

Jednou za sto let

Před sto lety, počátkem července 1905, se ve Francii uskutečnil šestý a poslední ročník automobilového závodu o Gordon Bennettův pohár. Oslavy tohoto výročí letos přilákaly do kraje kolem Clermont-Ferrandu téměř dvě stovky automobilů z počátku minulého století.

<

*Edouard Michelin
za volantem
závodního vozu
Brasier ročníku
1907*



Na organizaci jubilejní akce se podíleli stejní partneři, jako před sto lety. Francouzský autoklub ACF, autoklub a správní orgány kraje Auvergne, pošta a zejména pneumatikářský koncern Michelin. Přidal se i International Herald Tribune, pokračovatel deníku New York Herald, jehož majitel James Gordon Bennett vypsal v roce 1900 tučně dotovanou cenu, již dal své jméno. Trofej označovaná jako pohár měla ve skutečnosti podobu automobilu a její zakladatel chtěl urychlit rozvoj motoristického sportu. Zpočátku se však jeho představy poněkud míjely s realitou.

Pan Gordon Bennett toužil pořádat klání tříčlenných týmů, reprezentujících tehdejší automobilové mocnosti, především Francii, Německo a USA. Proto byly už v roce 1900 jednotlivým zemím přiděleny barvy vozů: Francie dostala modrou, Belgie žlutou, Německo bílou a Spojené státy červenou, později přibyla zelená pro Velkou Británii, černá pro Itálii a žlutočerná pro Rakousko. V prvním ročníku poháru však v červnu 1900 závodilo mezi Paříží a Lyonem pouhých pět automobilů. Tři francouzské vozy Panhard-Levassor se čtyřválcovým motorem 5,3 l, k nimž jen do počtu přibyl belgický Snoeck-Bolide s desetilitrovým čtyřválcem a americký Winton s ležatým jednoválcem 3,8 l.

Po 569 km jízdy dorazily do cíle jen dva stroje Panhard-Levassor, z nichž první řídil Fernand Charron a druhý Léonce Girardot. Charron přitom málem přišel o vítězství, a možná i o život jen pár kilometrů před Lyonem, když mu v rychlosti kolem 90 km/h vběhl do cesty bernardýn. Neovladatelný Panhard vylétl do pole, po několika desítkách metrů se jako zázrakem vrátil na cestu a zastavil se. Posádka drama přečkala s modřinami a leknutím, bernardýn odešel do psího ráje.

Na konec června 1901 byl naplánován závod z Paříže do Berlína, a tak druhý ročník Gordon Bennetova poháru orga-



Théryho vítězný Richard-Brasier na dobové pohlednici z roku 1905



Gordon Bennetova cena měla podobu lehce stylizovaného automobilu

nizátoři přiřadili ke květnovému závodu Paříž-Bordeaux. Francouzi nominovali dva sedmilitrové čtyřválcové Panhard-Levassor řízené Charronem a Girardotem, ale také desetilitrový Mors, jehož jezdec měl pseudonym Levegh. Ze zahraničí se nepřihlásil nikdo a cenu získal Girardot, když jako jediný z nominovaných dojel do cíle. Celkově však byl v Bordeaux až desátý, vítěz Henri Fournier na Morsu ho předstihl o více než dvě a půl hodiny.

Neslavně to bylo i koncem června 1902, kdy se o Gordon Bennetovu trofej bojovalo v rámci závodu Paříž-Viedeň, na 566 km dlouhém úseku končícím v tyrolském Innsbrucku. Už ve Francii odpadli dva domácí favorité: Fournier doslova uštl svůj Mors, nevydržel ani Girardotův vůz nové značky CGV, kterou spolu s ním založili závodníci Charron a Voigt.



Vítězové z roku 1905: za volantem Léon Théry, vpravo mechanik Muller



Vincenzo Lancia s vozem FIAT na trati Gordon Bennetova závodu 1905



Ve hře zůstal jen Panhard-Levassor, který řídil René de Knyff, a šestilítrový anglický Napier, s nímž jel v britských barvách Australian Selwyn Edge. De Knyff vzdal asi 50 km před cílem a Edge Britům překvapivě vybojoval cenu i právo pořádat další ročník.

Čtvrté klání o Gordon Bennettův pohár se uskutečnilo počátkem července 1903 ve Spojeném království, v řídké obydlené oblasti v Irsku, kolem Athy. Okruh byl uzavřený a střežený stovkami policistů a vojáky. Jen za těchto podmínek vydal britský parlament výjimku ze všeobecného zákazu rychlostních závodů. V živé paměti byl ještě nešťastný květnový závod Paříž-Madrid předčasně ukončený po sérii havárií, z nichž jedna stála život Marcela Renaulta.

V Irsku se sjela opravdu mezinárodní konkurence. Britové se třemi automobily Napier, Američané se dvěma vozy Winton a jedním Peerless, Německo vyslalo trojici strojů Mercedes, Francie nominovala dva vozy Panhard-Levassor a jeden Mors. Propozice vyžadovaly, aby vozy byly vyrobeny a vybaveny v té které zemi, o národnosti jezdců však neřikaly nic.

A tak za Německo jeli Belgičané Camille Jenatton a Pierre de Caters a Američan Foxhall Keene.

Po velkém boji se na 527 km dlouhé trati prosadil před francouzskou konkurencí Jenatton, čímž Německo získalo právo pořádat pátý ročník Gordon Bennettova závodu. Ten se jel 19. června 1904 v pohorí Taunus. Mezitím byly zakázány dálkové závody mezi městy, takže se Gordon Bennettův pohár konečně dočkal odpovídajícího zájmu. Prestižnímu měření sil na 508 km, jež se odehrávalo na 127 km dlouhém silničním okruhu, přihlížel i německý císař Vilém II. s početným doprovodem.

Startovalo šest týmů. Přibýlo Rakousko s vozy Daimler a Itálie s automobily FIAT, absenci USA nahradila Belgie. Hlavními aktéry se stali Francouz Léon Théry s vozem Richard-Brasier s motorem 9,8 l a Belgičan v německém žoldu Jenatton, jehož Mercedes poháněl čtyřválec 12 l. Théry si už při květnové národní kvalifikaci vysloužil přezdívku „Chronometr“ a také v hlavním závodě se prosadil pravidelnou razantní jízdou, takže na Jenattonovo zbylo jen druhé místo. Trofej putovala do Francie, kde se záhy pustili



Na silnici: vpředu Delage typ E (1905), vzadu De Dion Bouton (1900)



do příprav šestého ročníku, nyní už slavného závodu.

Významnou roli v této fázi sehráli bratři André a Édouard Michelinové, majitelé pneumatikářské firmy sídlící v Clermont-Ferrandu. Vybrali 137 km dlouhou trasu v kraji Auvergne a financovali rozšíření a zpevnění silnic, ale také provizorní přemostění železničních přejezdů. Navíc dali trať pečlivě zakreslit a vydali zřejmě první automapu na světě, kterou účastníci závodu i další zájemci obdrželi zdarma.

Na řadě míst podél trati připravila firma Michelin pro francouzské a italské zá-



Mohutný anglický Napier ročníku 1903 poháněl třináctilítrový čtyřválec



vodníky jedoucí na jejich pneumatikách servisní místa, na nichž vždy dvanáct mužů dokázalo za pět minut přezout všechna čtyři kola. To byla jen polovina doby, kterou k téže akci potřeboval konkurenční Continental, obouvající zejména německé vozy Mercedes.

Do závodu odstartovalo 5. července 1905 šest týmů (Francie, Německo, Rakousko, Itálie, Velká Británie, USA) s osmnácti automobily devíti značek. Francii reprezentovali Théry a Gustave Caillois s vozy Richard-Brasier s jedenáct-



> **Edouard Michelin a jeho otec Francois před odjezdem z Laqueuille**

> **Otec a syn Michelinové s vozem Brasier vyrážejí na trať jubilejní jízdy**

litrovým motorem, ale také Arthur Duray s automobilem De Dietrich. Za Itálii nastoupili s vozy FIAT Vincenzo Lancia, Felice Nazzaro a Alessandro Cagno, v týmu Německa na nových strojích Mercedes startovali Belgičané Jenatzy a de Casters a Němec Wilhelm Werner. Členem rakouského družstva byl ing. Otto Hieronimus, pozdější konstruktér a závodník mládoboleslavské firmy Laurin & Klement, mezi Brity figuroval s vozem Wolseley Charles Roils, zakladatel prestižní anglické značky. Z USA přicestovaly dva menší čtyřválcové Pope-Toledo a sedmnáctilitrový Locomobile.

Závod se proměnil v dramatický souboj mezi Francouzi a Italy. Favoritem byl Théry startující jako první, nejrychlejší časy však zpočátku jezdil Lancia, jeho šestnáctilitrový FIAT však dábeleské tempo nevydržel. Do čela šel pravidelně jedoucí Théry, který až do cíle úspěšně odrážel útoky pronásledovatelů. Nazzaro a Cagno nakonec obsadili druhou a třetí příčku, čtvrtý dojel Caillois s druhým vozem Richard-Brasier. Francouzi jako jediní dokončili závod v plném počtu, když Duray (De Dietrich) skončil šestý, za pátým Wernerem (Mercedes). Hrdinou dne byl ovšem Léon Théry, který obhájil prvenství z předešlého roku a definitivně získal Gordon Bennetovu trofej pro Francii. V hodině slávy ovšem netušil, že mu



> **Závodní Panhard-Levassor ročníku 1908 při předvádění na okruhu Charade**

zbývají už jen čtyři roky života – zemřel na tuberkulózu v roce 1909, ve věku pouhých třiceti let.

Letošní oslavy v Auvergne se staly příležitostí k připomenutí Théryho osobnosti, jeho soupeřů a soupeřů, ale také mnoha automobilových značek, které již dávno neexistují, a přitom si nezaslouží upadnout v zapomnění. Málokdo už dnes ví, že se pánové Georges Richard a Henri Brasier brzy po triumfech vozů Richard-Brasier v Gordon Bennetově poháru rozešli. První z nich založil značku Unic, druhý pokračoval ve výrobě automobilů pod svým jménem. Jeden z nich, závodní Brasier ročníku 1907 s pětilitrovým čtyřválcovým motorem, získala firma Michelin před více než dvěma lety ze sbírky Rosso Bianco v německém Aschaffenburgu. Z původních strojů Richard-Brasier se zřejmě nedochoval žádný, a tak se hvězdou letošních oslav stal jejich o dva roky mladší sourozenec. Nejdříve ale prošel důkladnou renovací a úpravami nezbytnými k tomu, aby mohl bezpečně vyrazit do dnešního silničního provozu i na závodní dráhu. Nejdůležitější změnou byla nenápadná montáž moderních kotoučových brzd na hnací hřídele nesoucí ozubená kola, od nichž se prostřednictvím řetězů pohánějí zadní kola



< **Belgický Nagant ročníku 1907 při průjezdu městečkem Pontgibaud**

vozu, prozradil nám Jean Gallabrun, muž který v tomto automobilu probudil druhé mládí.

Během oslav řídil modrého krasavce většinou Edouard Michelin, šéf pneumatikářského koncernu, zatímco Jean Gallabrun vystupoval v roli spolujezdce. V jedné z etap ho však zastoupil Edouardův otec, devětasedmdesátiletý Francois Michelin. Oba Michelinové uháněli směrem na Bourg Lastic rychlostí až 105 km/h, jak při absenci rychloměru zjistil starší z nich díky kapesnímu přístroji GPS. Při nedělních jízdách na nedalekém autodromu Charade se chopil volantu pan Gallabrun a umožnil mi vychutnat pocity

∨ **V plné rychlosti: francouzský SCAR vyrobený v roce 1910 v Remeši**

spolujezdce. Brasier uháněl po závodní dráze jako zamlada a v zatáčkách jsem se měl co držet, zatímco řidič, doprovázen ryčným zvukem pětilitrového motoru, byl zjevně ve svém živlu. Svezení to bylo parádní, byť zaplacené dočasně zalehlými ušima a mírně rozklepanými kolena.

Pozoruhodným zážitkem však byla už sobotní okružní jízda po 137 km dlouhé trase kopírující původní trať z roku 1905. Tisíce lidí přišly obdivovat a pozdravit téměř dvě stovky krásných automobilů vyrobených do roku 1918, ale také nadšence, kteří o tyto vozy pečují, a navzdory jejich hodnotě s nimi neváhají vyrazit na silnici. V pestrobarevném pelotonu byly stroje osmi desítek značek, z nichž drtivá většina už dávno ukončila výrobu. Mnoho vzácných kousků zejména značek Napier, Sunbeam, Vauxhall, ale i Mercedes přivezli Britové, zahanbit se nedali ani domácí Francouzi, kteří provětrali i skutečné rarity jménem Buchet, Gladiator, Hurtu, La Buire, Motobloc, Philos, SCAR a další, nemluvě o známějších značkách. Byla to skvělá přehlídka živých strojů s patřičnou akustickou i aromatickou kulisou, jakou žádné sebelepší muzeum nemůže poskytnout. Škoda, že takové výročí bývá jen jednou za sto let.

Jan Tuček

