



Edouard Michelin za volantem vozu Brasier, vedle něj Jean Gallabrun

Gordon Bennett 1905–2005

Báječný víkend v Auvergne

Počátkem června proběhly ve Francii oslavy stého výročí šestého a posledního ročníku automobilového závodu o Gordon Bennetu, který se jel začátkem července 1905 v kraji Auvergne, v okolí Clermont-Ferrandu. Pro více než 150 automobilů vyrobených počátkem minulého století to byla skvělá příležitost zajezdit si jako zamlada, pro milovníky automobilové historie báječný víkend ve francouzském stylu.

O atmosféře oslav, jejichž dějištěm byl téměř 140 km dlouhý silniční okruh kopíруjící trasu závodu z roku 1905, ale také

autodrom Charade, nejlépe svědčí snímky. Místo dlouhého povídání se tedy raději ohlédněme do historie, abychom si přiblížili

dnes už téměř zapomenutou trofej, o niž se bojovalo v letech 1900 až 1905 a která nakonec zůstala ve Francii.

Jejím zakladatelem byl James Gordon Bennett, majitel deníku New York Herald, který v roce 1900 vypsal bohatě dotovanou cenu pro vítěze závodu, jemuž dal své jméno. Gordon Bennettova putovní cena neměla – navzdory pojmenování – podobu poháru, ale tvořila ji plastika automobilu dobových tvarů. Pan Gordon Bennett si původně představoval, že se při jeho podniku utkají tříčlenná národní družstva průkopnických automobilových zemí – především Francie, USA, Belgie a Německa. Proto také byly na jaře 1900 určeny jednotlivé národní barvy vozů: modrá pro Francii, žlutá pro Belgii, bílá pro Německo a červená pro USA. Zpočátku však konkurence nebyla slavná. Prvního ročníku se v červnu 1900 mezi Paříží a Lyonem zúčastnilo jen pět automobilů z Francie, Belgie a Spojených států, přičemž do cíle dorazily pouze dva francouzské vozy Panhard-Levassor, robustní pětilitrové čtyřválce s pohonem zadních kol řetězy.

Vítězný Fernand Charron a jeho mechanik málem přišli o život párem kilometrů před Lyonem, když jim v rychlosti kolem 90 km/h vběhl do cesty bernardýn. Panhard se zablokováním řízení absolvoval hrůzostrašně vyhlížející výlet do pole, jako zázrakem se však vrátil na cestu, kde se zastavil předkem k Paříži. Pes havárii zaplatil životem, řidič a mechanik kromě leknutí a párem modřin přečkali drama bez větší újmy.

V sezóně 1901 organizátoři Gordon Bennettův pohár raději přiřadili k tradičnímu klání Paříž–Bordeaux. Z cizinců se tentokrát nepřihlásil nikdo a z trojice francouzských jezdců nakonec cílovou čarou projel jen Léonce Girardot se čtyřválcem Panhard-Levassor. A to ještě s citelnou ztrátou za Henrim Fournierem, který na voze Mors dorazil do Bordeaux jako první, ale Gordon Bennettova závodu se nezúčastnil.



V roli spolujezdce se na voze Brasier objevil i Francois Michelin



Krásná tlačenice – závodní Brasier přijíždí do městečka Laqueuille

V červnu 1902 byl Gordon Bennettův pohár vypsán v rámci závodu Paříž–Videň, ovšem s cílem nikoliv v rakouské metropoli, ale už v tyrolském Innsbrucku. Trofej si nečekaně odvezl Australan Selwyn F. Edge se šestilitrovým anglickým strojem Napier a Britové tak ziskali právo pořádat příští ročník. Jenže na britském území byly rychlostní závody zakázány, a tak musel mimořádně zasednout parlament a odhlasovat přísně vymezenou výjimku. Čtvrtý ročník Gordon Bennettova poháru se nakonec uskutečnil počátkem července 1903 v Irsku, v málo obydlené oblasti Athy, na uzavřené trati hlídané stovkami policistů a vojáků.

Mezitím se v květnu 1903 jel neblaze proslulý závod Paříž–Madrid pojmenovaný mnoha haváriemi a předčasně ukončený v Bordeaux po nehodě, na jejíž následky zemřel Marcel Renault. Přípravy na Gordon Bennettův pohár zkomplikovala i jiná událost – požár v továrně Daimler, který zničil nové vozy stáje Mercedes. Manažer týmu Emil Jellinek, podle jehož dcery dostaly automobily Daimler jméno Mercedes, požádal v nouzi o pomoc soukromé majitele sportovních vozů. Tovární mechanici stroje narychlo upravili tak, aby v Irsku mohly startovat. Mimořáděm – v týmu Německa tehdy nefiguroval žádný německý jezdec, ale Belgačané Camille Jenatzy a baron Pierre de Caters a spolu s nimi Američan Foxhall Keene. V Irsku po tuhém boji zvítězil Jenatzy před francouzskou konkurenční na vozech Panhard-Levassor, trofej se stěhovala do Německa a Francouzi chystali odvetu.

V sezóně 1904 už byly zakázány dálkové závody typu Paříž–Videň, takže se Gordon Bennettův pohár rázem vyhoupl na výsluní zájmu. Francouzi v květnu 1904 uspořádali kvalifikační závod, v němž se utkaly tříčlenné týmy deseti značek. Téměř



Léon Théry, jeho mechanik a vítězný Richard-Brasier z roku 1905



Vítězové na dobovém snímku: za volantem Théry, vpravo mechanik Muller

90 km dlouhou silniční smyčku nedaleko belgických hranic museli jezdci absolvovat šestkrát a jen tři nejlepší se kvalifikovali pro hlavní závod. Vyhrál pravidelně jedoucí Léon Théry s vozem Richard-Bra-

sier, čtyřválcem o objemu 9,81 a výkonu 80 koní. Spolu s ním se do Německa kvalifikovali Salleron (Mors) a Rougier (Turcat-Méry) s vozy poháněnými čtyřválcem o objemu kolem 13 l a výkonu 100 koní.



Gordon Bennettova cena, o kterou se bojovalo v letech 1900 až 1905



Otec a syn Michelinové vyrážejí na jednu z etap vzpomínkové jízdy



Italský jezdec Felice Nazzaro dal své jméno tomuto stroji z roku 1913



Trináctilitrový Panhard postavený pro Velkou cenu Francie 1908 v Dieppe



Berliet 20 HP ročníku 1903 přicestoval na oslavy až z Mexika

Pátý ročník Gordon Bennetova poháru se uskutečnil 19. června 1904 v pohoří Taunus v Německu se startem a cílem v Salburgu. Okruh dlouhý 127 km se jel čtyřikrát, celkem závodníky čekalo přes 508 km. Německo reprezentovaly dva vozy Mercedes, ale také licenční Opel-Darracq, za Rakousko startovala trojice strojů Mercedes přihlášených pod značkou Austro-Daimler, belgické barvy hajily tři automobily dnes už zapomenuté značky Pipe, z Velké Británie přicestovaly dva vozy Wolseley a jeden Napier, zatímco Itálie poprvé vyslala do boje stroje Fiat.

Závodu přihlížel německý císař Vilém II. s početným doprovodem a bylo jasné, že jde o prestižní německo-francouzský duel značek Mercedes a Richard-Brasier, jehož hlavními aktéry byli Belgačan v německých službách Jenatzy a Francouz Théry. Jezdci startovali v sedmiminutových intervalích a zatímco Jenatzy se vydal na trať jako první, Théry vyjížděl až jako pátý a taktikou jízdou se brzy dostal do čela závodu. V cíli slavil vítězství Théry, favorizovaný Jenatzy se musel spokojit s druhým místem. Gordon Bennetova trofej se po dvou letech vrácela do Francie a bylo jasné, že přistě se o ni bude bojovat ještě urputněji.

Pro ročník 1905 vybrali Francouzi kopcovitou a zatačkovitou trať v kraji Auvergne, nedaleko Clermont-Ferrandu. Bratři André a Edouard Michelinové, majitelé místní pneumatikářské firmy, financovali přípravy závodu, především stavební úpravy tratě – od rozšíření a zpevnění silnic až po provizorní přemostění železničních přejezdů. Firma Michelin při této příležitosti vydala patrně vůbec první automapu na světě zobrazující 137 km dlouhý silniční okruh a jeho okolí.

V polovině června 1905 se na nově upravených silnicích v Auvergne jela národní kvalifikace, opět za účasti deseti značek. Historie se opakovala – znova se prosadil Théry, druhý dojel jeho stájový kolega Caillois s dalším vozem Richard-Brasier. Oba automobily francouzské značky poháněl nový jedenáctilitrový čtyřválec o výkonu 96 koní. Jako třetí se kvalifikoval jezdec Duray s automobilem De Dietrich vybaveným čtyřválcem 171 o výkonu kolem 130 koní.

Na start šestého ročníku Gordon Bennetova poháru nastoupilo 5. července 1905 v Laschamps u Clermont-Ferrandu šest národních týmů po třech vozech: Francie s modrými vozy, Německo s bílými, Rakousko se žlutočernými, Velká Británie se zelenými, USA s červenými a Itálie s černými. Německo a Rakousko reprezentovaly nové vozy Mercedes se čtrnáctilitrovým



Francouzský závodní vůz Amédée Bollée typ F ročníku 1914 na trati



Dvouválcový Clement ročníku 1902 projíždí městečkem Laqueuille



Vlevo anglický Wolseley (1902), vpravo francouzský Motobloc (1912)



V předu italská Isotta Fraschini (1913), za ní belgický Nagant ročníku 1907



Simulovaná zastávka v depu Michelin italského vozu Nazzaro (1913)



Belgický Nagant z roku 1907 přijíždí do etapového městečka Pontgibaud



Elegantní čtyřválec lyonské značky Rochet-Schneider z roku 1918



Francouzské vozy u pumpy: vlevo Prima (1906), vpravo Renault (1903)



Impozantní francouzský CGV Sport ročníku 1904 s britskou posádkou

motorem, jenž dával 115 koní, Italové opět vsadili na automobily Fiat, tentokrát vybavené čtyřválcem 16,31 o výkonu 110 koní. Britský tým tvořily dva vozy Wolseley a jeden Napier. Američané přijeli se sedmnáctilitrovým vozem Locomobile a dvěma menšími čtyřválci Pope-Toledo.

Brzy se ukázalo, že tentokrát se o vítězství popere obhájce trofeje Théry s italskými jezdci. Francouzi a Italové jeli na pneumatikách firmy Michelin, jež si podél trati připravila servisní místa. Na každém z nich čekal dvanáctičlenný tým – tři muži měli na starost jedno kolo a výměnu pneu-

matik jim trvala necelých pět minut. Vozy Mercedes při téže činnosti ztrácely přes deset minut vinou pomalejšího servisu firmy Continental. Nejrychlejší časy jezdil zpočátku Vincenzo Lancia s vozem Fiat. Jeho dábelské tempo však nevydržel motor, takže se do čela vyhoupl Théry. Ten pak pravidelnou a razantní jízdou udržel vedení až do cíle, i když ho zle pronásledovali Felice Nazzaro a Cagno se dvěma zbývajícími vozy Fiat. Druhým vítězstvím v řadě tak Léon Théry Gordon Bennettovu cenu definitivně získal pro Francii.

Letošní oslavy této události přilákaly do Auvergne majitele mnoha krásných a vzácných automobilů vyrobených před první světovou válkou. Jsou to lidé sportovního ducha, kteří neváhají svého miláčka pořádně prohnat a udělat tak radost sobě, ale i tisícům přihlížejících, o něž kolem silnic nebyla nouze. Největší pozornost v pestřém a mnohotvárném pelotonu přitahoval světle modrý závodní Brasier ročníku 1907 s pětilitrovým čtyřválcovým motorem, mladší sourozenec Théryho vítězného vozu, jenž se nedochoval. Firma Michelin tento automobil odkoupila asi před dvěma roky ze sbírky Rosso Bianco v německém Aschaffenburgu a připravila k účasti na jubilejní jízdě, na níž jej řídil šéf koncernu Edouard Michelin. Většinou mu sekundoval Jean Gallabrun, muž, který tomuto



Stylový servisní vůz – anglická dodávka Morris z dvacátých let

automobilu vrátil mládí. V jedné z etap jej však na sedadle spolujezdce nahradil Edouardův otec, devětasedmdesátiletý Francois Michelin. Ten také svým kapesním přístrojem GPS naměřil, že cestou z Laqueuille do Bourg-Lastic uháněl rychlosť až 105 km/h. Klasický rychloměr totiž tomuto automobilu ročníku 1907 chybí.

Roli spolujezdce na závodním Brasieru jsem si mohl na vlastní kůži vyzkoušet při nedělních jízdách na autodromu Charade. Jean Gallabrun mne přivítal širokým úsměvem, za volantem si však servítky nebral a téměř stoletý automobil hnal po okruhu vskutku pozoruhodným tempem. Ryčný hlas pětilitrového motoru doplnovaly výrazné zvuky vycházející z převodovky zejména při řazení směrem dolů. V zatačkách jsem se držel zuby nehty a při pohledu na nezakrytá kola jsem byl docela rád, že takhle řádime na moderním povrchu a ne na štěrkou a prachu dobových cest. Ale byla to paráda stejně jako celý veteránský víkend v Auvergne.

Jan Tuček



De Dion-Bouton z roku 1900, jeden z nejstarších dochovaných ve Francii



Rychlý britský Napier ročníku 1908 vyráží na jízdu krajem Auvergne



Utěšený pohled na pětilitrový šestiválec vozu Napier z roku 1908