

GOLD

**ENR**

FEBRUÁR  
2009

69 Sk 2,29 €

OCENENIE ZLATÁ PEČAT  
NAJLEPŠÍ ČASOPIS  
ROKA (2006)

# Ostré dieselové korenie **Porsche Cayenne Diesel**



**CELEBRITY: Peter Nagy** – Šoférovať ma učil môj otec

**LADY'S CAR: Lucia Hablovičová** – Všetko na plný úväzok

**ÚSPEŠNÍ: Marcel Šulek** – Riešením je zdravý rozum





Motocyklový  
a automobilový belgický  
pretekár Tony Gillet  
stál na štarte mnohých  
pretekov a súťaží



# TONY GILLET DOKÁZAL TAKMER NEMOŽNÉ

Jiří Fiala  
foto autor a archív

## VERTIGO ZRODENÉ ZO SNA NEZNÁMEHO BELGIČANA

Belgická značka športových automobilov Gillet má veľa spoločného so záhadným snežným mužom. Mnohí o ňom počuli, šťastlivcom ukázali jeho stopy v snehu, ale nikto ho vlastne nevidel. Stretnutia so zriedkavými športovými autami značky Gillet sú podobne mimoriadne.



**M**otocyklový a automobilový belgický pretekár Tony Gillet stál na štarte mnohých pretekov a súťaží. Vďaka tomu sa stal zručným mechanikom a inžinierom. Nazbieral skúsenosti, ktoré sa mu hodili, keď začal zhmotňovať svoj sen. Začal vcelku nenápadne ako iní podobne pobláznení mladíci s benzínom v teprách. V roku 1968 si prestaval Renault 4CV, preslávený pod prezývkou „korytnačka“, na účasť v regionálnych automobilových súťažiach. V roku 1975 vyhral prvé preteky vo Viaene v kategórii prototypov. O štyri roky neskôr mu na krku pristál zlatý veniec absolútneho Majstra Belgicka v pretekoch do vrchu. Vyhral na monoposte F2 Renault-Elf, na ktorom pred ním jazdil francúzsky šampión Jabouille. V roku 1980 si na rovnakom stroji zopakoval víťazstvo skutočne fenomenálnym štýlom 19 štartov – 19 víťazstiev. Okrem toho bol prvý aj v Pohári kráľa v pretekoch 24 hodín Spa-Francorchamps. V roku 1982 prepracoval dva teréniaky značky Toyota pre najtrvrdšiu rely Paríž – Dakar a zároveň získal licenciu na dovoz holandských replík slávneho typu Lotus Seven, ktoré nesú značku Donkervoort. Na prepracovanom roadsteri Donkervoort získal v januári 1990 časom 3,85 sekundy svetový rekord v zrýchlení z 0 na 100 km/h.

### Zrodilo sa Vertigo

**O**rok neskôr už Tony Gillet zakladal v meste Namur akciovú spoločnosť Gillet Automobiles a zároveň začal so stavbou prototypu dvojmiestneho otvoreného športového auta, ktorému dal pomenovanie Vertigo (latinsky vietor, závrat). Prvý kus dokončil v januári 1992 a pochválil sa s ním na 71. autosalóne v Bruseli. Ďalšie dva roky ho vylepšoval a absolvoval veľmi komplikovaný proces európskej certifikácie. S vylepšeným Vertigom sa Gillet Automobiles v roku 1993 uká-

zali na autosalónoch v Ženeve a v Paríži. Fyzicky to bol už druhý prototyp, ktorý niesol všetky vylepšenia určené do sériovej verzie a pripravil aj prvý sériový kus pre homologácie, bariérové testy, skúšky pevnosti kabíny a testy bezpečnostných pásov. Vertigo vo všetkých testoch obstalo.

### S reflektormi na stopkách

**P**rvé Vertigá rozoznáme ľahko podľa svetlometov „na stopkách“. Neskoršie modely mali výklopné svetlomety integrované do predného spojleru. O bočných dverách sa veľmi hovoriť nedalo. Nahradili ich spartánske výklopné bočné okná. Pilota a spolujazdca pred nepriazňou počasia mohla chrániť iba skladacia plátenná

## Vertigo.5 môžete najčastejšie stretnúť na niektorých pretekoch majstrovstiev FIA GT

striška. Neskoršie modely mali jemnejšie a plynulejšie tvary karosérie a zásadnou zmenou bolo prvé použitie materiálov z konštrukcie monopostov F1, teda kompozitov a uhlíkových vlákien pre nosný monokok. Vozidlo poháňal dvojlitrový prepĺňaný motor Ford Cosworth s výkonom 220 koní. Okrem päťstupňových prevodoviek s priamym radením Borg Warner alebo Hewland bola k dispozícii aj domáca šesťstupňová prevodovka Quaife.

### Prvý zákazník

**S**o sériovým Vertigom sa mohli zoznámiť návštevníci bruselského autosalónu v januári 1994. Tento rok bol pre značku Gillet veľmi významný: predali prvé auto zákazníkovi, presťahovali sa do nových priestorov na predmestí Namur-Gembloux a s novým Vertigom znova pokorili svetový rekord v zrýchlení z 0 na 100 km/h (3,266 sekundy). Vertigo dokázalo svoju životaschopnosť a stalo sa niečím viac ako iba ďalšou z moderných interpretácií legendárneho Lotusu Seven, ako

o svojom projekte na začiatku rozmyšľal Tony Gillet. Hneď v januári 1995 sa účasťou na autosalóne v Detroitě začalo dobývanie Ameriky.

### Americké dobrodružstvo

**B**elgický pretekár zo seriálu pretekov US IndyCar Eric Bechelart pútal pri každej príležitosti pozornosť médií a pri príležitosti monackej veľkej ceny F1 sa po okruhu na Vertigu povozil dokonca princ Albert. Vertigo VdeV vzbudilo pozornosť aj v kategórii športových automobilov GT2. Všetci sa obzerali za netradičnými tvarmi karbónovo-keklarovej karosérie, ktorý pod prednou kapotou skrývala dvojlitrový prepĺňaný štvorvalec Ford Cosworth s výkonom 470 koní

desu na svadbu princa Filipa, špeciálna kompozitová karoséria pre dakarský „špeciál“ Nissan tímu Pescarolo, unikátna otvorená karoséria pre Ferrari F40. Navrhli a postavili aj rýchle vodné Jetski a dodávali spojery a špeciálne dielce pre pretekárske oddelenia značiek BMW, Porsche a Peugeot. Kým pracovali na novej generácii Vertiga, mohli si zákazníci od roku 1997 kúpiť aj kupé s výklopnými dverami. Nasledujúca sezóna priniesla prevratnú zmenu – trojlitrový vidlicový šesťvalec Alfa Romeo. Značka začala pretekať v belgických majstrovstvách GT a postavila civilizovanejší model Streiff. S Vertigom kupé sa tím Belgian Racing v roku 2004 zúčastnil najskôr pretekov FIA GT na novom okruhu v Bahrajne, v triede GT2 skončilo na druhom mieste a získalo homologáciu pre sezónu 2005. V tejto sezóne sa Vertigo stalo vicemajstrom v kategórii FIA GT2 a v sezónach 2006 a 2007 svoju kategóriu vyhralo. Na minuloročnom bruselskom autosalóne sa predstavilo kupé Vertigo.5. Je charakteristické ešte civilnejšími tvarmi a párom výklopných dverí. Najčastejšie ho môžete stretnúť na niektorých pretekoch majstrovstiev FIA GT. Pretekársky stroj stojí 180 000 eur bez dane. V cene sú náhradné dielce, osem rezervných kolies a 30 pneumatík. Za záložný štvorlitrový motor Alfa Romeo V6 si musíte 40 000 eur priplatiť. Cena civilnej verzie modelu Vertigo.5 je 145 000 eur bez dane. Poháňa ho šesťvalcový zdvihový objemom 3,8 litra, výkonom 340 koní a hmotnosťou iba 900 kg. ☺

