



Classic Boheme Run Louis Vuitton 2006

Spanilá jízda z Budapešti přes Vídeň do Prahy se konala od 5. do 10. září. Louis Vuitton, designer a fabrikant. „LV“ je staletá firma – „L. Vuitton Malletier à Paris“ (po našem „Ludvík Vuitton – pařížský brašnář“). Vuitton začal vyrábět již v roce 1854 a stal se pojmem kvality, která má svou cenu.

Vuitton se pravidelně zviditelňuje jako partner a sponzor sportovních akcí jako například již téměř 30 let America's Cupu, nejznámějším a nejnáročnějším závodě jachet okolo světa.

Louis Vuitton se vrhl před sedmnácti lety do dobrodružství s auty a organizoval několik rychlostních závodů, doplnil je o show konceptních aut a 1998 uspořádal první Classic Run z Dailanu do Pekingu s pečlivě vybranými oldtimery. Vybral si právě Čínu, kam se před ním v tomto stylu nikdo

neodvážil, a etabloval se tak i na východoasijském trhu. Od té doby uplynulo osm let a nabídla se další příležitost zviditelnit slavnou firmu i ve střední a východní Evropě. Vybrána byla zase populární a veřejně účinná forma Rally jako paráda vzácných automobilových veteránů. Na Západě by to byl dnes asi golfový turnaj tří měst...

Přísloušně precizní přípravy a výběr automobilů z velkého počtu přihlášek (mluví se o cca 2000 přihláškách) zaručily ohromnou show pro diváky a nabízely

účastníkům trochu poznat Budapešť, Vídeň a Prahu. V pelotonu se shromáždily výjimečné, vzácné, předražené a bizarní automobilové pochoutky jako Delahaye, Alvis, Alfa Zagato, Aston Martin, Bentley, MB, Ferrari, Pegasso, Maserati nebo Bugatti. Kromě Tatry 603/1 krajana L. Bareše z Mostu nebylo žádné auto z větších nebo běžných sériových produkcí. Rozehřátí motorů proběhlo na trati F1 Ungaroringu, kde se někteří vyřadili, vyhnali z ventilových kanálek usedlé saze a zahřáli pneumatiky. Sympatický pan Bareš umí svou šestsettrojku dost svižně rozjet. Přesto se pěkně divil, když ho minul sto let starý Mercedes. Pak přátelům sám komentoval: „*No, bylo to asi stopadesátkou... Jak se ten člověk v tom křesle udržel?*“

Účastníci závodu pravidelnosti si vychutnali ničím nerušený průjezd malebnou krajinou v Maďarsku. Setkání s místním obyvatelstvem na cestě vesměs koňmo jsou nezapomenutelná.

Po celou dobu trvání Runu se na trase měřící přes 800 km pilně dokumentovalo,



Aston Martin Le Mans Special z roku 1933



Mercedes 28/95 z roku 1914



Na zámku Hluboká

a tak vznikl filmový záznam, který se bude vysílat na celém světě. Vídeň se představila tradičně lipicány a Praha zpočátku po několika dnech dodávala nejen automobilové veřejnosti neutuchající kontraproduktivní zprávy o nevyřešené organizaci cílové etapy. Samozřejmě, že se i Praha zviditelní, a to není v žádném případě na škodu.

Veřejnost jen tuší a insideri vědí, že tak renomovaná a zkušená firma se nebude sama pouštět do dobrodružství, která by ani doma v Paříži nezvládla. Zavřít Karlův most pro soukromé účely je prostě šnapsidé! Zábor byl totiž nabídnut z Prahy – agilními aktivisty, bez vědomí radnice a starosty Béma. Pomocí postranních kanálů a známých na úřadech se to málem podařilo. Zřejmě očekávali odměnu... Šalamounské řešení bylo nakonec schůdné pro všechny: Náměstí před Pražským hradem, centrum Prahy a Alšovo nábřeží se staly důstojnými hostiteli i kulisou pro zdařený Run.

Při zastaveních na zámcích Hluboká a Orlík, kde stál kompletní zábor směšných



Mercedes-Benz SS a Praga Grand

150 000 Kč (cena jednoho solidního kufru LV), vytvořily historické objekty pro letošní Run fotogenní rámeček. Veteránské skvosty zaparkovaly nakonec u Hradu a byly tak k dispozici interesované veřejnosti.

Mezi vystavenými auty, které se zvláště vyjímaly v historickém okolí Hradu, mě nejvíce zaujal Delahaye cabriolet MS 135 v dobové zelené, Alvis ze Švýcarska, z Argentiny letadlem přivezený Bentley



Bugatti 57 SC z roku 1937



Bugatti 57C Aravis z roku 1939



Českou republiku zastupovala posádka s vozem Tatra 603



Automobily seřazené na Pražském hradě

Continental Coupé s vyleštěnou karoserií bez laku, staříčkový Opel, Two-seater MB s řetězovým náhonem na jedno kolo, Maserati 300 S Fanzutti, jedna Alfa Romeo z Monte Carla a druhá 1900 SS z r. 1956, Mercedesy SSK 500 a 300 SL z New Yorku, vzácný Pagaso Z 102 Sautschik coupe r. v. 1955 z Madridu, Ferrari 275 GTS, Ferrari Rosso 2000, Bugatti 44, s kterým už jeli Frentzen a Trulli (formule 1), Aston Martin 1933 Typ Le Mans a DB 3S z roku 1956. Nejlépe se sem hodí výraz „Muzeum na kolečkách“.

Auta postavená před druhou světovou válkou, zvláště pak kabriolety, mají malý úložný prostor. Společenské povinnosti vyžadující množství oblečení vedly k tomu, že se nadpočetné kufry vozily i na zádi auta. A právě tady se LV osvědčil zvláště dobře. Některé kufry Louis Vuitton přežily své majitele.

Vyvrcholením bylo rozdělení cen, které s pomocníky prováděl ředitel závodu René Metge. Ceny byly za nejrůznější „zásluhy“, např. nejstylovější cestovatel, nejvzácnější auto, nejelegantnější auto atd., atd., ocenění téměř nebrala konce...

U příležitosti tohoto LV Boheme Classic Run byla představena nejnovější kolekce kožených doplňků jako dámské cestovní kabelky, které stojí 30–150 tisíc korun,



Vítězný exemplář z Le Mans v roce 1954 – Jaguar D-Type

pouzdro na mapy, přívěšky na klíče... Není to náhodou, že byla vybrána právě Praha – pražské zastoupení Louis Vuitton na nejelegantnější třídě v Praze je nejstarší legací LV ve střední a východní Evropě.

V přítomnosti primátora Prahy Pavla Béma, jeho manželky a výkonných ředitelů firmy Louis Vuitton byla na Alšově nábřeží poblíž Karlova mostu uspořádána pro účastníky rally a zvaných hostů párty na rozloučenou. Že by jim na rozlučku zazpívala Madonna, zůstalo jen přáním nebo novinářskou kachnou, zato se servírovaly vybrané kulinářské laskominky a obligátní

šampaňské. Čtvrt hodiny trvajícím ohňostrojem důstojně zakončil L. Vuitton Boheme Classic Run.

Jiří Pollak



Ferrari 250 GTO z roku 1962 na zámku Hluboká



Přehlídka luxusu před Pražským hradem