



Šestiválcový Delage CO 2 Grand Sport ročníku 1922



Kabriolet Delahaye 135 MS s karoserií Chrapron (1939)

Concorso d'Eleganza Villa d'Este Hod automobilové krásy



O třetím dubnovém víkendu se parky kolem luxusních hotelů letoviska Cernobbio na břehu jezera Como v severní Itálii znova proměnily v dějiště velkolepé přehlídky automobilové krásy jménem Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

Tradice této soutěže automobilové elegance sahá až do roku 1929, jejím nejslavnějším obdobím byla polovina třicátých let. Po válce se v původní podobě konala už jen dvakrát, v letech 1947 a 1949. Pak se ji jedenkrát podařilo vzkrásit v sezóně 1986, pravidelně však novodobá soutěž Concorso d'Eleganza Villa d'Este probíhá až od roku 1995. Posledních devět let je jejím patroinem společnost BMW Group sdružující

značky BMW, Mini a Rolls-Royce. Spolu s podstatně větší přehlídkou v kalifornském Pebble Beach je italská soutěž nejprestižnejším podnikem svého druhu na světě.

Letošní přehlídka proběhla opět podle osvědčeného schématu. Sobotní program v areálu grandhotelu Villa d'Este se uskutečnil v rámci uzavřené společnosti, kterou tvořili organizátoři a účastníci soutěže, majitelé soutěžících automobilů, jejich

doprovod a pozvání hosté. Ti všichni měli právo hlasovat a vybrat tak vítěze hlavní ceny soutěže Coppa d'Oro Villa d'Este. O ostatních cenách rozhodovala odborná porota, které předsedal bývalý ředitel studia Pininfarina Lorenzo Ramaciotti a jejímž členy byli např. organizátor proslulých svátků historických vozidel v anglickém Goodwoodu Charles Lord March a šéfdesignér automobilky Renault Patrick Le Quément.

Prozradíme rovnou, že zlatý pohár pro absolutního vítěze – Coppa d'Oro Villa d'Este – získala Bugatti 57 C ročníku 1939 s přeplňovaným řadovým osmiválcem 3,3 l a dvoumístnou otevřenou karoserií od berlínské firmy Voll und Ruhrbeck. Vloni v létě v Pebble Beach se osobitě tvarovaná „sedmapadesátka“ postavená na posledním podvozku tohoto typu dodaném před válkou do Německa dostala do finálové čtvrtfinále, v Itálii její americký majitel James A. Patterson konečně triumfoval.



Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost ročníku 1910



Palubní deska vozu Silver Ghost s přezdívkou Silver Lion



Hispano-Suiza H6B s anglickou karoserií Mitchel (1924)



Hispano-Suiza H6 z roku 1919

Nedělní přehlídka v parku obklopujícím nedalekou vilu Erba byla přístupná veřejnosti a za krásného slunečného počasí přilákala několik tisíc fanoušků a zvědavců. Po oba dny program vrcholil odpoledním více než dvouhodinovým defilé zúčastněných automobilů, jež provázel zasvěcený komentář hlasatele a bouřlivý aplaus temperamentního publiku.

V hlavních rolích vystupovalo třiapadesát pečlivě vybraných historických automobilů. Nejstarší byla Hispano-Suiza H6 ročníku 1919 se šestiválcem 6,5 l a otevřenou karoserií od firmy Duvivier z pařížského předměstí Levallois. Byl to vůbec první exemplář typu H6 určený pro zákazníka, jímž nebyl nikdo jiný než španělský král Alfonso XIII., velký milovník automobilů této značky. Nejmladší na soutěžním seznamu byl švýcarský sedan Monteverdi High Speed 375/4 ročníku 1971 s karoserií Fissore a americkým motorem Chrysler V8 o objemu 7,2 l. Nejsilnější zastoupení v podobě dvaadvaceti automobilů měly v soutěžním poli italské značky, vozů britské výroby bylo přihlášeno jedenáct, francouzských sedm, německých pět, americké čtyři, švýcarské dva a nechyběl ani jeden

automobil japonské a jeden české provenience. Ale nepředbíhejme.

Pestrou paletu krásných aut doplňoval výběr historických vozů BMW ze třicátých až šedesátých let a několik pozoruhodných exemplářů značky Rolls-Royce, včetně nedávno zrestaurovaného typu Silver Ghost ročníku 1910 nesoucího přezdívku Silver Lion. Však také jeho zátku chladiče nezdobí soška létající dámý, ale plastika lva s kopím nesoucím britskou vlajku. Bohatou historii italské designérské školy tentokrát připomněla expozice automobilů, jejichž linie pro různé karosárny navrhl Giovanni Michelotti (1921–1980).

Vedle historických vozů se u jezera Como představilo i třináct moderních automobilových konceptů a prototypů postavených během dvou posledních let. Nejen staticky jako na autosalonech, ale i v jízdě – byť jen na krátkou vzdálenost po parkových cestách. Byla mezi nimi hybridní Toyota FT-HS, asymetrický Italdesign VAD.HO s motorem BMW V12 na vodík, s nímž přijel Fabrizio Giugiaro, a ve světové premiéře i zbrusu nové kupé Maserati GS Zagato. Vývojáři mnichovské automobilky se pochlubili konceptem BMW Mille Miglia



Rolls-Royce Phantom I ročníku 1928 při sobotním defilé

inspiroványm aerodynamickým kupé BMW 328 Touring, jež v roce 1940 zvítězilo v italském tisícimilovém klání.

Nás ale spíš než moderna lákaly historické vozy se zajímavými životními osudami. Třeba sportovní Delage CO 2 Grand Sport



Unikátní Mercedes-Benz SSK hraběte Trossiho z roku 1932



Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato, vítěz Mille Miglia 1929



Hlavní cenu soutěže získala tato Bugatti 57 C (1939)



Osobitá záď karoserie od firmy Voll und Ruhrbeck

ročníku 1922 s tovární karoserií a šestiváleem 4,5 l byl jako nový exportován do Austrálie, kde po dvě desetiletí úspěšně závodil. Do Evropy se vrátil před dvěma lety a dnes je jedním ze dvou dochovaných vozů tohoto typu, jichž původně vzniklo

osm desítek. Luxus dvacátých let reprezentuje landaulet Hispano-Suiza H6B se šestiválcovým motorem 6,6 l, který v roce 1924 karosovala firma Mitchel v anglickém Nottinghamu. Současný španělský majitel „hispanky“ si potrpí na autenticitu, takže cítlivě zrenovovaný vůz neztratil nic ze svého původního kouzla.

Starou dobrou Anglii nám připomněl impozantní Rolls-Royce Phantom I ročníku 1928 vybavený šestiváletem 7,7 l. Drahý podvozek původně karosovala renomovaná londýnská firma Thrupp and Maberly, v roce 1934 však automobil změnil majitele a jeho nový pán mu objednal otevřenou karoserii u firmy Grosvenor, jež oblékala především vozy Vauxhall. V Anglii vznikla i karoserie unikátního roadsteru Mercedes-Benz SSK s kompresorovým šestiválcem 7,1 l, jehož podvozek ročníku 1930 si pořídil italský automobilový závodník hrabě Carlo Felice Trossi. Motor je vybaven větším kompresorem, který obvykle dostávaly jen „ostřé“ vozy továrního týmu a díky němuž dával šestiválece výkon až 300 koní (přes 220 kW). Tvary roadsteru si prý pan hrabě navrhl sám, karoserii v roce 1932 zhotoval anglický specialista Willie White.

Není bez zajímavosti, že do své smrti v roce 1949 stačil Trossi dábelsky rychlý roadster nejen dvakrát prodat, ale i koupit zpátky.

Cenu poroty za nejlépe zachovalý vůz získal roadster Alfa Romeo 6C 1750 SS s lehkou dvoumístnou karoserií Zagato, přidí ozdobenou trojicí světlometů a šestiválcem 1,75 l pod kapotou, s nímž Giuseppe Campari a Giulio Ramponi vyhráli v sezóně 1929 závod Mille Miglia. Nemalo pozornost však budil i o dva roky mladší bílý roadster Alfa Romeo 6C 1750 GS s karoserií Touring s efektně profilovanými blatníky – ten totiž v soutěži elegance u jezera Como triumfoval v roce 1931 a letos se po šestasedmdesáti letech vrátil na místo činu.

Stejně jako loni v létě v Pebble Beach i v Itálii figurovala mezi vybranými automobilovými lahůdkami Tatra 80 ročníku 1932, sportovní kabriolet s kapalinou chladeným šestilitrovým motorem V12. Společnost jí z jedné strany dělal Rolls-Royce Phantom II Continental ročníku 1932 s dvoumístnou sportovní karoserií Hooper a šestiválcem 7,7 l, z druhé pak o dva roky mladší kabriolet Lancia Astura s třilitrovým motorem V8 karosovaný firmou Stabilimenti Farina.

Americkou produkci z meziválečného



Lagonda LG 45 Rapide z roku 1937 s tovární karoserií



Americký Cord L-29 s pohonem předních kol (1929)



Vlevo kabriolet Tatra 80, vpravo roadster Rolls-Royce Phantom II Continental



Cord 812 SC s předním pohonem a kompresorem (1937)



Bentley 4 1/4 Litre s unikátní karoserií Hooper z roku 1939

období zastupovaly dva průkopnické automobily značky Cord s pohonem předních kol. K nejstarším exemplářům patří Cord L-29 ročníku 1929, první sériový americký vůz s předním pohonem, pod jehož kapotou se skrývá řadový osmiválec Lycoming 4,9 l. Naopak mezi nejmladší vozy druhé generace této značky patří Cord 812 SC vybavený přeplňovaným motorem V8 o objemu 4,7 l. Automobil, jehož design (původně jako typ 810) vytvořil v období 1934–35 stylista Gordon M. Buehring, se vyznačuje efektně tvarovanou přídi s vyklápěcími světlomety skrytými v blatnících, přičemž kompresorovou verzi prozrazují nepřehlédnutelné výfukové roury vycházející z boků mohutné kapoty a tabulký s nápisem Supercharged.

Když slavnou anglickou značku Lagonda reprezentovaly dva charakterem odlišné vozy. Sportovně založeným motoristům byl určen čtyřmístný otevřený model Lagonda LG 45 Rapide ročníku 1937 poháněný šestiválcem 4,5 l. Mimořádem – vystavený exemplář vlastnily během uplynulých sedmi desetiletí jen dvě rodiny a najezdil asi 103 tisíc kilometrů. Komfortní prostředí i svezení nabízí o dva roky mladší čtyřdvěrový sedan Lagonda LG 6 s tímtož šesti-

válcovým motorem. Tímto elegantním vozem jezdil osobně Walter Owen Bentley (1888–1971), otec jedné z nejslavnějších britských automobilek, kterou v roce 1931 převzala společnost Rolls-Royce. W. O. Bentley pracoval ve druhé polovině třicátých let u firmy Lagonda, zatímco pod jeho jménem se vyráběly vozy konstrukčně blízké automobilům Rolls-Royce. Jeden z nich jsme u jezera Como také potkali: Bentley 4 1/4 Litre z roku 1939 se šestiválcovým motorem 4,25 l a unikátní karoserií s označením Fixed Head Sedanca Coupé od firmy Hooper.

Ukázkou francouzské klasiky z konce třicátých let byly dva kabriolety stejného typu Delahaye 135 MS se šestiválcem 3,5 l vyrobené v roce 1939. Rozdíl byl v tom, že jeden z nich oblékl pařížský karosář Henri Chapron, zatímco druhý vůz karosoval švýcarský mistr Hermann Graber. Ten po téměř třiceti letech vůz odkoupil nazpět a v roce 1968 jej pečlivě zrenovoval. Po jeho smrti kabriolet zůstal v majetku rodiny, od níž jej nakonec získal jeden švýcarský sběratel.

Vlajkovou lodí značky Alfa Romeo byl v letech 1939 až 1953 typ 6C 2500 s řadovým šestiválcem DOHC o objemu 2,4 l.



Alfa Romeo 6 C 2500 Touring Superleggera ročníku 1939

Dočkal se mnoha karosářských interpretací ve více i méně aerodynamickém stylu. K nejkrásnějším patří zaoblené čtyřmístné kupé Touring na podvozku s třímetrovým rozvorem, jež vzniklo v roce 1939 technologií Superleggera – karoserie má kostru z trubek malého průřezu, na niž jsou připevněny povrchové panely z hliníkového plechu. Stejným způsobem vznikla i aerodynamická karoserie dvoumístného závodního kupé BMW 328 Touring ročníku 1940. Tovární vůz poháněný patřičně nalaďeným dvoulitrovým šestiválcem dovedli Fritz Huschke von Hanstein a Walter Bäumer k vítězství v závodě Mille Miglia, který se jel koncem dubna 1940 na okruhu kolem Brescie.



Lagonda LG 6 ročníku 1939, s níž jezdil W. O. Bentley



BMW 328 Touring – vítěz závodu Mille Miglia 1940



Kabriolet Alfa Romeo 6C 2500 s karoseríí Farina (1947)



Vlevo Ferrari 340 MM, vítěz Mille Miglia 1953, vpravo Ferrari 375 MM

Z poválečného období, přesněji z roku 1947, pochází kabriolet Alfa Romeo 6C 2500 SS, který pro karosárnu Stabilimenti Farina navrhl tehdy šestadvacetiletý Giovanni Michelotti. Do vinku mu dal ostře řezanou přední partii, jež kontrastuje s důsledně zaoblenou zadí. Michelotti je také autorem osobitých linií kupé Fiat 8V, které v roce 1952 postavila karosárna Vignale. Vůz s přezdívkou „Rudý dábel“ se vyznačuje zaoblenou přídí, prosklenou střechou a členitou zadí se svislým zaobleným zadním oknem a výrazným přesahem střechy. Sportovní Fiat 8V, který turínští automobilka vyrobila v letech 1952 až 1954 v počtu 114 kusů, jsme mohli obdivovat i coby aerodynamické kupé Ghia Supersonic ročníku 1954, jeden z osmi podobných exemplářů, jejichž nekonvenční tvary navrhl Giovanni Savonuzzi.

Letošní šedesátiny automobilky, kterou založil a čtyři desetiletí vedl nezapomínetelný Enzo Ferrari (1898–1988), připomínalo osm sportovních vozů z padesátých a počátku šedesátých let. Zvláštní cenu poroty si vysloužil spider Ferrari 340 MM s motorem V12 o objemu 4,1 l a karoseríí Vignale, s nímž Giannino Marzotto a Marco Crosara vyhráli Mille Miglia 1953. Tato nejvyšší porotou udělovaná trofej letos

poprvé nesla jméno hraběte Albrechta Goertze, slavného designéra německého původu, mimo jiné autora linii sportovního vozu BMW 507, který zemřel loni v říjnu ve věku dvaadvadesáti let.

Karosárna Pinin Farina (ano, až do roku 1961 psáno dvěma slovy) postavila v letech 1953 a 1954 celkem patnáct spiderů na podvozcích Ferrari 375 MM s dvanáctiválcovým motorem 4,5 l, z nichž jeden dělal na trávníku společnost již zmíněnému oceněnému spideru 340 MM. Zajímavý osud mělo stříbrné kupé Ferrari 375 MM se čtyřapůlilitrovým motorem V12. Tento automobil vyrobený v roce 1954 dostal původně otevřenou karoserii Pinin Farina a měl být vyvezen do USA. Nakonec však zůstal v Itálii, jeho majitelem se stal filmový producent Roberto Rossellini a ten jej dal v roce 1955 u modenské firmy Scaglietti přestavět na kupé připomínající stuttgartský Mercedes-Benz 300 SLR.

Typickým představitelem druhé generace sportovních vozů se vzpínajícím se koníkem ve znaku je kupé Ferrari 250 GT Tour de France ročníku 1957 s třilitrovým dvanáctiválcem, standardním rozvorem 2,6 m a karoseríí Scaglietti. Je to jeden z devíti exemplářů postavených v tomto provedení, jež se mimo jiné pozná podle čtrnácti svis-



Kupé Ferrari 375 MM karosoval v roce 1955 Sergio Scaglietti



Ferrari 250 GT Tour de France s karoseríí Scaglietti (1957)

lých větracích štěrbin na zadním sloupu karoserie. Jury tomuto vozu udělila cenu určenou pro nejlegantnější soutěžící automobil Ferrari, zatímco stříbrné kupé 375 MM Scaglietti vyhodnotila jako vůz s nejvíce vzrušujícím designem z celé letošní přehlídky.



Fiat 8V Vignale „Rudý dábel“ podle Michelottiho návrhu



Zadí kupé se svislým zadním oknem a přesahem střechy



Hbité kupé Maserati A6G/2000 s karoserií Zagato (1956)



Aston Martin DB 4 GT s hliníkovou karoserií Zagato (1961)

Milovníci značky s trojzubcem by si možná spíše vsadili na hbité a krásně zrenovované kupé Maserati A6G/2000 ročníku 1956 s dvoulitrovým šestiválcem a původnou hliníkovou karoserií Zagato. Dynamickými a nadčasově elegantními liniemi, které navrhl hrabě Albrecht Goertz, se pyšní sportovní BMW 507 ročníku 1957 s motorem V8 o objemu 3,2 l. V letech 1956 až 1959 jich v Mnichově vyrobili 252 a dnes je každý z těchto roadsterů – ať už s odnímatelnou střechou hardtop, nebo bez ní – vzácným sběratelským kouskem.

Osobité kouzlo má ovšem i kombinace anglické techniky a italského designu v podobě kupé Aston Martin DB 4 GT Zagato z roku 1961 se zkráceným rozvorem a šestiválcem 3,7 l. Celkem jich vzniklo devatenáct a před šesti lety zrenovovaný vůz amerického majitele patří k nejkrásnějším z dochovaných. Příznice malých vozů nejvíce přitahovalo kompaktní kupé Fiat 600 Viotti z roku 1959 se skromným čtyřválcem 633 cm³ v zadě, jehož úhledné tvary navrhl Giovanni Michelotti. Karosárna Viotti jich v letech 1956 až 1960 vyrobila dvě stovky, vystavený exemplář byl výjimečný perfektním a ze zela původním stavem – však také dosud najezdil pouhých osm tisíc kilometrů!

Legenda praví, že se průmyslník Ferruccio Lamborghini (1918–1993), výrobce traktorů a zařízení pro zemědělské podniky, pustil do vývoje a výroby vlastních sportovních automobilů poté, co si v Maranellu s nepřízívenou stěžoval na kvalitu a servis svého vozu Ferrari. Klasické vozy s býkem ve znaku připomínalo na přehlídku kupé Lamborghini 400 GT 2+2 ročníku 1966 s karoserií Touring. V pořadí druhý malosériový vůz značky Lamborghini poháněl motor V12 o objemu 3,9 l, přičemž navenek se od dřívějšího modelu 350 GT odlišuje tvarem střechy, zadního okna a čtvericí kruhových světlometů, jež nahradily původní oválné.

Dvanáctiválový motor Lamborghini navrhl Giotto Bizzarrini, který dříve pracoval u firmy Ferrari na vývoji typů 250 GT a 250 GTO, později spolupracoval s Renzem Rivoltou na vozech Iso Grifo a ve druhé polovině šedesátých let vyráběl vlastní sportovní automobily. Ty u jezera Como reprezentovalo červené kupé Bizzarrini 5300 GT Strada ročníku 1968 s karoserií Bertone a americkým osmiválcem 5,3 l z vozu Chevrolet Corvette. Nízké kupé klasické koncepcie má díky němu nejen výborné dynamické vlastnosti, ale i výrazný dunivý hlas,



Maličké kupé Fiat 600 Viotti z roku 1959 v původním stavu



Elegance odzadu: Fiat 600 Viotti, za ním Maserati A6G/2000

Vozem, s nímž se našinec setká opravdu zřídka, je kabriolet Triumph TR5 Ginevra postavený v roce 1967 v karosárně Michelotti. Prototyp s dvouapůllitrovým řadovým šestiválcem pod kapotou byl vystaven v březnu 1968 na autosalonu v Ženevě (proto dostal italské pojmenování Ginevra),



BMW 507 ročníku 1957 s motorem V8 a odnímatelnou střechou



Lamborghini 400 GT 2+2 z roku 1966 s karoserií Touring



Michelotti karosoval kabriolet Triumph TR 5 Ginevra (1967)



Bizzarrini 5300 GT Strada s motorem Chevrolet V8 z roku 1968

zůstalo však jen u jediného exempláře. Unikátem je i 2+2místné kupé Dodge Challenger, které v roce 1970 na objednávku jistého švýcarského bankéře karosoval turínský specialista Pietro Frua. Vůz má americký motor Chrysler V8 o objemu 6,3 l a třístupňovou automatickou převodovku, poháněná tuhá zadní náprava je odpružena listovými pery. Kupé s italskou karoserií smontovali ve Švýcarsku v dílnách importéra automobilů Chryslera.

Ve švýcarsko-italské koprodukci vznikl také impozantní sedan Monteverdi High Speed 375/4 ročníku 1971. Peter Monteverdi (1934–1998) vyráběl od roku 1967 po jednotlivých kusech sportovní kupé se sedmilitrovým americkým motorem Chrysler V8. Na tucet prvních vozů mu dodal karoserie Pietro Frua, pak došlo k roztržce a Monteverdi začal v roce 1969 spolupracovat s karosárnou Fissore. Karoserie výše citovaného kupé Dodge Challenger z roku 1970 vznikla úpravou jedné z těch, které Frua původně stavěl pro Monteverdiho.

V březnu 1971 měl na ženevském autosalonu premiéru luxusní 5,3 m dlouhý čtyřdveřový sedan Monteverdi 375/4 konstrukčně a stylisticky navazující na řadu sportovních kupé High Speed, z nichž převzal i pojmenování. Sedan měl ovšem o půl metru prodloužený rozvor a poskytoval velkoryse dimenzovaný prostor cestujícím na zadních sedadlech. S motorem V8 o objemu 7,2 l dosahoval rychlosti až 240 km/h. Během

pěti let vznikly údajně tři desítky těchto výjimečných čtyřdveřových automobilů, vystavený exemplář řadu let osobně používal zakladatel a šéf malířské, ale ve své době proslulé automobilové manufaktury.

Mimo soutěž, jako doprovod otevřeného modelu Phantom Drophead Coupé nové generace, se na přehlídce objevil unikátní otevřený Rolls-Royce Phantom VI s karoserií Frua, který si v roce 1971 objednal zamožný diplomát působící ve Švýcarsku. Podvozek s motorem V8 o objemu 6,75 l doplněný čtyřstupňovou automatickou převodovkou dodala britská automobilka v listopadu 1971, stavba vozu se však vlekla téměř dva roky. Frua prý měl problémy s komunikací s anglickou automobilkou, řešit je pomáhal ženevský zástupce značky

Rolls-Royce. Přes šest metrů dlouhý zelený dvoudveřový kabriolet byl dokončen v létě 1973 a počátkem září téhož roku úspěšně prošel kontrolou inspektorů firmy Rolls-Royce. Teprve pak dostal potřebné tovární dokumenty a směl se oficiálně pyšnit legendární maskou chladiče, soškou létatící dámou a logem RR.

O čtyři roky později Frua navrhl na podvozek typu Phantom VI ještě o něco větší, téměř 6,5 m dlouhý čtyřdveřový kabriolet. V červnu 1983 však sedmdesátiletý karosář zemřel a vůz zůstal v rozpracovaném stavu. Postupně se jej pokoušelo dokončit několik různých firem, dokázala to až v roce 1992, tedy s patnáctiletým zpožděním, anglická karosárna Royle.

Jan Tuček, foto: autor



Unikátní kupé Dodge Challenger ročníku 1970 s karoserií Frua



Sedan Monteverdi High Speed 375/4 s karoserií Fissore (1971)



Rolls-Royce Phantom VI s unikátní karoserií Frua z roku 1973