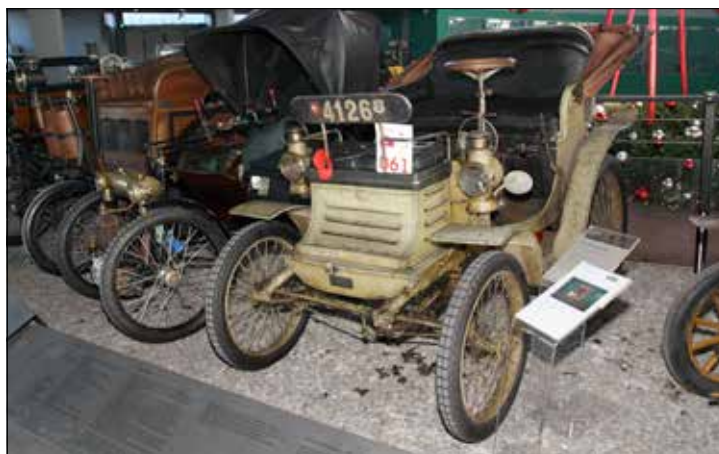




Benz Patent Motorwagen 1, číslována replika z padesátých let



Musfeldův de Dietrich Typ Vis à vis, 1901. Účastník jízdy Londýn–Brighton o svezení v tomto voze říká: „Chvillemi se řítím rychlostí 30 km/h!“

Pantheon Bazilej Splněný sen Stephana Musfelda

Na 7500 čtverečných metrech se v největším švýcarském muzeu veteránů prezentuje celá automobilová minulost.

V řečtině znamená Pantheon něco jako „vše, co je božské“. A to se dá s malou nadsázkou použít i pro nekonvenční cylindrickou budovu z roku 1965 a její staronový obsah. Na přízemní ploše a na 250 metrů dlouhé spirálovité rampě se vedle sebe řadí veteráni z období posledních 110 let. Určitě polovina z nich se nachází ve zcela původním nerenovovaném stavu, často jako dar z první či druhé ruky. Pan Stephan Musfeld, zakladatel a majitel muzea, bývá s jedním z těchto veteránů stálým účastníkem historické jízdy Londýn–Brighton.

Když se pan Musfeld jako malý kluk křivil v motorkách, a později s kamarády po celé víkendy také ve vysloužilých autech, ještě netušil, že mu prosperující výrobní podnik jeho otce umožní založit v Muttensz-Bazileji nejen největší, ale

zároveň nejoriginálnější švýcarské automobilové muzeum. Nazval jej Pantheon, a kromě označení muzeum by v tomto případě šlo použít i „instituce“ nebo „forum“ (původem také z antiky). Návštěvníci Pantheonu se mohou rozhodnout, zda

začnou s prohlídkou dole, nebo nahoře. Mně osobně se jevílo vhodnější začít nahoře, sestup byl méně únavný a navíc ho doprovázelo očekávání vynikajícího oběda v integrované restauraci, která se nachází dole u východu.

Výstavní plocha 7500 m² je využívána velice vkusně a vzdušně, takže je na všechny exponáty dobře vidět. Zvláštní opatření, které chrání veterány před, byť nechtěným, poškozením je ultrazvuková bariéra. Samozřejmě, že se mi podařilo spustit poplach, když jsem se za účelem lepšího úhlu pohledu pro fotografování naklonil příliš daleko.

Výstava, prodej, dílny

Kromě stěžejní výstavní části je Pantheon současně i fórem pro přednášky nebo prodejní stánky a velmi atraktivním jej dělají tematické výstavy. Fundované znalosti evropské veteránské scény a široké spektrum odborných, společenských i politických vztahů umožňuje panu Musfeldovi



Vpravo De Dion Bouton, 1903



Karoserie Worblaufen Alfa Romeo 6C 2300, ročník 1938



MG WA à la Mercedes, Karos. Reinbold & Christé, 1939, 6 vál. 2600 cm³



Alvis TE Typ 21, karoserie Graber. Za ním bílý Alvis TF z roku 1968, karoserie Graber, jeden z posledních zákaznických mohykánů



Beutler Porsche z roku 1952, vpravo Lancia

organizovat a nabídnout publiku expozice, které sahají hluboko do soukromých sbírek. Od otevření Pantheonu uplynuly již čtyři roky a dodnes měla největší ohlas 10. tematická výstava s názvem „Když se auta ještě učila jezdit“.

Žádný exponát tehdy nebyl mladší sto let. Za první motorový vůz, jak se automobily tehdy nazývaly, se považuje parní automobil Francouze N. Cugnota z roku 1796, který postavil na zakázku ministerstva války. Muzeální replika trojkolky, kterou si nechal v roce 1886 patentovat Carl Benz jako Motorwagen 1, stojí v Pantheonu spolu

s asi čtyřiceti podobnými následovníky.

Muzeální režim umožňuje soukromým majitelům vystavit svého veterána na smluvní dobu, která trvá nejméně šest měsíců. Jiná smlouva platí pro výstavu za účelem prodeje soukromých aut. Zájemcům je navíc umožněno své veterány v Pantheonu udržovat po mechanické stránce. Zvláště cennou se jeví technická podpora panem Edim, expertem na slovo vzatým. Dobře vybavené dílenské boxy si lze rezervovat a pronajmout a v případě potřeby odborné pomoci stačí zavolat: „Edi, pojď se, prosím, na něco podívat!!“

Švýcarské karoserie

V současné době se těší velkému zájmu návštěvníků výstava Švýcarských karosářů. V časoprostoru od raných dvacátých do pozdních šedesátých let si úzká vrstva úspěšných podnikatelů, lékařů či architektů nechávala obléct zakoupený podvozek renomované značky do individuální karoserie. První návrhy byly vesměs v měřítku 1 : 10 a jsou dnes vyhledávanými sběratelskými objekty. Často se ve finální podobě karoserie projevil i vliv manželky objednavatele. „Nejednou se u nás objevila dáma bez doprovodu s kouskem látky a původní objednávku



Delahaye M 135 a Bentley, karoserie König



Aristokratická Lancia Lambda, 1929, karoserie Höhener



Citroën Traction 15, Six, 1953, Worblaufen

měnila... Ale ještě častěji bylo takové auto dárkem manželce nebo přítelkyni k nějakému výročí nebo „na udobřenou“, vzpomíná syn věhlasného karosáře firmy Worblaufen Urs-Paul Ramseier.

V době největšího rozkvětu se na švýcarském trhu tlačilo přes 40 firem, které vyráběly zákaznické karoserie příslušné kvality. Nebyly to ony velkorysé kreace, které známe od Saoutchika, Figoniho nebo Chaprona, jejichž úlohou bylo reprezentovat na salonech a soutěžích elegance. Velké delahaye, hotchkisse nebo delage měly nepraktické řízení a ohromný radius. Stabilita italských a francouzských karosérií se podřizovala umělecko-estetickému pohledu. Naproti tomu švýcarské karoserie se vyznačují diskretními a přesto atraktivními tahy, charakteristickými pro značku, na jejímž šasi vznikly. Většina aut se švýcarskou karoserií se dochovala a jsou dodnes z velké části v rodinném vlastnictví původních majitelů.

Švýcarská karosárská průmyslová firma používali zpočátku šasi domácí produkce. Ale poté, co poslední švýcarská továrna Martini zavřela své brány, se začaly více dovážet bugatky, rollsy, alvisy, nebo i americké „rolling chassis“. Aby domácí karosáři zůstali na evropském trhu konkurenceschopní, snížila v roce 1931 vláda cla na šasi z dovozu.

Nejnámějším a zároveň nejproduktivnějším karosářem byl Hermann Graber z Witrachu, který dlouhodobě prorazil

i na mezinárodní trh. Dalším byly značky Karosserie Worblaufen Fritze Ramseiera, Gangloff v Ženevě, Karosserie Langenthal, Köng, Italsuisse, Beutler (který stavěl pro Porsche první kabriolety), Tüscher, Reinboldt & Christé (asi nejstarší podnik) a řada menších firem jako Alfred Hänni, Wenger, Otto Heimburger, A. Ruckstuhl nebo Heinrich Eckert s neméně bohatou a často aristokratickou klientelou.

Současná výstava obsahuje 40 vybraných aut od 15 karosářských podniků. Stephanu Musfeldovi a členům Swiss Car Registeru se podařilo sestavit reprezentativní průřez produkcí švýcarských firem, počínaje drožkou od Reinboldt & Christé z roku 1870 a konče vozem Graber Alvis TF21 z roku 1968 či Oplem Kadet Spider od Pietra Frua.

Unikátní karoserii i barvu má vystavený MS 135, Delahaye z roku 1938 karosovaný Tüscherem. Vůz má původní barvu a garantovaných 47 000 km a historii bez mezer. Jeho nový majitel, pan Robert Temperli, se mi svěřil: „Koupě auta z první ruky se najednou podezřele táhla, a to navzdory jasně domluvě. Už jsem měl strach, že o auto přijdu. Tak jsem zvedl telefon a zeptal jsem se, co se děje. Starý pán mi prodlevu celkem nevybíravě vysvětlil – Musel jsem se o Vás přece informovat. Svoje auto určitě neprodám nějakému pitomci.“

Stephan Musfeld a jeho tým vydal k výstavě 140stránkový výpravný katalog, obsahující krom krásných fotografií i velké množství doplňujících informací o další téměř stovce švýcarských karosářských a automobilových firem. Současně byla vydána kniha „Schweizer Carrossiers“ od autora Ferdinanda Hedigera, ve které si od návratu z muzea denně rád listuji.

Pantheon se nachází v Muttenzi, což je předměstí Basileje, odkud se lze dopravit například i tramvají. Basilej má na francouzské straně i mezinárodní letiště



Beutler, nejstarší kabriolet Porsche na světě (No. 002). První kus se nedochoval



Delahaye 1938, karoserie Tüscher, vše původní, po 47 000 kilometrech



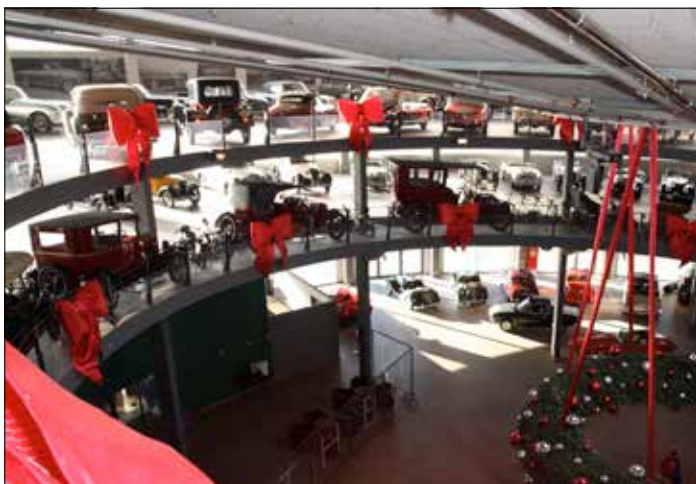
MG TD, unikátní kabriolet, karoserie Ghia, Aigle CH

s přímým spojením z Prahy (letenku pořídíte za méně než 2500 Kč).

Více informací najdete na webových adresách www.pantheonbasel.ch nebo www.swisscarregister.ch.

Text: Dr. Jiří W. Pollak, sc.

Foto: Jan Křemeček



Pohled na část spirálovité galerie Pantheonu

