

a proto byl o nabízený SS II z roku 1934 patřičný zájem. Vůz v provedení Sport Saloon byl zachráněn z garáže domu určeného k demolici. Na konci sedmdesátých let byl kompletně renovován a od té doby získal pěknou patinu. Vůz se prodal za 27 170 liber včetně původního boxu na nářadí a karburátoru RAG, který byl vyměněn za spolehlivější kus.

Ze stejného roku pocházel i Sunbeam Dawn. Tento model se vyráběl jen krátkou dobu, protože byl posledním, který automobilka Sunbeam vyráběla, než ji pohltil koncern Roots. Vůz pohání čtyřválcový OHV motor o obsahu 1627 ccm a výkonu 49 koní. Na svou dobu poměrně drahý vůz – stál 425 liber – je vyroben s dokonalostí, jakou se automobily Sunbeam proslavily. Interiér má plno krásných detailů ze dřeva a kůže. Nabízený vůz byl poprvé registrován v květnu 1934, ale jeho další osudy až do roku 1961 nejsou známé. Poslední majitel vůz zakoupil v roce 1985. Vůz s patinou, kterou lze získat pouze pravidelnou údržbou a láskyplným používáním, se prodal za velmi dobrých 11 134 liber.

Málo známou kapitolou motoristické historie jsou u nás sportovní vozy britské značky Jensen. V aukci se objevily dva kousky. Prvním byl bezesporu zajímavý prototyp Jensen 541, který byl ručně vyroben pro výstavu v Earls Court roku 1953. Dlouhou dobu byl vystavován v motoristickém muzeu v Glasgow. Rozsáhlý článek o tomto automobilu uveřejnil v roce 1994 časopis Classic Car Magazine. Nepřekvapuje tedy, že se jeho cena vyšplhala na 36 450 liber. Druhým vozem stejné značky byl model FF z roku 1969 vybavený pověstným systémem Ferguson Formula – prvním stálým náhonem na všechna čtyři kola, který z něj dělal nejlepší vůz GT své doby. Jeden ze 318 vyrobených vozů se prodal za 17 230 liber.

Běžnými vozidly jsou na anglických silnicích automobily Land Rover různého stáří. Avšak jejich nejstarší verze – takzvaná Serie I – už tak častá není a naopak se stává vyhledávaným sběratelským kouskem. Nejstarší Land Rovery z let 1949–50 se dnes prodávají za částky blížící se 20 000 liber. Na aukci společnosti Brightwells se objevilo hned několik vozů první série. Nejstarší byl vůz z roku 1951 za 11 960 liber. Naopak k renovaci určený vůz z roku 1955 se prodal jen za 1060 liber. Velmi dobře zachovalý, prakticky nejetý kus z roku 1956 stál 7940 liber a jeho ojetý kolega z roku 1957 4500 liber.

V době konání aukce stála britská libra 32,70 Kč.

Jiří Mewald



De Dion v roce 1908

První automobilový závod kolem světa – 1908

Jedna z kapitol knihy „Z depa senzací“ od Miloše Skořepy z roku 1977 má záhadný název „Automobil z doby ledové“. Nejedná se však o žádný dopravní prostředek pro již vyhynulé mamuty, ale další řádky v knize čtenáři rychle osvětlí, oč vlastně jde. Je jím francouzský automobil dnes již neznámé značky Motobloc z roku 1908, který byl v padesátých letech minulého století nalezen pod ledem na Aljašce. Jak se ale před stoletím tento automobil do zajetí sněhu a ledu dostal, to je již příběh jednoho bláznivého nápadu o uskutečněné jízdě kolem světa.

Po úspěšně absolvovaném dálkovém závodu napříč Asií a Evropou na trase Peking–Paříž v roce 1907 se vedení amerických novin The New York Times rozhodlo vyhlásit ještě bláznivější závod, a to kolem zeměkoule bez použití lodní přepravy. Měla jím být cesta na trase New York–Paříž s překonáním Beringovy úžiny po zamrzlém ledu. Po prostudování dostupných map v teple kanceláře to neměl být přeci žádný problém. Nadšený pořadatelé si ale neuvědomili, že onen Beringův průliv, spojující Ameriku s Asií, je široký minimálně 80 km a díky mnoha různým mořským proudům úplně celý nikdy nezamrzá.

To však nadšené motoristické pionýry nemohlo odradit. Na první výzvy v novinách se přihlásilo několik desítek dobrodruhů z celého světa, včetně vítěze předcházejícího závodu, knížete Borghese s vozem Itala. Nakonec ale na start 12. ledna 1908 dorazilo před budovu deníku The New York Times jen 6 nejstatečnějších. Dokonce i kníže Borghese svou účast po důkladném

prostudování trasy zrušil a akci nazval bláznivým a neuskutečnitelným nápadem.

Odstartovány tak byly tři francouzské posádky s vozy De Dion Bouton, Motobloc a Sizaire Naudin. Dále se zúčastnila německá posádka s automobilem Protos, italská s vozem Züst a americká se strojem Thomas Flyer. Především August Pons se nepoučil z předcházejícího závodu Peking–Paříž a i na tuto dálkovou anabázi nastoupil s nejslabším strojem. Jeho Sizaire Naudin disponoval pouhými 12 koňskými silami, což bylo pro tak náročný závod opravdu velmi málo. Již po dvou dnech Sizaire Naudin svou posádku zklamal a odpadl jako první. Cesta totiž nebyla od samého začátku nijak lehká. Na počátku 20. století ještě v Americe nebylo mnoho cest pro automobily. Účastníci tak museli zdolávat panenské prerie ve stopách pionýrských vozů prvních osadníků. Úbočí Skalistých hor zase překonávali po železniční trati, mnohdy i s rizikem srážky s vlakem, především při průjezdech častými tunely.



Thomas Flyer na Aljašce

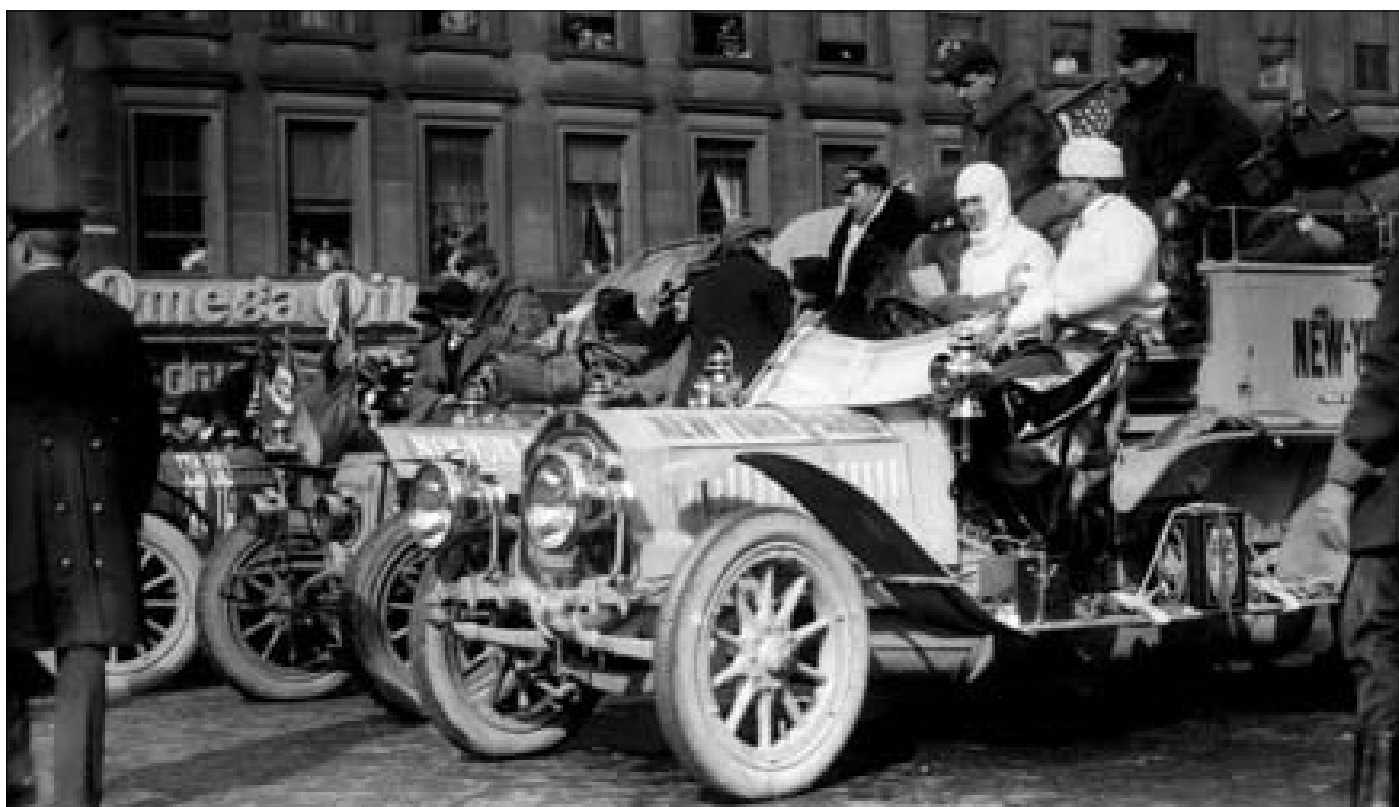


Protos vyproštuje automobil Thomas Flyer

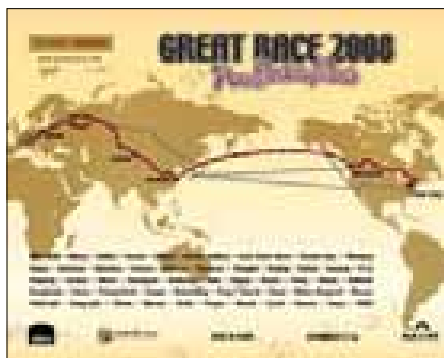
V Kanadě již bylo jasné, že soutěžní vozy Beringovy úžiny nedosáhnou. Další cesta byla pro přivaly sněhu neprůjezdná a tehdy pravděpodobně odpadla ze závodu i další posádka, kterou tvořil i v závodě Peking–Paříž proslulý dobrodruh Charles Godard se spolujezdcem Mauricem Livierem. Jejich Motobloc uvízl ve sněhových závějích a posádka jej bez rozpaků opustila a navrátila se do civilizace vlakem. Až po padesáti letech vykopali trosky jejich vozu novodobí leďoví archeologové.

Ostatní posádky zaměřily nakonec zpět do Seattlu, odkud byly potupně přepraveny lodí do ruského Vladivostoku. 22. května 1908 nastoupily na start další jízdy napříč Asií již jen tři závodní vozy. Také poslední francouzská posádka s vozem De Dion Bouton další útrapy náročného závodu vzdala. Od počátku asijské cesty se jevil jako nejspolehlivější německý Protos. Zato americký Thomas Flyer musela posádka neustále opravovat. I když do Paříže nakonec dojel jako první 20. července 1908 právě německý Protos, palmu slávy si neodnesl. Vítězem byl vyhlášen americký Thomas Flyer, neboť ještě na americkém kontinentu si Němci část cesty ulehčili transportem automobilu po železnici a byli za to následně dosti výrazně časově penalizováni. Tím se propadli na druhé místo za americký vůz. Jako třetí dojel po několika dnech i Ital Antonio Scarfoglio s vozem Züst Tipo 28/45 z roku 1906.

Ačkoli se během staletí italský automo-



Start před budovu deníku The New York Times



bil Züst ztratil v propadlišti dějin, první dva vozy se dochovaly do současnosti, i když z německého Protosu zůstalo pouze původní šasi s motorem. Karoserie byla před lety v USA za finanční podpory firmy Siemens zrestaurována podle původních fotografií. Vůz je dnes vystaven v National museum v Riu de Janeiro. Podobný osud stihl i americký Thomas Flyer, který v šedesátých letech zachránil nadšený sběratel veteránů William Harrach. Dnes je tento automobil vystaven na čestném místě Harrachovy kolekce historických vozidel v National Automobile Museum Reno v Nevadě.

New York–Paříž po sto letech – 2008

Opakování tohoto historického závodu se koná tento květen a start bude taktéž v New Yorku. Jede se přes Vancouver a odtud letadlem do Šanghaje. Trasa měří jako kdysi celkem 35 000 km, z toho se pojede 20 000 km po zemi, a za tři měsíce dorazí první posádky přes Berlín a Zürich do Paříže. Startovní pole je rozděleno na dvě skupiny – „Innovations Cup“ pojedou vozy s inovativním pohonem a „Schuster Cup“, pojmenovaný podle vítěze z roku 1908, vozy starší pětadvaceti let. V této skupině pojedou i jeden autentický Thomas Flyer z roku 1904!

*Text: Milan Bumba, Jiří W. Pollak
Fotografie s díky Mike Eving,
www.greatrace.com*



Ford Baquette v Paříži



Mors z roku 1902, nejstarší automobil v peletonu



Thomas Flyer, který se zúčastnil vzpomínkového závodu v roce 1986



Automobil Ford ve stylu Bony & Clyde